



aimons l'avenir

GRANDLYON
communauté urbaine

Club pour le développement durable
Acteurs - communes - territoires

**La mobilité un enjeu fort du
développement durable**
Séance plénière du 9 octobre 2007

COMPTE RENDU



Association 4D
Dossiers et Débats pour le Développement Durable
Cité européenne des Récollets
150-154 rue du Faubourg Saint Martin – 75010 Paris
Tél. : 01 44 64 74 94 – Fax : 01 44 64 72 76

Programme

8h30 ACCUEIL

9h00 INTRODUCTION

Bilan synthétique des travaux du club pour le développement durable

Michèle Vullien,

Présidente du Club pour le développement durable, vice-présidente du Grand Lyon, Maire de Dardilly

L'enjeu des transports dans la problématique des changements climatiques

François Prochasson,

Administrateur de l'Association 4 D - Dossiers et débats pour le développement durable. Ingénieur transports, ville de Paris

Chiffres clés de l'enquête ménages déplacements

Michèle Vullien,

9h45 Débat avec la salle

10h15 Table ronde : LES EXPERIMENTATIONS DANS L'AGGLOMERATION

animée par **Nadia Mabile**, *chargée de mission agenda 21, Grand Lyon*

La réglementation des livraisons dans la presqu'île

Didier Delorme, *Directeur de Cabinet du 1^{er} adjoint au maire de Lyon*

Jean-Pierre Forest, *Ingénieur Stationnement - Livraisons - Trafic, Ville de Lyon*

La mobilité, un enjeu dans les parcours d'insertion

Guy David, *Vice-président chargé de la coordination des politiques d'insertion,*

Maire de Saint-Germain-au-Mont-d'Or

Claire Le Franc, *Chargée de mission, PLIE Uni-Est*

Une approche solidaire du partage de l'espace de voirie

Valérie Philippon-Béranger, *Directrice de la Voirie, Grand Lyon*

Le pédibus, un moyen de déplacement adapté aux jeunes scolaires

Olivier Martel, *Chargé de mission éducation au développement durable, Grand Lyon*

11h15 Débat avec la salle

11h45 TEMOIGNAGE DE NANTES METROPOLE

Camille Durand,

1^{er} vice-président en charge de l'organisation des transports urbains, Maire de Saint-Jean-de-Boiseau

12h30 CONCLUSION

Sommaire

Introduction	4
I. Bilan synthétique des travaux du club pour le développement durable (cf. support de présentation « Bilan du club »).....	4
II. L'enjeu des transports dans la problématique des changements climatiques (cf. support de présentation « 10 ans de politiques de déplacements »).....	5
III. Chiffres clés de l'enquête ménages déplacements (cf. support de présentation « Enquête ménages déplacements »).....	6
IV. Débat avec la salle.....	7
Table ronde : Les expérimentations locales dans l'agglomération (cf. support de présentation « Intro Expériences locales »).....	10
I. Réglementation des livraisons en presqu'île (cf. support de présentation « Réglementation livraisons Lyon »).....	10
II. Une approche solidaire du partage de l'espace de voirie (cf. support de présentation « Espace Voirie »).....	11
III. La mobilité, un enjeu dans les parcours d'insertion (cf. support de présentation « Mobilité Insertion »).....	12
IV. Le pédibus, un moyen de déplacement adapté aux jeunes scolaires (cf. support de présentation « Pédibus »).....	14
V. Débat avec la salle.....	14
Témoignage de Nantes métropole, Communauté urbaine	17
La politique de transport à Nantes Métropole.....	17

Introduction

I. Bilan synthétique des travaux du club pour le développement durable

(cf. support de présentation « Bilan du club »)

Michèle Vullien

Présidente du Club pour le développement durable,
vice-présidente du Grand Lyon, Maire de Dardilly.

Madame Vullien remercie tout d'abord l'ensemble des participants à cette plénière et notamment les techniciens, chevilles ouvrières des projets qui seront toujours présents après les prochaines élections municipales.

Elle souligne que la mobilisation des acteurs locaux et des collègues de travail est un réel défi car malgré l'engouement pour le développement durable, le changement des pratiques et le passage à l'acte sont souvent difficiles.

Le club des villes est au service des communes ; il vise à organiser des relais entre les agendas 21 communaux, l'agenda 21 communautaire et les expérimentations développées dans l'agglomération. Ces échanges sont facilités à travers l'organisation de séances de travail et grâce à l'espace réservé au club dans l'extranet Grand Lyon Territoires, accessible aux élus communautaires, aux maires et à leurs proches collaborateurs.

Madame Vullien, relate les travaux menés par le club depuis un an et insiste sur la question de l'insertion qui est particulièrement importante car il existe beaucoup de freins, notamment celui du manque de moyens pour se déplacer (cet exemple sera présenté au cours de la séance). Elle rappelle ensuite qu'une enquête a été menée auprès des 57 communes de l'agglomération lyonnaise : plus de la moitié d'entre elles sont concernées par un agenda 21 qu'il soit d'initiative communale ou communautaire.

L'objectif est de mobiliser l'ensemble des communes au sein du Club d'ici quelques mois. Pour cela, et à titre d'exemple de bonnes pratiques, elle cite les actions de formation auprès des enfants via l'éducation au développement durable. Dans ce cadre, des lignes de pédibus sont créées, il s'agit d'une certaine manière, de redécouvrir la valeur d'un rang.

II. L'enjeu des transports dans la problématique des changements climatiques

(cf. support de présentation « 10 ans de politiques de déplacements »)

François Prochasson

*Administrateur de l'Association 4D (dossiers et débats pour le développement durable)
Ingénieur transports, ville de Paris.*

Enjeu des transports au regard du changement climatique

Il existe un impératif environnemental à travailler la question du changement climatique dans le domaine des transports. Nous disposons de résultats probants depuis 10 ans en la matière et la question pour l'avenir est maintenant : comment faire une bonne politique de transports en tenant compte des périphéries, des banlieues et du périurbain ?

La contribution des transports aux émissions de gaz à effet de serre (GES) s'établit en France à 29% (dont 80% due au transport routier). Les nouvelles performances des moteurs et les politiques de transfert modal vont contribuer à la réduction de ces émissions, mais sous certaines conditions.

