

Enseignements de la réunion Aménagement et mobilité à l'horizon 2030, 11/12/2012



ENSEIGNEMENTS DE LA REUNION THEMATIQUE Aménagement et mobilité à l'horizon 2030 11/12/2012 - Université Lyon 3 - Lyon 8e

Environ 65 participants dans la salle et 40 participants en ligne

NB : les astérisques renvoient au [glossaire](#).

Résumé des enseignements

Pivot majeur des relations entre les systèmes urbains français, l'ensemble Lyon-Grenoble se caractérise par un haut degré de métropolisation. Ces enjeux se traduisent dans le SCOT, qui pose des enjeux de développement pour lesquels la mobilité représente une problématique essentielle.

Le développement multipolaire implique ainsi une réflexion sur les modes de déplacement et la logistique urbaine. Mais les intervenants montrent qu'une telle réflexion ne se dissocie pas de problématiques sociales et sociétales : les enjeux de mobilité sont des enjeux de société.

La mobilité évolue, des formes hybrides apparaissent. Les distances parcourues augmentent et des modes de vie polytopiques émergent (navettes longue distance, double résidence). Le temps passé à se déplacer croît, dans un contexte économique rendant cruciale la mobilité des personnes (même si le transport des marchandises a aussi été évoqué). Ce phénomène ne va pas sans inégalités sociales.

Dans la réflexion sur les modes de transport, la route et la voiture conservent une place importante. La route est pour certains un domaine d'excellence des entreprises françaises, qui doit désormais faire face aux enjeux du Grenelle de l'Environnement. La voiture, actuellement prépondérante, occupe une grande part des débats même si, de l'avis général, la réflexion sur les transports doit désormais être intermodale. Or, la perception et l'usage de la voiture évoluent considérablement. Pour les intervenants, il est probable que la part modale de la voiture diminue, mais dans une certaine mesure seulement. En effet, notre société est si imprégnée de l'usage de la voiture que le passage à une société sans voiture représenterait une révolution, bien au-delà de la seule question des transports. Toutefois, de fortes évolutions qualitatives sont à attendre en matière d'usages automobiles : le covoiturage et l'autopartage sont ainsi appelés à connaître un certain essor. Enfin, le rôle des entreprises dans les déplacements de leurs salariés est appelé à évoluer (rôle du télétravail, mise en place de plans de déplacements des entreprises...).

Ces analyses conduisent les participants à s'interroger sur les questions d'équité sociale liées aux transports. En centre-ville, les habitants sont en capacité de choisir leur mode de transport alors qu'en périphérie, ce transport est beaucoup plus contraint. Certains voient dans cette opposition centre-périphérie, où les coûts du foncier et de l'immobilier tiennent une large place, un facteur de conflits sociaux.

Au regard de ces discussions, l'Anneau des Sciences est diversement perçu. Le maître

d'ouvrage partage les analyses présentées sur la mobilité et l'aménagement, rappelant les objectifs du SCOT et l'inscription de son projet dans une stratégie intermodale, indissociable d'un projet urbain visant la préservation et la requalification des centres-villes (à l'image de l'exemple du Périphérique Nord). Le Grand Lyon évoque des perspectives de mobilité incertaines sur le long terme, une nouvelle perception de l'automobile, un rôle accru des technologies de l'information et la baisse des impacts de la voiture.

[1>En revanche, certains participants souhaitent le renoncement au projet au bénéfice d'une société sans voitures, ou d'un politique centrée sur la limitation des déplacements.<1]

D'autres réclament que la requalification de l'A6/A7, souhaitée par tous, soit réalisée sans attendre, considérant qu'elle peut être indépendante de la réalisation du projet.

L'agglomération lyonnaise, une métropole au cœur des échanges nationaux

Une étude de la DATAR portant sur « les systèmes urbains français » s'est basée sur les échanges et les relations entre les différents espaces urbains du territoire. Ces relations s'exercent dans de multiples domaines (domicile-travail, loisirs, etc.)

A l'échelon des relations de proximité, cette étude montre un système urbain lyonnais englobant un territoire qui s'étend jusqu'à Grenoble, Saint-Étienne, l'Ain et une partie de l'Ardèche.

