

<http://pierrealainmillet.fr/A-quand-un-projet-des-mobilites-a>



A quand un projet des mobilités à la hauteur des défis ?

- Agglomération -

Date de mise en ligne : jeudi 25 avril 2019

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

Décidément, les sujets écologiques médiatiques jouent de plus en plus le rôle de dérivatifs pour ne pas poser les questions qui dérangent.

Ainsi de la qualité de l'air dans l'agglomération, où de l'action pour le climat, qui le plus souvent conduisent à cibler les comportements individuels, en transformant en "coupables" ceux qui se déplacent en voitures, voire même ceux qui se déplacent beaucoup, pour ne jamais interpellier ceux qui décident sur leur choix politiques. Ainsi "l'affaire du siècle", cette pétition lancée par de grandes ONG mondiales et très médiatisée interpelle apparemment les gouvernements qui ne seraient pas à la hauteur des enjeux climatiques, mais sans dire concrètement ce qui doit être mis en cause, contribuant à un faux consensus médiatique qui laisse tranquille la logique économique des politiques publiques !

Or l'enjeu principal du climat en France n'est pas dans la production électrique, contrairement à ce que croient la plupart des gens qui manifestent [\[1\]](#), il est dans le logement et le transport... et s'il y a de vrais efforts sur la rénovation thermique des bâtiments, notamment dans la métropole de Lyon, les politiques suivies depuis des décennies pour le transport font l'exact contraire de ce qu'il faut faire... et la métropole de Lyon ne touche pas à la question décisive de la place du rail dans les mobilités métropolitaines !

Or la première urgence climatique, c'est de renvoyer les marchandises de la route vers le rail ! Ce qui se fait dans la Suisse voisine, la France étant le pays où les semi-remorques sont les rois ! Comme ils sont de plus en plus souvent étrangers, on se retrouve avec des chauffeurs qui ont moins de contraintes en France que dans leur propre pays ! La SNCF est même devenue le premier transporteur routier de marchandises ! La privatisation du fret ferroviaire il y a 15 ans a eu un effet catastrophique avec une baisse de 50% des marchandises transportées par rail, l'abandon du "wagon isolé" dans l'offre SNCF étant un symbole. Dans la métropole de Lyon, cela devrait conduire à exiger la réalisation la plus rapide possible du contournement ferroviaire de l'agglomération, le CFAL, qui est engagée dans sa partie nord, mais renvoyé aux calendes grecques pour sa partie Sud. Et il faut maintenir le rôle crucial de la gare de triage de Sibelins pour la desserte de l'activité économique notamment de la vallée de la chimie.

La deuxième urgence, c'est de renvoyer une part significative des déplacements pendulaires entre l'agglomération et sa région de la route vers le train passager !

[-] Pour cela, il faut une autre conception de la métropole qui ne doit plus être l'aspirateur attractif de toute l'activité, mais doit au contraire aider au codéveloppement de toute la région, et imposer beaucoup plus fortement aux investissements économiques leur coresponsabilité sur l'aménagement du territoire, en les faisant contribuer beaucoup plus fortement aux besoins en logement ou en transport. La fiscalité doit évoluer nettement pour cela.

[-] Il faut aussi un autre projet métropolitain des mobilités avec l'ambition de réduire fortement les flux pendulaires et donc les flux périphériques, et donc « l'anneau des sciences ». Le périphérique est utilisé aujourd'hui par 150000 véhicules par jour, la question posée pour l'agglomération dans 20 ans est de choisir entre une évolution à la parisienne avec un périphérique à 300 000 véhicules jour qu'il faudra enterrer ou couvrir, avec toutes les conséquences économiques, urbaines, de qualité de l'air... ou au contraire un périphérique apaisé, reliant des pôles multi-modaux tout autour de l'agglomération, et redescendu à moins de 100 000 véhicules.jour... Il faut décider tout de suite d'une nouvelle étude d'un "anneau des sciences" qui aide à rendre crédible et concrète la deuxième alternative, et qui en fasse d'abord un investissement de transport en commun avec un tram-rain périphérique reliant justement tous les "pôles multi-modaux" autour des gares périphériques !

La troisième urgence est de faire le choix d'une très forte augmentation de la part modale des transports en commun dans les mobilités métropolitaines

[-] Il faut augmenter massivement l'effort de développement des transports en commun, actuellement de 1 milliard par mandat, et qu'il faut certainement tripler pour le porter à 3 Milliards par mandat. Les utilisateurs des trams voient à la fois leur succès et leurs limites. Les trams se sont révélés trop petit, des rames plus longues sont arrivées, il a

A quand un projet des mobilités à la hauteur des défis ?

fallu agrandir des stations, mais elles sont trop souvent trop petites aux heures de pointes, avec des enjeux de sécurité entre piétons venant du tram et véhicules sur les avenues suivies par le tram.. De fait, le tram est adapté à un certain niveau de passager, mais sur certains axes, il ne suffit pas, et il faut relancer un plan de développement de nouvelles lignes de métro, et pas seulement à l'ouest. IL faut rapidement une étude pour un nouveau PDU avec un objectif d'une part modale des transports en commun en très forte hausse. Pourquoi pas fixer l'ambition politique à un doublement ?

[-] Il faut enfin un projet d'innovation sur les mobilités de demain, avec une nouvelle place urbaine pour les déplacements actifs, vélos, marche, une nouvelle conception de taxis collectifs autonomes, qui complèteraient le transport en commun lourd en apportant un service de porte à porte, un maillage très fin, dans un cadre public régulé pour être bien complémentaire et non pas concurrent avec le transport en commun lourd. Il ne doit pas s'agir de donner aux plus aisés une alternative au métro pour traverser l'agglomération, mais de permettre aux arrivants à un pôle multi-modal de réaliser rapidement les derniers kilomètres de leur déplacement.

Ce nouveau projet de mobilité métropolitaine, qui suppose de remettre en cause les politiques nationales de privatisation et de priorité de fait à la route, est un élément central d'une autre conception de l'agglomération lyonnaise. Une agglomération qui sorte enfin de la fracture historique Est-Ouest avec un anneau des sciences qui relie tous les territoires en transports en commun, une ville dans laquelle la voiture réduit son empreinte urbaine, ce qui suppose une gestion du stationnement qui ne soit pas réservée à ceux qui peuvent la payer.

Un tel projet de mobilité métropolitaine suppose de redonner aux services publics de la mobilité les moyens et les statuts de cette ambition. Il faut notamment remettre en cause la privatisation et l'éclatement de la SNCF, et nationaliser les grands groupes des mobilités urbaines. Il faudrait aussi reconstruire la filière industrielle des équipements de transport, et notamment Alstom.

Un tel projet supposera une grande consultation citoyenne pour un nouveau plan de déplacement urbain qui porte cette ambition, une consultation qui doit aider à sortir des oppositions parfois violentes entre modes de déplacements pour affirmer le choix fondamental du transport collectif non pas dans une opposition à la voiture, mais comme l'infrastructure qui permet une intelligence collective de la complémentarité des modes de transports.

[1] ce n'est par contre pas le cas au niveau mondial, et la première urgence climatique mondiale, c'est de remettre en cause la domination US sur la planète et ses ressources énergétiques, notamment avec ses alliés du golfe, de remettre en cause le militarisme de l'OTAN et de favoriser le développement maîtrisé et décarboné de l'Asie et l'Afrique !