

<http://pierrealainmillet.fr/Pour-un-autre-plan-des-mobilites>



Pour un autre plan des mobilités métropolitaines !

- Agglomération -



Date de mise en ligne : jeudi 3 mars 2022

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

La métropole a organisé une commission générale pour un débat approfondi sur les enjeux des déplacements dans l'agglomération lyonnaise. Cette commission est une bonne chose. Les enjeux sont tels que le débat public ne peut se contenter des débats sur des délibérations successives, mais doivent permettre à chaque force politique, à chaque élu, de se prononcer sur une vision d'ensemble des mobilités d'agglomération.

Le débat était organisé en deux temps

- ▶ **D'abord sur le développement urbain et les axes structurants de transport (Le plan d'urbanisme, les grands projets urbains, la densité urbaine, la place des différents modes de déplacement)**
- ▶ **Ensuite sur le cadrage financier et les solutions proposées pour chacun des corridors qui avaient fait l'objet de la concertation sur les "5 lignes" potentielles de métro.**

Je suis intervenu pour le groupe communiste sur la première partie.

Pour un autre plan des mobilités métropolitaines !

Nous nous félicitons de la tenue de cette commission générale, faisant suite à la concertation organisée par le SYTRAL sur des projets de métro.

Comme nous l'avons dit dans [notre contribution](#), nous souhaitons élargir au débat pour une autre mobilité métropolitaine à long terme, avec une ambition claire sur la réduction de la part modale des voitures au service de la réduction des bouchons, de leurs temps perdu par les automobilistes et de leur impact sur la qualité de l'air. Cette ambition doit s'appuyer sur un plan des mobilités qui tire les leçons de ce qu'il faut bien appeler un échec du plan de déplacement urbain dont nous avons hérité.

Malgré les efforts et les réalisations, le PDU 2017-2030 n'est à la hauteur ni des besoins, les témoignages vécus d'usagers de transports bondés ou insuffisants sont légion, ni de l'attractivité métropolitaine, ni de nos ambitions d'une métropole apaisée, ni de nos ambitions pour la qualité de l'air. En 2020, le président Kimelfeld avait proposé de tripler le budget du SYTRAL pour doubler le nombre de lignes de métro. Monsieur le président, vous évoquiez vous-même dans la campagne ce triplement de l'investissement. Notre majorité a annoncé le doublement et la présentation nous annonce une hausse progressive de 150 à 200 MEuros par an de contribution de la métropole. Cela permet-il d'atteindre nos objectifs de mobilité ? La question reste ouverte. Comme nous le demandions dès le 27 juillet 2020, il faut un grand débat public pour redéfinir un plan de déplacement urbain ayant l'ambition d'une part modale des transports en commun supérieure à celle de la voiture.

D'autant que le retour des bouchons confirme que le "monde d'après" n'est pas le monde rêvé ! Pire, il s'avère être un monde de guerre dont l'impact économique et social peut être terrible, le coût des carburants pour les usagers, de l'électricité pour les transports en commun sont des facteurs déstabilisant de toute prévision.

Pour l'instant, si les modes actifs ont progressé fortement, si les transports en commun se rapprochent de leur niveau de 2019 et qu'on retrouve de plus en plus souvent des trams bondés, c'est la voiture qui sort gagnante... avec les bouchons.

Pour un autre plan des mobilités métropolitaines !

C'est d'abord un enjeu sur le type de développement, centralisé autour de la ville centre, ou "multipolaire" autour des noeuds de transport, et donc sur le type de développement économique qui pour l'instant conduit à [l'augmentation des distances domicile-travail](#).

C'est un enjeu de la région urbaine et au-delà. Un quart des travailleurs de la métropole habitent autour. La première réponse est donc une ambition forte pour le rail passager. Oui, nous avons des gares et il y a des trains, mais insuffisants pour attirer une large part des 150 000 déplacements pendulaires entrant dans la métropole. C'est pourtant indispensable pour étudier après la transformation des M6-M7, celle de Bonneway en boulevard urbain apaisé, ce qui est impossible sans développement accéléré d'un RER métropolitain.

Ensuite, nous savons tous que le métro est la réponse la plus structurante aux mobilités, avec le plus grand effet report modal de la voiture, et le plus grand effet d'intermodalité en cohérence avec les autres lignes de transport (trams, bus...). Il peut précéder le développement urbain ce que la vice-présidente a montré dans sa présentation [\[1\]](#)

Les lignes de métro et tram déjà esquissées par le SYTRAL dans le PDU actuel ne peuvent suffire à cette ambition avec une part modale des transports en commun qui augmentaient moins vite de 2017 à 2030 que de 2005 à 2015, laissant la part modale de la voiture à 35%. La métropole de Lyon a 4 fois moins de stations et de lignes de métro que Barcelone.

Le vice-président nous rappelle souvent que 60% des déplacements en voiture font moins de 3 km. Ce n'est pas le cas des déplacements domicile-travail selon le dossier de concertation, en moyenne 8km pour les lyonnais, 11km pour la périphérie. Or, ce sont bien ces déplacements domicile-travail qui font les bouchons et qui demandent des alternatives qui ne peuvent être réduites aux modes actifs.

C'est pourquoi nous n'opposons aucun des projets de métro proposés et que nous voulons ouvrir d'autres sujets :

[-] la desserte sud vers Corbas, Feyzin

[-] les liaisons au Sud vers Givors, au nord dans le Val de Saône ?

[-] sur l'Est Lyonnais, l'A8 est-elle une réponse suffisante pour sortir des bouchons de Bonneway et de l'A46 ? Ne faut-il pas à très long terme décider qu'il faudra des stations de métro plus loin à l'Est ?

[-] comment sortir de la fracture historique Est-Ouest avec des liaisons pas seulement en étoile centrée sur Bellecour ou la Part-Dieu, ne faut-il pas aller à très long terme un "Grand Lyon Express" comme le projet parisien ?

Il faut bien sûr des projets finançables à l'échelle d'un ou deux mandats, mais nous avons besoin d'une vision à l'échelle des enjeux climatiques, 2040, 2050.

Une réduction forte de la part modale de la voiture demande un développement accéléré et massif du RER, des métros et des trams. Cela suppose des études globales support d'une grande concertation citoyenne qu'on pourrait appeler « *Destinations 2040* ». Engageons sans tarder la concertation sur le futur plan de mobilités du nouveau SYTRAL.

[\[1\]](#) dans le cas de la soie à Vaulx ou à la Saulaie à Oullins