Concernant la relation du système lyonnais aux autres systèmes urbains français, l'étude confirme la vision de Lyon comme un pivot majeur des relations à l'échelle nationale. De même, Lyon apparaît sans surprise comme très fortement liée à Paris.

Enfin le système urbain Lyon-Grenoble se caractérise par un haut degré de métropolisation, notion se caractérisant par l'attractivité internationale et les capacités d'innovation, d'accumulation et d'interconnexion nationale.

Ces éléments ont été présentés par un représentant de la Direction départementale des territoires (DDT, administration déconcentrée de l'État), qui a également évoqué le SCOT* lyonnais. Celui-ci traduit bien d'après lui cette vision métropolitaine. Sa mise en œuvre se traduirait par un développement multipolaire dont, à l'inverse des réflexions habituelles, le réseau vert et bleu constitue la structure. Le développement se veut non seulement économique mais aussi résidentiel, avec une ambition de solidarité : l'aire métropolitaine (qui inclut les territoires du SCOT lyonnais mais aussi des SCOT voisins) devrait gagner 300 à 500 milliers d'habitants en 2030, soit pour l'agglomération une création moyenne de 7500 logements par an, répartis sur les différents pôles à densifier. Pour l'État, une plus grande ambition aurait été souhaitable, même si l'intervenant reconnaît que les objectifs du SCOT représentent un réel effort.

Plus tard dans la réunion, le Grand Lyon rappelle ses objectifs de développement multipolaire, économique et résidentiel, visant également la préservation du cadre de vie.

Ces interventions appuient l'idée, déjà évoquée dans les réunions précédentes, selon laquelle ces objectifs de développement font des enjeux de mobilité une problématique essentielle. L'urbanisation est appelée à s'intensifier autour des gares et des sites desservis par les transports collectifs, ce qui implique une réflexion sur les modes de déplacement et la logistique urbaine. De fait, les choix pris par l'agglomération lyonnaise en la matière s'imposent également aux SCOT voisins. Pour l'intervenant de la DDT, ces enjeux nécessitent un schéma de la logistique urbaine à l'échelle de la région urbaine lyonnaise, la création d'un pôle métropolitain et d'un syndicat mixte des transports.

Au cours de la réunion, ces liens entre aménagement et mobilité font apparaître deux axes de discussion : l'un, souvent évoqué dans le débat, porte sur les déplacements et les modes de transport ; l'autre ayant émergé avec force dans cette réunion, porte sur les enjeux d'équité sociale. Dans les deux cas, les intervenants insistent sur l'idée que les enjeux de mobilité sont des enjeux de société.

Une mobilité appelée à évoluer, mais dans des directions encore incertaines

Des déplacements en mutation, des distances croissantes, des évolutions techniques

Les différents intervenants font part de leurs analyses sur les déplacements et les modes de transports, exprimant des tendances constatées non seulement en France mais aussi pour certains en Europe, aux États-Unis ou encore au Japon.

Les ressorts traditionnels de la mobilité changent : celle-ci devient de plus en plus « hybride », « métissée » : les déplacements sont de moins en moins cloisonnés entre travail, loisirs, habitat, etc., leurs distances s'allongent et des modes de vie polytopiques émergent (navettes longue distance, double résidence). Ces modes de vie génèrent des déplacements hybrides qui, s'ils ne comptent que pour 10% des déplacements de la population, sont en augmentation et représentent 30 à 40% des kilomètres parcourus. La capacité à se mouvoir devient pour les personnes un enjeu crucial, tandis que se développent des moyens de parcourir un espace toujours plus grand, de manière à la fois virtuelle (télétravail et e-commerce, même si leurs effets sur la mobilité « physique » ne sont pas forcément à la baisse) et tangible (confort des déplacements).

La population passe un temps croissant à se déplacer, alors que les moments de déplacements deviennent des temps de vie à part entière. La vitesse n'est pas utilisée pour réduire le temps de déplacement, mais paradoxalement pour demeurer sédentaire (rester dans sa ville malgré un emploi plus éloigné). Pour certains intervenants, la flexibilité du travail pousse à de tels comportements : en dissociant de plus en plus les lieux d'emploi et de résidence, les évolutions économiques accroissent le besoin de transport. Du fait de ces tendances, les inégalités face aux déplacements se creusent, ce qui sera abordé plus loin dans ce compte-rendu.

