

<https://pierre-alainmillet.fr/Renforcer-les-infrastructures-de-transport-en-commun>



Conseil de métropole du 6 mars 2017

# Renforcer les infrastructures de transport en commun

- Délibérations - Conseil métropolitain du Grand Lyon -

Date de mise en ligne : lundi 6 mars 2017

---

Copyright © Blog Vénissien de Pierre-Alain Millet - Tous droits réservés

---

**Après des alertes répétées sur la qualité de l'air, ce débat doit permettre d'aller plus loin que l'émotion médiatisée, de s'interroger sur la mobilité de manière générale à partir du bilan depuis le précédent PDU. Les actions conduites depuis 2005 dessinent une mobilité diversifiée dans laquelle la part modale de la voiture est en nette réduction. Mais la seule continuité de ces actions est-elle suffisante pour apporter une réponse au niveau des enjeux sociaux, économiques et environnementaux ? Nous ne le pensons pas. Nous plaidons pour une accélération des politiques publiques vers une part prioritaire des transports en commun, sous toutes leurs formes. En complément des mobilités actives, nous proposons des décisions nouvelles sur les infrastructures publiques rail, métro, tram, tram-train jusqu'à innover sur la question de la proximité, du porte à porte qui est le défi de la mobilité de demain, à l'heure de l'économie collaborative.**

**De ce point de vue, les conditions de préparation de cette révision du PDU n'ont pas permis un débat public à la hauteur de ces enjeux, bien loin par exemple du travail réalisé sur le PLU-H. Il faudra reprendre ce débat en y associant beaucoup plus fortement tous les acteurs du territoire, communes, entreprises et acteurs sociaux, tout en l'articulant beaucoup plus avec les autres organismes compétents, dont la région et la SNCF.**

Une telle orientation est d'autant plus nécessaire que les débats médiatiques sur la qualité de l'air et ses risques sanitaires cachent derrière le choc des reportages alarmistes une réalité très différente. La qualité de l'air s'est fortement améliorée ces dernières années et nos enfants respirent un air bien meilleur, y compris sur les particules fines. Le développement des maladies respiratoires doit être étudié dans ce contexte, et quand les médias, et malheureusement trop de responsables continuent à parler de milliers de morts sans précisions, plaçant implicitement l'enjeu sanitaire de l'air au niveau de celui des accidents de la route ou du tabagisme, non seulement ils mentent, mais ils font appel aux peurs qui conduisent toujours au pire, le repli conservateur, le chacun pour soi.

Et ce sont les besoins humains et sociaux qui en pâtissent, besoins dont les études de déplacements ne nous donnent qu'indirectement la compréhension. On constate que les mieux formés, plus aisés, actifs et du cœur de la métropole, se déplacent moins, plus à pied et à vélo, mais il faut tenir compte que plus on est loin du centre, plus on se déplace. A l'opposé, comment évaluer l'impact du chômage pour objectiver ce que l'on ressent, un enfermement dans les quartiers populaires des plus précaires et des plus pauvres, ce que traduit la demande d'un tarif de transport adapté aux déplacements courts vers le centre commercial ou administratif voisin. Tout cela interroge sur une donnée essentielle des prévisions, faut-il se déplacer plus ou moins ? Le constat d'une baisse globale de 6% depuis 2005 ne nous aide pas sans en comprendre l'origine.

C'est la critique la plus forte sur le cœur de ce PDU, ses objectifs. Ce PDU ne nous dit pas si nous répondrons mieux aux besoins de mobilité dans 30 ans, ne nous éclairant pas d'ailleurs sur les résultats prospectifs du modèle MODEL. Or, si nous ne pouvons que partager l'objectif de réduction forte de la part modale de la voiture, nous constatons aussi que l'augmentation proposée de la part des transports en commun n'est que de 3% en 15 ans, deux fois moins que sur les 10 dernières années. Nous devinons que ce n'est pas la réponse aux besoins qui guide ce chiffre, mais la capacité limitée de financement des infrastructures.

### **le plan d'action en réponse aux différents besoins**

C'est pourquoi nous voulons mieux éclairer la réponse aux différents types de mobilité, en réaffirmant que bien

entendu, il faut écarter la circulation de transit, que cela suppose de rompre avec les politiques nationales qui ont réduit très fortement le fret marchandise, donc réaliser le CFAL Sud, et qu'il faut un contournement ouest pour ne pas concentrer le trafic sur l'Est !