Efficacité des politiques de transfert modal

L'exemple parisien des six dernières années montre qu'une politique volontariste de déplacements peut porter rapidement des résultats. Il se caractérise par une baisse appréciable de la circulation, et donc des émissions (de dioxyde de carbone et d'oxyde d'azote). Mais les évolutions du parc automobile n'ont pas contribué à cette baisse (apparition de la climatisation et de véhicules plus haut de gamme)... De plus la mobilité générale n'a pas diminué puisque le moindre trafic automobile a été compensé par l'augmentation de la fréquentation des transports collectifs.

Aujourd'hui, de nouveaux outils comme les bilans carbone des plans climats territoriaux, permettent d'apprécier les gains. Mais le résultat peut être désastreux si l'augmentation de l'offre de transport collectif ne produit pas le transfert modal attendu. C'est ce qui arrive s'il n'y a pas de contrainte à la circulation et au stationnement des véhicules particuliers.

Ces politiques de transfert modal ont fait leur preuve comme en témoignent les résultats des enquêtes ménages de Lille et Lyon. Les enjeux sont maintenant dans le périurbain et les banlieues. Les recettes sont connues et déjà éprouvées dans les villes centres.

Il s'agit des régulations par les coûts (avec en particulier une politique foncière d'agglomération). Il s'agit surtout d'arrêter les investissements routiers, de mieux structurer les réseaux de transports collectif et l'urbanisation autour des pôles urbains secondaires, d'organiser le rabattement en bus, vélo, voiture vers ces pôles, et surtout, d'assurer la complémentarité entre ces mesures. C'est bien l'addition de ces multiples interventions et leur coordination entre maîtres d'ouvrage qui permettra d'atteindre des résultats probants dans le périurbain comme en ville-centre.

Développement durable et accessibilité : l'enjeu du périurbain

Il faut noter toutefois que les formes urbaines compactes offrent une meilleure accessibilité aux activités urbaines, tant par la proximité que par les moindres temps de trajet. Cette proximité compense largement les plus faibles vitesses de déplacements en ville. Le meilleur modèle de ville en terme de réduction des émissions de GES dues aux transports est la ville dense, comme le montre des analyses sur le Grand Lyon et sur la métropole rennaise.

Pour conclure, si la réussite d'une politique de transfert modal impose des contraintes à l'automobile, il faut savoir que l'opinion publique le comprend et l'admet. Plusieurs sondages récents en ont fait la preuve.

III. Chiffres clés de l'enquête ménages déplacements

(cf. support de présentation « Enquête ménages déplacements »)

Michèle Vullien

Présidente du Club pour le développement durable

Vice-présidente du Grand Lyon, Maire de Dardilly.

Contexte :

Cette enquête ménages déplacements a été menée à l'échelle de l'aire métropolitaine et est réalisée tous les 10 ans. C'est la plus vaste réalisée en France (460 communes) : 26 000 personnes ont été interrogées à partir de l'âge de 5 ans.

Le périmètre de l'enquête a été très élargi entre 1965 et 2006 car les habitants vivent de plus en plus loin de leur lieu de travail. Ce n'est pas forcément un bien et c'est souvent la contrainte du coût du foncier qui oblige les habitants à s'éloigner du centre.

La diversité des partenaires impliqués a permis de nombreux échanges et une meilleure appréhension de l'état des réflexions, notamment avec les différents SCOT du périmètre.

L'enquête ménages déplacements a été exploitée et analysée de façon globale et sur 4 territoires (SCOT de l'agglomération Lyonnaise, Beaujolais, Nord-Isère, Viennois).

Une analyse concernant l'agglomération Lyonnaise sera présentée en automne. Elle constituera une mine d'or pour les techniciens et futurs élus.

Résultats : Qui se déplacent ? Où ? Combien de temps ? Pourquoi ? Comment ? Quand ? (voir diaporama)

Savoir pourquoi les gens se déplacent permet d'avoir des indicateurs sur les horaires de déplacement. Ceci est très important pour estimer le remplissage des bus, qui s'ils sont peu remplis, sont finalement beaucoup plus émetteurs en gaz à effet de serre.

Mme Vullien précise que le projet REAL (Réseau Express de l'Aire métropolitaine de Lyon) permet de rabattre des cars des conseils généraux sur des axes ferrés et prévoit d'améliorer le cadencement des trains. Ceci est amélioré par les transports communs combinés, du type OÙRA (carte à puce permettant l'utilisation des TER et des TCL avec une tarification réduite).

La part de la marche à pied dans les modes de déplacement est importante (40%) mais n'augmente pas au fil du temps. L'usage combiné des modes de transports est assez faible (2%). Il est vrai que la culture intermodale et multimodale est moins développée à Lyon qu'à Paris par exemple. Il y a un frein psychologique au delà d'une rupture de charge. Il faudrait développer les pédibus et apprendre aux enfants à lire les plans de bus et de métro à l'école, apprendre le maillage.

6 à 12 % des déplacements sont effectués en car et en TER. Il y a par conséquent une grande marge de progrès sur les trains, TER et tram-train.

Concernant l'évolution de la part des différents modes de déplacement, la tendance à la baisse de l'utilisation de la voiture particulière (de 52 % à 47 % entre 1995 et 2006) doit se confirmer.

Madame Vullien précise que les objectifs du PDU sont dépassés grâce aux évolutions des

comportements des citoyens et aux moyens mis à disposition. L'orientation des politiques à mener est définie, les moyens existent mais la question reste celle de savoir qui finance quoi. Où trouve-t-on les financements pour les transports publics ?

Les habitants, les citoyens de l'agglomération lyonnaise semblent mentalement très mures et prêts à réduire la part de l'automobile dans leurs déplacements (selon leurs réponses aux enquêteurs). Malgré tout, les gens continuent à prendre leur voiture, à rouler vite etc... Les citoyens semblent vertueux ; il faut donc en profiter pour travailler sur le changement des comportements.