D'après une étude prospective de l'ADEME, la poursuite des tendances actuelles en matière de déplacements ne permettrait pas d'atteindre les objectifs de réduction des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre : en 2030, les transports consommeraient selon un tel scénario 35,5 millions de tonnes-équivalent-pétrole (contre 43,8 millions de TEP en 2010), majoritairement sous forme de gas-oil (le transport de marchandises notamment croîtrait et resterait majoritairement routier). L'agence a donc élaboré un scénario plus volontariste (basé sur l'objectif du facteur 4), dont les résultats apparaîtraient à l'horizon 2050 : la mobilité par personne diminuerait de 20 % et serait moins dépendante du pétrole, le parc automobile diminuerait et le transport de marchandises devrait être totalement repensé (à ce propos, des participants rappellent leur attachement au développement du ferroutage).

D'un point de vue technique, la « route de 5^e génération » est à l'étude. Après le chemin (1^{re} génération), la route pavée romaine (qui a subsisté 1000 ans), la route revêtue (avec l'usage croissant du vélo) et l'autoroute (avec l'essor de la voiture), la route de 5^e génération (R5G) s'annonce plurielle. Sa forme sera en effet différente selon les réseaux (locaux, urbains, périurbains, structurants) : elle pourra être adaptable et modulaire (collecte d'énergie, autoréparation, composition en modules détachables), automatisée (mise en

peloton des véhicules, signalisation dynamique, interopérabilité avec les transports collectifs) ou encore résiliente face aux effets du changement climatique (dégivrage, échange de température avec les logements voisins). Présentant cette route du futur (dont les prototypes sont attendus pour 2020), l'intervenant insiste sur le besoin de préserver l'excellence des entreprises françaises dans le domaine routier, dans un contexte marqué par le Grenelle de l'environnement : l'innovation ne peut plus désormais s'exercer sur des infrastructures neuves qu'il est de moins en moins question de construire, mais sur la maintenance performante et économe (en carbone et en finances) d'un réseau routier existant.

Penser les modes entre eux, et dans leur relation avec la société.

Plusieurs participants soulignent que la réflexion sur la mobilité doit surtout envisager les relations entre les différents modes de transports, davantage que des modes considérés comme cloisonnés, voire antagonistes (le transport en commun contre la voiture notamment). Le Grand Lyon revendique d'ailleurs une façon semblable d'analyser les mobilités. A propos des déplacements intermodaux, encore faibles aujourd'hui, ceux-ci tendent néanmoins à se développer (par exemple se rendre en voiture à la gare puis, à l'arrivée utiliser son vélo).

Surtout, avant d'entreprendre un déplacement, un nombre croissant de personnes mènent désormais une réflexion sur les moyens de transport qu'elles utiliseront. Dans cette perspective, s'interroge une intervenante, est-il pertinent de fixer des objectifs en termes de report modal*, sachant qu'obtenir seulement 10 points de report supposerait un doublement des transports en commun ? Mieux vaut selon elle viser un « cocktail de mobilité » associant différents modes en fonction des objectifs prioritaires (santé publique, environnement, équité sociale...), et chercher à améliorer la performance des transports en commun sur les distances les plus longues.

Enfin, renchérit un intervenant, pourquoi se limiter à une réflexion sur la multimodalité alors que la question pourrait tout autant porter sur la limitation des déplacements ?

Changer la voiture ou changer la société

Compte tenu de sa prépondérance actuelle, la voiture est souvent la « porte d'entrée » des réflexions sur la mobilité. Or, sa perception et son usage ont connu une véritable rupture au cours des dix dernières années. Son image décline, notamment en raison de son coût énergétique et environnemental. Chez les jeunes, cet objet est de moins en moins valorisé socialement, de même que dans la population globale (1 français sur 5 considère la voiture comme un mode d'avenir). En revanche, les seniors se déplacent davantage qu'avant en voiture au détriment de la marche, ce qui ne va pas sans poser des questions de santé publique.