Le premier besoin auquel ce PDU ne répond pas suffisamment est celui de la mobilité d'accès à la métropole des milliers de salariés qui viennent de l'aire urbaine. Loin du développement des cars à la Macron, nous demandons une stratégie affirmée de liaisons rail cadencées vers toutes les villes voisines, ce qui suppose de réouvrir des dossiers d'anciennes lignes comme celle de Trévoux, et de douter de la transformation en transport collectif routier de l'emprise ferroviaire Pont-de-Chéruy-Meyzieu. Cela suppose aussi le renforcement des gares SNCF périphériques cohérentes avec le SCOT multipolaire, Vénissieux Tassin, Sathonay-Rillieux en s'interrogeant sur La Croix-Rouge ou même St-Clair. Sur ce point, le travail partenarial avec la région et la SNCF doit être à la hauteur de l'enjeu, condition pour aller vers la réduction forte du débit sur Bonneway par un report modal des trajets pendulaires vers le rail, libérant les accès autoroutes et leur engorgement des jonctions au périphérique.

Ce développement de type RER permettrait d'autres réponses aux déplacements d'agglomération domicile-travail. Si le PLU et notamment le développement du logement social partout peut contribuer à réduire les distances domicile-travail, la logique d'agglomération ne peut que pousser au total à la hausse de cette mobilité, ce qui suppose des réponses en transport en commun à la hauteur des attentes de temps de parcours, de fréquence et de confort exprimées par les usagers. Le prolongement du métro vers Alai est une bonne chose, tout comme les axes A7 et A8, mais nous pensons qu'elles ne suffisent pas à répondre aux besoins de déplacement autour de l'agglomération qu'illustre la croissance du trafic sur Bonneway. Nous demandons l'étude d'un bouclage de l'anneau des sciences par un transport collectif lourd réduisant fortement les délais et organisant un transfert modal massif.

### **vers une mobilité collaborative moderne et publique**

L'objectif d'une mobilité sans couture devrait intégrer l'évolution vers une économie collaborative en la libérant de la domination des opérateurs rentiers de l'ubérisation. Vous connaissez le projet défendu par Henri Thivillier sur ces bancs dans les mandats précédents, un taxi collectif assurant cette couture nécessaire en allant jusqu'au porte à porte. En intégrant les technologies numériques, ce serait une vraie piste pour concilier justice sociale, prise en compte du handicap, articulation entre marche et transport collectif dans un maillage beaucoup plus fin que celui des trams. Imaginez, 1000 taxis-bus collectifs électriques publics dans la métropole pour des trajets sur demande dynamiquement optimisés sur une plateforme numérique collaborative ! Ce serait alors une réduction drastique de la part modale de la voiture pour ces déplacements.

Notons quelques remarques complémentaires sur l'enjeu des trottoirs pour la mobilité active notamment en premier couronne, l'importance de l'accès gratuit aux usagers des pôles d'échanges, une action nécessaire sur les conditions de stockage des vélos dans l'habitat collectif, avec l'enjeu du parc ancien. Enfin, une interrogation sur la différence faite pour les règles de stationnement dans les zones 1 et 2, avec 1 place de stationnement par logement pour l'accession et 0,5 place en logement social.

Notons enfin, mais chaque commune aura l'occasion de donner son avis, l'objectif pourtant longuement discuté d'un nouveau pôle d'échange au sud de Vénissieux, inscrit dans le SCOT, absent des cartes de ce PDU et qui n'est évoqué qu'au détour d'une phrase « quand les conditions seront réunies ». Ce pôle serait pourtant l'ancrage d'une ligne forte à développer sur l'Est de Vénissieux, la ZI jusqu'à Corbas, elle-aussi absente de ce PDU, bien qu'esquissée dans les cartes, conformément au SCOT. Notons aussi que la gare de Vénissieux, troisième gare intermodale, ne fasse pas partie de l'agenda d'accessibilité programmé par la SNCF.

En conclusion, nous constatons bien les contraintes du financement qui conduit à dire que « *Le nouveau modèle doit également chercher à être économe en financements publics* ». Il faut au contraire aller plus loin dans les dépenses

## Renforcer les infrastructures de transport en commun

---

d'infrastructures, et comme le travail est de très loin le premier vecteur de mobilité, nous demandons une augmentation du financement transport des entreprises, et la création d'un financement spécifique pour les activités commerciales de grande surface et de centre commerciaux. Nous ne croyons pas aux montages financiers innovants avec des opérateurs économiques privés, évoqués pour les pôles d'échanges. La rentabilité nécessaire aux opérateurs privés ne permettra pas de répondre aux enjeux d'équité et d'égalité des besoins de mobilité.

Au total, nous soutenons les projets proposés dans ce PDU, bien présenté par Annie Guillemot et Martial Passi, mais nous voulons marquer qu'il faut aller beaucoup plus loin dans le développement des transports en commun et le groupe s'abstiendra, à l'exception de Martial Passi.