IV. Débat avec la salle

Christian Mazuc – Conseil de développement du Grand Lyon, collège citoyens

Vous avez parlé de développement durable, de développement économique et social. Or, les chiffres du CAE (comité d'analyse économique national) montrent que la mobilité sur Lyon entre 1995 et 2006 a baissé de 10 points (nombre de déplacements jour pour 100 personnes). Moins de déplacements implique aussi un recul de la croissance et par conséquent de l'emploi. Des villes importantes, notamment chinoises, créent des périphériques (à Pékin, il y a 6 périphériques). Les transports en commun sont nécessaires dans les liaisons radiales mais la liaison vers le périurbain doit se faire par des périphériques. Quant au financement, la route rapporte 35 milliards d'euros par an. Concernant les transports ferroviaires, 100 euros d'investissement correspondent à 150 euros de subvention pour des frais de fonctionnement.

→ **Mme Vullien** précise qu'il y a en effet moins de déplacements mais qu'ils sont plus longs. Le développement est effectivement aussi économique et social mais ne passe pas forcément par la route.

Philippe Bossuet - SYTRAL

Je souhaite apporter un complément par rapport à l'aspect augmentation des distances : l'enquête ménages constate une baisse de la mobilité individuelle des résidents de l'agglomération. Mais cette enquête ménages ne prend pas en compte les déplacements liés directement à l'activité professionnelle. Il n'y a donc pas de diminution de l'activité ou du développement économique. C'est une baisse de la mobilité individuelle de 7% et une augmentation moyenne des distances parcourues.

Les résidents de l'agglomération lyonnaise génèrent donc moins de trafic (moins de véhicules / kilomètre) malgré l'augmentation de la population.

Nous travaillons aussi sur un bilan environnemental du réseau bus. Nous constatons que le réseau de bus (non électrique) produit environ 1 ou 2 % des émissions de polluants.

Simone Claude Vaillant – Conseil de développement du Grand Lyon - collège citoyens, Conseil de Développement de Vaulx en Velin, Robins de villes

Concernant le vélo, je suis une usagère et je constate que personne (et notamment la presse) ne demande aux personnes qui prennent le vélo d'avoir une tenue citoyenne et de respecter les piétons et les conducteurs de voiture. Il y a beaucoup trop d'incivilités de la part des cyclistes.

→ **Mme Vullien** : il faut en effet un partage de la voirie et des trottoirs, un respect mutuel et un respect du code de la route pour tous (piétons, automobilistes ou cyclistes).

Joëlle Percet - Adjointe à l'environnement à la ville de Chassieu

Je m'inquiète car j'entends deux discours. D'une part, je suis tout à fait d'accord avec ce qui se dit aujourd'hui et d'autre part, le Grand Lyon a un projet de pénétrante dans l'Est lyonnais. Ceci va à l'encontre de tout ce qu'on entend aujourd'hui.

→ **Mme Vullien** prend note de cette remarque.

Sylvain Godinot – ALE Grand Lyon

Je travaille sur le plan climat du Grand Lyon et je souhaiterais savoir quand est-ce que vous serez capable de chiffrer les résultats de l'enquête ménages déplacements en émissions de gaz

à effet de serre ?

→ **Philippe Bossuet, SYTRAL**

Nous lançons un diagnostic énergie qui permettra d'avoir des éléments de réponse.

Frédéric Bouvier - Directeur de COPARLY

Nous avons travaillé en 2003 sur les émissions de GES du Grand Lyon : environ 8 000 tonnes sont émises chaque année ce qui correspond à environ 8 tonnes / habitant, chiffre un peu au dessus de la moyenne nationale. Les calculs sont actuellement réalisés pour obtenir les évolutions de 2000 à 2006 d'ici la fin de l'année.

Maurice Abeille – Président de Lyon Métro Transports Publics

La baisse de la mobilité n'entraîne pas forcément une baisse de l'activité économique. Ceci est une conclusion hâtive qui ne prend pas en compte les comportements. Une personne allant au centre commercial fera moins de déplacements que quelqu'un allant dans divers commerces de proximité, mais ne consommera pas moins pour autant.

Yves Botton – Conseil de développement du Grand Lyon, collègue citoyens

Y a-t-il un plan de taxi au Grand Lyon ou à la Ville de Lyon ?

→ **Michèle Vullien**

Ceci relève du privé et n'entre pas dans nos compétences. Ce sont les communes qui donnent les licences. Actuellement, il y a un débat sur le changement des numéros clausus de cette profession. Il y a des incitations car ils sont autorisés à rouler dans les couloirs de bus mais il n'y a toujours pas la possibilité de rouler sur la plateforme ferroviaire du tramway et j'y suis opposée.

David Jusselme - Directeur adjoint des services technique de la ville de Saint Genis Laval

Je suis venu ce matin en transports en commun et j'ai mis un peu plus d'une heure. Je mets 30 minutes en voiture. J'insiste donc sur l'importance des voies rapides pour les transports en commun comme le disait M. Prochasson de 4D.

Un autre obstacle est celui du manque de parkings relais.

→ **Michèle Vullien**

Je suis tout à fait d'accord pour le développement des sites propres et l'approche solidaire du partage de la voirie.

Christian Bordone – Conseil de développement du Grand Lyon, représentant du Plateau Nord

J'ai participé à la réalisation du PDU entériné en 2005. Il y avait des propositions pour l'amélioration de 5 lignes de bus (ce qui est peu coûteux), je voudrais avoir des informations sur l'état d'avancement de ces projets ?

→ **Michèle Vullien**

Il y a effectivement des améliorations à faire, mais le coût des bus supplémentaires est très élevé. De nombreux bus ont été rajoutés sur certaines lignes, à coût constant. Il y a une commission de l'adaptation de l'offre au SYTRAL, nous recevons de très nombreuses demandes qui sont toutes justifiées : plus de fréquences, plages horaires plus fortes etc... Mais nous devons faire attention à l'effet des bus vides. Il y a souvent des incohérences entre les intentions d'usages et la réalité des comportements une fois le projet réalisé.

→ **Christian Bordone**

Je ne parlais pas seulement du nombre de bus mais aussi et surtout de l'amélioration des parcours des bus (peinture au sol).

Paul Coste – Président d'HESPUL et du collectif d'associations de l'Est lyonnais

Je voudrais parler du stationnement. On prend sa voiture quand on sait que l'on peut stationner.

→ **Michèle Vullien**

C'est pour cette raison que le PLU a durci les normes de stationnement dans le centre. Il faut en effet des parkings de persuasion (ou de dissuasion) qui soient le plus loin possible du centre. Mais se posent les questions foncières et les réticences des collègues maires d'avoir des parkings dans leur commune car ils les considèrent comme des parkings ventouses qui

augmentent la pollution. Il faut également faire vivre ces parkings de persuasion avec des commerces locaux. L'Espace des temps a d'ailleurs beaucoup travaillé sur cette question.

Jean-Claude Muller - Maire-adjoint à l'urbanisme à la ville de La Mulatière

Nous n'avons pas encore parlé du trafic routier dont la ville n'est pas responsable : les grands transits. Sur ce point, reporter à l'extérieur de la périphérie de Lyon ce trafic me paraît une bonne solution.

Un autre point que je souhaite soulever : l'adéquation de l'urbanisation (délivrance des permis de construire) par rapport à la capacité viaires et de transports. On assiste à beaucoup de débordements sur ce point.

L'offre de transports en commun me paraît être insuffisamment adaptée notamment sur les plages horaires.

→ Michèle Vullien

- Le grand transit (20 %) est relativement faible par rapport à l'engorgement de l'agglomération. Ce sont les déplacements pendulaires qui avec 80%, représentent les plus gros volumes du trafic.
- Pour la délivrance des permis de construire, il faut en effet qu'ils soient délivrés le long des axes de transports et surtout le long des axes de transports publics (ce qui est spécifié dans le PLU de Lyon).

François Prochasson – Association 4D, Ville de Paris

Concernant le rapport présenté par le CAE, c'est en fait un plaidoyer pour les constructeurs automobiles. Il est en effet important de réduire les émissions par véhicule mais aussi d'avoir des politiques de déplacements au niveau des agglomérations, voire au niveau national pour les questions de transit. Tous les universitaires ne sont pas d'accord avec ce rapport. Ces questions méritent débats.

Sur la question des enjeux du périurbain, chaque fois que quelqu'un s'installe dans le périurbain, il émet 4 fois plus de GES que s'il avait choisi une location en ville ou en proche couronne. Il y a donc véritablement un enjeu de société. La question n'est pas de montrer du doigt ces personnes, mais plutôt de trouver les moyens pour réduire leurs émissions.

Un travail important se fait sur cette question notamment avec la mise en place d'agendas 21 locaux.

En effet, élaborer un agenda 21 local permet de lancer la réflexion sur ces questions, et de voir individuellement comment sensibiliser aux GES et comment réfléchir ensemble, avec les intéressés, à des questions de transports, de logements,....

TABLE RONDE : Les expérimentations locales dans l'agglomération

Animée par Nadia Mabilie

Chargée de mission agenda 21 du Grand Lyon

Les éléments de cadrage ayant été présentés, Nadia Mabilie précise que l'objectif de la matinée n'est pas de rendre compte des grands projets d'infrastructure et d'équipement, mais d'étudier des actions innovantes ou alternatives sur lesquelles les communes peuvent agir en matière de mobilité. Quatre expériences seront présentées aujourd'hui. Il en existe bien entendu beaucoup d'autres comme les travaux réalisés sur le temps, les plan de déplacements entreprises ou administrations...

(cf. support de présentation « Intro Expériences locales »)

I. Réglementation des livraisons en presque-île

(cf. support de présentation « Réglementation livraisons Lyon »)

Didier Delorme

Directeur de cabinet du 1er adjoint au maire de Lyon

Jean-Pierre Forest

Ingénieur stationnement-livraisons – trafic, Ville de Lyon

M. Delorme excuse M. Touraine, 1^{er} adjoint chargé des déplacements, de la tranquillité publique, de la décentralisation, des affaires sociales et de la solidarité qui regrette de ne pas être présent pour ces travaux.

M. Forest présente le travail réalisé sur une nouvelle réglementation des livraisons en presque-île. Le projet est effectif depuis le lundi 1^{er} octobre. C'est un projet partenarial avec le Grand Lyon.

Le transport de marchandises en ville est responsable d'une grande partie de la pollution. Le constat fait apparaître d'une part, que de trop nombreuses réglementations se superposent et sont contradictoires et d'autre part, que les aires de livraison ne sont que très peu utilisées. L'objectif de limiter la circulation des gros véhicules lourds avec la réglementation actuelle n'est pas atteint.

Les raisons sont simples : les aires de livraison sont mal placées, sous dimensionnées, souvent occupées par des voitures « ventouses », mal identifiées, hétérogènes, et peu contrôlées, notamment sur la durée du stationnement.

Aujourd'hui nous avons réussi à faire que ces aires de livraisons soient mieux positionnées par rapport aux commerces qu'ils doivent desservir ; mais la difficulté du contrôle reste présente.

La Ville de Lyon s'est fixée de nouveaux objectifs en partenariat avec le Grand Lyon : marquage, redimensionnement, limitation de la durée d'arrêt à 30 minutes, limitation de la pollution des véhicules utilitaires (norme euro 0 qui sera durcie chaque année pour arriver à la norme euro 3 en 2010), limitation de la taille des véhicules.

Nadia Mabilie donne la parole à Mme Philippon-Béranger qui va présenter un volet de la question de l'aménagement de l'espace public de voirie au sens large.

II. Une approche solidaire du partage de l'espace de voirie

(cf. support de présentation « Espace Voirie »)

Valérie Philippon-Béranger
Directrice de la Voirie, Grand Lyon

Cette présentation essaiera de démontrer comment, à travers des décisions de proximité, les communes associées au Grand Lyon peuvent soutenir et faciliter le développement des transports en communs.

Le Grand Lyon associé au Sytral participe aujourd'hui à la réalisation de petits aménagements de voiries : mise aux normes des quais, déplacement d'arrêts, aménagements de carrefours, aménagements pour fluidifier le trafic bus.

La direction de la voirie participe au programme REBUS (intégré au PDU du Grand Lyon et à l'agenda 21) qui vise à améliorer la régularité de la desserte bus sur certaines lignes prioritaires.

Un travail est également réalisé pour améliorer la priorité donnée aux bus, aux feux et aux carrefours. Ceci implique un travail notamment sur l'amélioration du partage des données entre le Grand Lyon, Kéolis et le Sytral.

L'amélioration de la sécurité des déplacements est prise en compte par la direction de la voirie et constitue l'action 22 de l'agenda 21 : « Améliorer la sécurité des déplacements notamment par la résorption des points noirs de sécurité routière ». Il s'agit de participer à la pacification des déplacements et au respect mutuel des différents usagers de la voirie, avec par exemple des travaux sur la résorption des points noirs autos grâce à l'exploitation de statistiques, sur la sécurisation de points noirs vélo notamment à proximité des carrefours.

Un effort est également réalisé pour avoir des actions en direction du grand public, afin de le sensibiliser à la cohabitation piéton/vélo (journée sécurité routière : partageons la ville et partageons la vie).

La direction de la voirie porte la mise en place du Plan de développement des modes doux (nouveau plan prévu pour 2008) : le réseau des pistes cyclables se développe (entre 18 et 20 km par an) au vu du succès du Vélo. En effet, le trafic vélo a doublé en 3 ans sur l'agglomération (Vélo'v ne représente que 25% des trajets).

Depuis 2005 et la loi handicap, il existe l'obligation de rendre accessible l'espace public. Les mesures prises dans ce cadre facilitent aussi l'accès pour les personnes âgées, personnes blessées, poussettes etc... ainsi que pour les piétons classiques.

Cette réflexion amène à réinterpréter notre considération de la voirie en reprenant les priorités de l'agenda 21 du Grand Lyon y compris dans le dialogue avec les associations au travers du comité de veille ou avec les représentants de piétons et cyclistes etc...

Nadia Mabilie : nous venons de voir un exemple de politique de proximité traitant notamment de la question du handicap. La mobilité peut également traiter la question de l'insertion dans la relation emploi-mobilité.

III. La mobilité un enjeu dans les parcours d'insertion

(cf. support de présentation « Mobilité Insertion »)

Guy David

*Vice-président chargé de la coordination des politiques d'insertion,
Maire de Saint-Germain-au-Mont-d'Or*

Claire Le Franc

Chargée de mission, PLIE Uni-Est

Guy David précise que le Grand Lyon a passé 3 conventions avec des associations gestionnaires des PLIE sur les thèmes suivants :

- Développement de l'insertion par la culture ;
- Clauses d'insertion dans les marchés publics ;
- Mobilité quotidienne pour tous (avec le PLIE de l'Est lyonnais).

C'est cette dernière qui est présentée aujourd'hui.

Cette politique s'attaque aux difficultés rencontrées par les publics à ressources faibles : absence de permis de conduire, horaires décalés etc...

Le travail porte sur trois aspects:

- Le transport à la demande ;
- La location de 2 roues ;
- Le travail de coordination avec le SYTRAL.

Tout ceci est appuyé sur une politique forte de formation et de communication.

Claire Le Franc

L'étalement urbain implique un besoin de mobilité pour accéder à l'emploi et s'y maintenir. La plupart des personnes en insertion professionnelle sont touchées par une double fragmentation :

- Territoriale : ces personnes habitent plutôt en périphérie et sont exclus du centre ville notamment à cause des prix du foncier ;
- Du travail : le plus grand nombre de contrats signés sont des CDD en 3/8, ou en travail coupé.

Selon l'enquête ménages déplacements, 80% des grands lyonnais sont motorisés. Les bénéficiaires des PLIE n'atteignent qu'un taux de 22% de motorisation.

Le programme mobilité insertion a été lancé en 2003. Un zoom est fait aujourd'hui sur le travail réalisé sur le transport à la demande.

Le public cible choisi est celui qui travaille dans le domaine de **l'aide à la personne** car :

- C'est un secteur éclaté géographiquement qui nécessite de nombreux déplacements ;
- C'est un secteur plutôt féminin et les femmes sont plus touchées par la problématique de la mobilité.

Résultats du programme : 350 personnes sont touchées par ce dispositif.

Les résultats sont considérés comme positifs dans le domaine de l'insertion quand une personne sort du dispositif avec un CDI, une formation professionnelle qualifiante ou un CDD de plus de 6 mois.

Données financières, économiques et sociales :

Les personnes participent à leur voyage à hauteur de 2 euros par trajet (pour un coût de revient de 24 euros). Ce montant est dans la moyenne nationale des autres transports à la demande.

Guy David conclut sur les perspectives de ce programme :

- 1) Ce programme s'inscrit dans la politique de développement social de l'agenda 21 du

Grand Lyon.

- 2) Sur la question de la multiplicité des prestataires, un travail est réalisé pour aller vers un guichet unique pour «élargir le public concerné et la rentabilité du dispositif.

Quelques pistes d'amélioration :

- Par rapport à la question des taxis : une agglomération doit se poser des questions d'innovation : taxis collectifs ? Intégration des taxis dans la réflexion des transports collectifs ? Ceci pourrait être mis en œuvre dans le cadre d'un partenariat public-privé.
- Sur le secteur du grand nord de Lyon : favoriser l'auto partage pour lutter contre l'usage abusif de la voiture.

Nadia Mabilie : nous avons vu les services aux entreprises avec la logistique et la marchandise, la démarche citoyenne de la direction de la Voirie favorisant l'accessibilité des espaces publics aux handicapés, la démarche mobilité insertion. Maintenant, nous allons voir comment accompagner une démarche de déplacements en mode doux, avec les pédibus.

IV. Le pédibus, un moyen de déplacement adapté aux jeunes scolaires

(cf. support de présentation « Pédibus »)

Olivier Martel

Chargé de mission éducation au développement durable, Grand Lyon

Olivier MARTEL indique qu'un travail a été réalisé sur les différentes sources de motivation des parents pour s'engager à changer de comportements. Une des premières raisons invoquées est celle de la convivialité.

Le plan pédibus a été construit en trois étapes :

- 1) Préparation : Constitution d'un groupe de travail avec parents, enseignants, et personnels de la commune et réalisation d'un diagnostic ;
- 2) Choix des actions ;
- 3) Experimentation, bilan et pérennisation

Il faut en moyenne 2 mois pour préparer un pédibus en terme de concertation.

L'expérimentation se poursuit très souvent par la mise en place immédiate du Pédibus.

Les pédibus qui se sont très fortement développés dans l'agglomération lyonnaise depuis 2004, sont intégrés dans le plan de déplacements entreprises et dans le plan d'éducation au développement durable du Grand Lyon.

En France, 400 écoles ont des lignes régulières de pédibus et un réseau national de l'éco mobilité scolaire est en train de se créer.

Le Préfet des Bouches du Rhône a rendu obligatoire les plans de déplacements domicile-école dans le PPA (plan de protection de l'atmosphère). En Grande-Bretagne, c'est obligatoire depuis 2 ans et aujourd'hui, il y a 7000 écoles qui ont des lignes de pédibus.

Dans le plan d'éducation au développement durable, il y a un volet éducation au déplacement. Le projet Circul'en ville, par exemple, apprend aux élèves à prendre le bus, à lire un plan etc...

Quelques exemples :

A Caluire, il y a 148 lignes de Pédibus pour 66 écoles ; plus de 1600 enfants prennent quotidiennement le pédibus.

A Chambéry, Un ânibus (avec un âne) est mis à disposition une fois par an.

M. Martel précise que le Grand Lyon est à disposition de toutes les communes qui s'engagent

dans un agenda 21 pour étudier avec elles le volet éducation au développement durable. Il précise qu'un travail a été fait avec l'inspection académique du Rhône sur un logiciel de calcul de l'empreinte écologique (Terragone¹) qui intègre tout un volet déplacement.

Nadia Mabilille ouvre le débat.

V. Débat avec la salle

Lucie Verchère-Tortel- Chargée de mission Espace des temps au Grand Lyon

Je voudrais apporter trois compléments d'information :

- Sur la presqu'île, l'association *Tendance presqu'île* (qui réunit les acteurs économiques du territoire), étudie la mise en place d'un PDIE (Plan de Déplacement Inter-entreprises) pour les salariés de la presqu'île. C'est une opération très innovante d'autant plus qu'un poste en mobilité locale est mis en place.
- Concernant les pédibus : à l'espace des temps, nous avons beaucoup travaillé sur la mobilité relative aux équipements scolaires pour essayer de mieux coordonner les horaires de ces équipements avec la desserte locale. Nous avons mené des expérimentations diversifiées sur 4 sites.
- Dans le cadre du prochain congrès des villes cyclables, un forum est organisé sur les nouveaux services à vélo.

Colette Olivero – Réagir L'enfant et la rue

A titre d'information, le livre « l'enfant et la rue » a été édité par le CERTU et est accompagné d'une exposition du même nom, qui tournera dans tous les arrondissements de Lyon et sera à disposition des autres communes du Grand Lyon en 2008.

Jacques Welker – Conseil de développement

Concernant le problème des livraisons en ville, je voudrais revenir sur un aspect de comportement de nos sociétés et du développement économique. Une forme de commerce se développe énormément : la livraison aux particuliers de tout et n'importe quoi, notamment dans le domaine de la bureautique (livraison en 24h d'une cartouche d'imprimante par exemple). Ceci est un problème de mode de vie économique sur lequel il faudrait réfléchir si nous voulons agir dans une perspective de développement durable.

Alain Blum – Grand Lyon, chargé de mission développement économique insertion

Il me semble qu'à travers les expériences présentées et d'autres comme celles menées par l'espace des temps, il y a peut-être besoin de réfléchir sur la fragmentation de ces innovations. Comment pourront-elles être intégrées au PDU ? On a beaucoup de mal à mettre en lien et à favoriser les pontages afin de constituer une boîte à outils sur les questions de mobilité par exemple. Faudrait-il un conseil en mobilité au Grand Lyon ?

Guy DAVID - Vice-président chargé de la coordination des politiques d'insertion, Maire de Saint-Germain-au-Mont-d'Or

Apporte deux exemples de transports collectifs mis en place à partir de la résolution d'un problème sectoriel. Sur les zones d'activités de Chassieu et Genay, la création ou le prolongement d'une ligne de bus ont d'abord été mis en place pour des salariés n'ayant que la voiture individuelle comme moyen de transport. Devant le succès, les lignes ont évolué et sont maintenant organisées pour desservir les localités et les usagers sans distinction.

Frédéric Brocard – Directeur général de la ville de Dardilly

Un témoignage pour la direction de la voirie : les communes ont été obligées de se doter d'une commission handicap. A Dardilly, cette commission est élargie à la société civile dont quelques mal voyants. Ceci a permis de former nos techniciens. Nous réalisons des visites sur site, dans les espaces publics tous les trimestres.

¹ Le CD est disponible sur demande auprès d'Olivier Martel.

→ Valérie Philippon-Béranger - Direction de la voirie du Grand Lyon

Concernant les commissions mises en place dans le cadre de la loi handicap, Le Grand Lyon a créé un comité de veille représentant les services techniques et les associations représentant les handicapés. La loi handicap impose de créer cette commission à l'échelle intercommunale. Elle se substituerait ainsi aux commissions communales actuelles. Il est envisagé de la mettre en place au prochain mandat. Les instances de concertation à l'échelle communale ne disparaîtront pas et s'articuleront avec l'échelle intercommunale.

Annie Taravel - Conseil de développement, habitante de Saint-Priest

La ville a constitué un groupe de travail agenda 21. Nous avons d'abord travaillé sur les accès aux grosses entreprises via des transports collectifs payés par ces entreprises (ce qui existait bien avant l'agenda 21 actuel). Mais ce mode de transport a progressivement disparu au profit des véhicules individuels.

Christian Bordone - DDEN

Nous nous sommes posés la question de la couverture assurance pour les parents qui accompagnent les enfants ?

Quid du projet de livraison de marchandise sur la Croix Rousse qui avait été présenté il y a 2 ou 3 ans ?

→ Olivier Martel - Grand Lyon

Concernant la couverture assurance pour les pédibus, elle relève de la responsabilité civile des parents. La réunion annuelle des pédibus permet d'entendre de nombreux témoignages de parents. La prochaine a lieu fin octobre.

→ Olivier Laurent - Chargé de mission, Mission déplacements du Grand Lyon

Le projet espace logistique urbain dans le quartier de la Croix Rousse n'a pas abouti à une réalité opérationnelle. Mais ce travail, mené en amont à la Croix Rousse a permis de préfigurer l'action réalisée sur la presqu'île.

Didier Delorme - Ville de Lyon

Il est important de rappeler que le projet concernant les livraisons dans le 4^{ème} arrondissement était extrêmement ambitieux sur deux plans :

- Redéploiement des aires de livraison ;
- Une volonté de la part de la Ville et du Grand Lyon d'essayer d'avoir un partenariat avec le privé pour que les livraisons se fassent avec des petites camionnettes.

Il n'y a pas eu d'aboutissement mais dans un avenir proche, il faudra réfléchir plus sérieusement à ce type de livraisons.

Sylvain Godinot - Agence Locale de l'Energie (ALE)

Je me pose une question sur l'accès à l'information des citoyens du Grand Lyon sur les questions de déplacements et de transports. A l'ALE, nous donnons 3000 conseils par an sur l'énergie dans les logements, ce qui est relativement peu. Sur la question des déplacements, nous renvoyons vers diverses structures, mais nous faisons le constat qu'il n'y a pas d'entrée unique et l'approche est sectorielle (vélo, TC, véhicule) : l'entrée se fait par le mode de transport et non pas par le besoin de la personne. Le Grand Lyon réfléchit-il à une agence de la mobilité qui permettrait de fédérer les acteurs et de faire un portail d'informations ?

→ Valérie Philippon-Béranger, Direction de la voirie du Grand Lyon

Un projet expérimental existe au niveau européen (MOBIVILLE). Le Sytral y participe et le Grand Lyon est associé. MOBILI a vocation à fédérer de l'information multimodale à destination des usagers. Il y a aussi la plateforme Multitud portée par la région Rhône Alpes. A l'échelle du Grand Lyon, il y a le site Infotrafic orienté plutôt pour la circulation automobile mais qui sera enrichi par des informations sur les TC et le vélo.

→ Michèle Vullien

L'idée d'un conseil en mobilité a été travaillée mais reste à développer. De plus, un travail intéressant a été fait dans le cadre la carte OÙRA.

Claire Le Franc - PLIE Uni-Est

Nous vous avons présenté le transport à la demande mais nous développons également le taxi collectif, la location de 2 roues, de 4 roues, l'aide au passage du permis de conduire. Beaucoup d'associations développent ce genre de services et il manque une visibilité pour le citoyen.

Nous pensons donc à une plateforme mobilité afin de mieux guider les personnes. Chaque collectivité a sa façon de fonctionner et ceci pose le problème de la transversalité entre les communes de l'agglomération car il y a des enjeux de déplacements, de transports et de mobilité.

Michèle Vullien

Dans la commission locale d'insertion du conseil général, nous voyons souvent que le transport est un frein à l'insertion et à la recherche d'emploi. Les travailleurs sociaux sont souvent mal formés. Il y a également un travail à faire dans les écoles.

Claire Le Franc présente un travail réalisé en conférences des maires : une plaquette sur les flux principaux, les outils à disposition et les tarifications en vigueur, les horaires etc ...

Michèle Vullien précise qu'il faudrait mettre ce genre d'informations sur l'Intranet et en profite pour remercier Fabienne Bono.

Fabienne Bono –Chargée de mission, Mission coordination territoriales, Grand Lyon

Sur le site extranet Grand Lyon Territoires, il y a un espace Club du développement durable où tous nos échanges seront restitués. Les plaquettes et documentations réalisées par le PLIE Uni-Est pourraient être publiées dans l'espace réservé aux conférences des maires.

Question de la salle

Je voudrais avoir plus de précision et un retour d'expérience sur les locations de 2 roues pour les personnes en insertion ?

→ Claire Le Franc – PLIE Uni-Est

En centre ville, il y a un problème de stationnement de nuit des 2 roues. Et nous n'avons pas pu prendre contact avec les bailleurs sociaux pour développer des parcs car les 2 roues disparaissaient.

Nous réfléchissons avec les villes « bout de ligne » comme Feyzin, aux scooters électriques et vélos électriques. L'aire de déplacement raisonnable pour la recherche d'emploi des personnes en insertion est de 5km car c'est la marche qui est le principal moyen de transport et tout est réfléchi en fonction de cette distance. L'aire géographique d'embauche d'une entreprise est de 14 km.

Un projet de pontage entre le TER et un parc de 2 roues électriques et non électriques est à l'étude à Feyzin.

Olivier Martel – Grand Lyon

Pour compléter, les pédibus entrent dans la démarche plus globale d'agendas 21 scolaires (20 au Grand Lyon) et nous travaillons maintenant à des **agendas 21 de centres sociaux** où les salariés pensent rarement à la mobilité.

Michèle Vullien

Remercie les intervenants et les participants et invite Camille Durand à témoigner de son expérience à Nantes Métropole.

Témoignage de Nantes métropole, Communauté urbaine

La politique de transport à Nantes Métropole

Camille Durand

*1er vice-président en charge de l'organisation des transports urbains,
Maire de Saint-Jean-de-Boisseau*

M. Durand rappelle qu'il est maire depuis 31 ans et vice président depuis 19 ans en charge des transports, des finances, de la coopération internationale et de la coopération décentralisée.

Pourquoi Nantes est une ville mobile et fluide ?

La décision de faire de Nantes une agglomération liée aux TC a été prise par les élus en 1977.

Trois décisions importantes :

- Refus des autoroutes urbaines ;
- Choix de faire un périphérique ;
- Choix de lancer les TC et de lancer un site propre. L'idée initiale n'était pas celle du tramway, c'est l'Etat qui voulait relancer l'industrie du tramway moderne.

Ce sont ces décisions qui aboutissent au fait qu'aujourd'hui Nantes soit reconnue au niveau européen sur les questions de mobilité. Il existe 44 km de rails et 3 lignes de **tramway** (pour 600.000 habitants).

Avec le tramway, l'objectif était de diminuer la place de la voiture sur la voirie pour créer un site propre à la place. Suite à une bataille politique, la première ligne de tramway n'a pas été inaugurée tout de suite mais le 9 février 1987, un jour de neige.

Nantes a également développé le **busway**. Cette proposition a vu le jour en 2004 ; il s'agit d'un site propre sur la voie rapide où 55 000 véhicules circulent par jour. Certains élus étaient réticents mais le chantier a été réalisé sur 7 km en 16 mois.

La mise en service commerciale a été réalisée le 6 novembre. Il y a aujourd'hui 25 000 voyageurs/jour et la fréquence a dû être augmentée pour faire face à la demande. Tous les parkings relais sont saturés dès 8h30.

Les objectifs de cette initiative sont le développement du transport, de la mobilité et l'amélioration de la qualité de la vie.

Chronobus est une autre initiative ; il s'agit d'une ligne longue sur laquelle sont réalisés des aménagements de voirie. Pour avoir la certification Chronobus (certification ISO) il faut respecter les critères suivants : fréquence toutes les 10mn et régularité pour aller d'un point à un autre. Sur la première ligne lancée, en trois ans, le nombre de voyageurs a augmenté de 25% sans pour autant augmenter le nombre de bus. Il existe trois lignes chronobus et 32 km de couloirs bus ont été réalisés sous le mandat de M. Durand.

Les lignes express' : elles partent de la 2ème couronne et viennent se connecter à un site propre. Il n'y a pas plus de 5 arrêts, elles ne fonctionnent qu'aux heures de pointe (2h30 le matin, et 4h le soir) avec une fréquence de 10 minutes.

La dernière ligne express' inaugurée à la rentrée avec une commune de l'agglomération a été mise en service avec un objectif de passagers (800 voyageurs/jour, sans que les autres lignes ne perdent de passagers). La règle à Nantes Métropole est qu'un nouveau système a deux ans pour atteindre les objectifs fixés sous peine de suppression. Il faut mettre des règles car la demande des communes est trop grande et les finances réduites.

La culture d'intercommunalité est très récente sur l'agglomération nantaise comparée à celle du Grand Lyon notamment.

A la création du premier syndicat à vocation intercommunale, un schéma de développement des pistes cyclables avait été voté avec un objectif de 420 km sur l'agglomération ainsi qu'un schéma piéton au fil de l'eau (objectif d'environ 380 km) qui était subventionné. Ce sont les villes qui devaient mettre en œuvre ces décisions.

La CU a été créée en 2001. Il est très difficile de prendre en compte l'ensemble des transports : piétons, vélos, TC. Le budget de la CU est de 80 millions d'euros pour les transports et 65 millions pour la voirie.

Un agenda 21 a été voté et nous essayons avec les maires de prendre en compte l'ensemble des fonctionnalités de la voirie ce qui implique un changement de culture difficile.

Sur certaines communes de l'agglomération, les pédibus et les vélobus ont été lancés notamment à Saint-Jean-de-Boisseau (le samedi matin) où il existe un transport scolaire spécifique.

La demande de Pédibus a été très forte dans cette commune mais il y a un manque de parents pour faire fonctionner les 4 lignes demandées (même le samedi matin). C'est donc un problème d'éducation.

La réflexion sur la desserte et le fret est intéressante (expérience de la presqu'île). A Nantes Métropole, un des seuls objectifs qui n'ait pas été atteint dans le PDU est celui de l'amélioration de la desserte de fret de la ville centre.

Lors du dernier forum CIVITAS en Lituanie, le livre vert a été présenté par Jacques Barrot (M. Durand est un des rédacteurs de ce livre). Concernant le fret, une des propositions du livre vert est de mettre des zones urbaines avec pastille verte pour le fret pour des camions de taille défini avec la norme euro 4. Ceci existe déjà dans d'autres villes européennes et Jacques Barrot souhaite une harmonisation entre les pastilles vertes des différentes villes.

Plan mobilité entreprises (PME)

La CU doit réduire de 15% l'abonnement annuel travailleur, et l'entreprise doit au moins en faire autant. Ce qui veut dire pour le salarié, une diminution de 30% du coût de l'abonnement avec un objectif d'augmentation dans les trois ans de +20% des travailleurs qui empruntent les TC.

L'évaluation n'a pas encore été faite. Le PME a été mis en place par la Ville de Nantes, l'hôpital et la CU (qui prend en charge 35%).

La politique de stationnement

- Parcs relais gratuits ;
- Parcs payants de centre ville chers ;
- Parcs périphériques un peu moins chers.

L'étalement urbain

Aujourd'hui l'aire urbaine de l'agglomération de Nantes comporte 100 communes. Il y en avait 37 il y a 20 ans.

Des décisions ont été prises pour tenter d'arrêter l'étalement urbain.

- PTZ : prêt à taux zéro de la CU qui double le prêt à taux zéro de l'Etat.

600 prêts ont été contractés en 5 mois et ont coûté 6 millions d'euros. La CU a négocié avec des banques partenaires un prêt complémentaire à un taux d'intérêt inférieur aux taux classiques, pour les bénéficiaires du PTZ. Certaines banques n'ont pas suivi.

- L'intégration tarifaire : négociation il y a 10 ans avec le Conseil régional pour que les gens qui prennent le TER le paient avec un ticket de transport urbain (la différence étant payée par l'agglomération). Le nombre de passagers a été multiplié par 10 et cette action a incité à la construction de parkings relais aux abords des gares.

- Travail sur les cars du Conseil général et les bus. Maintenant, avec le même titre de transports, il est possible de prendre TER, cars interurbains et bus (accords CU/Département/Région). La subvention du budget de la CU pour les transports est de 80 millions d'investissement et 77 millions de subventionnement pour les transports. Ceci est le prix à payer pour une ville fluide, où il fait bon vivre et qui respecte les objectifs de Kyoto. Il faut que les décisions soient partagées par l'Etat, les collectivités et les habitants.

Michèle Vullien remercie M. Durand et souligne l'importance d'entendre des témoignages d'expériences développées dans d'autres agglomérations. Elle remercie également l'ensemble des participants et des intervenants et annonce un prochain atelier du club sur la coopération décentralisée.