Dans certaines villes (Lyon, Strasbourg, Toulouse), la part de la voiture est passée sous le seuil symbolique des 50 % (même si dans les zones périurbaines, cet usage se maintient à un niveau très élevé, de 75 % à 85 %). Pour autant, à Lyon par exemple, si la voiture compte pour moins de 50% des déplacements, elle représente toujours 80% des kilomètres parcourus.

L'usage de la voiture en 2030 n'est pas aisé à prédire, celui-ci étant soumis à des influences divergentes, Pour autant, il est probable que la part modale des voitures diminue, même si une hausse de leur nombre en valeur absolue n'est pas à exclure, compte tenu notamment de la croissance démographique. Par ailleurs, les améliorations technologiques ne devraient pas supprimer les enjeux environnementaux liés à la voiture.

Ainsi, selon un intervenant, un effondrement de l'usage de la voiture au profit des transports en commun est loin d'aller de soi. La voiture est un objet utilisé pour diverses activités

sociales. Comme tout objet, sa fabrication et son utilisation s'accompagnent de coûts comme de bénéfices, et font appel à une organisation sociale vaste et complexe qui contribue elle-même à structurer l'espace. L'existence d'un objet et son usage, ainsi que leurs interactions avec la société, sont très peu dissociables, ce qui amène ce chercheur à conclure : « si l'on veut changer la voiture, il faut inventer la société sans automobile. Si l'on veut changer la société, il faut inventer les objets qui vont avec. » De ce point de vue, le projet, au sens politique du terme, représente la projection d'un « monde désirable » en vue de changer le présent. Pour cet intervenant, l'Anneau des Sciences traduit un « monde nécessaire » davantage que désirable : il ne vise pas à changer une société dont les fondements sont considérés comme justes. Un projet qui définirait un monde sans voiture équivaldrait en effet à une révolution sociale, tant notre société est imprégnée de l'usage de ce mode de transport.

Si, de l'avis général, une extinction de l'usage de la voiture s'annonce plus qu'incertaine, il est en revanche fort probable que ce mode subisse de profondes évolutions qualitatives. La voiture sera de moins en moins un objet individuellement possédé : si l'achat de véhicules croît encore actuellement, un phénomène de « démotorisation » commence à poindre à Paris ou Bruxelles. D'ici à 2030, l'autopartage devrait connaître un essor considérable. Par ailleurs, les déplacements liés au travail représentent aujourd'hui la moitié des kilomètres parcourus en voiture par la population (les 2/3 aux heures de pointe). Ces kilomètres en voiture sont en outre effectués seuls. A terme, l'« autosolisme » devrait diminuer, le covoiturage étant appelé à fortement se développer. Par ailleurs, il serait souhaitable que les entreprises se penchent davantage sur les déplacements de leurs employés : de telles réflexions existent déjà en Belgique, appuyées par des politiques publiques (prise en compte fiscale des déplacements de travail incluant les modes doux, par exemple). Des participants déplorent qu'il n'en aille pas de même en France, d'autres regrettant que les entreprises offrent des facilités de stationnement à leurs salariés au lieu de les inciter à utiliser d'autres modes de transport.

Ainsi, réfléchir à une baisse de l'usage de la voiture implique de penser des villes où il est possible de vivre sans voiture. Un intervenant cite Berne où la présence d'autoroutes ne se traduit pas du tout par une congestion routière, grâce à la performance des transports en commun et au stationnement rendu volontairement difficile. Un autre exemple est cité concernant le Japon, qui a connu une époque marquante basée sur le développement ferroviaire et non sur le développement routier : les gares y sont devenues de lieux de vie à part entière et, différence notable avec la France, les banlieues sont à la fois connectées efficacement au centre et elles-mêmes dotées d'une vie autonome et attractive.

Pour certains participants, l'ensemble de ces analyses aboutit à une remise en question de la mobilité et de la voiture, que les élus devraient reprendre à leur compte.

La question de l'équité sociale

En filigrane des réflexions échangées sur les liens entre mobilité, société et aménagement, les questions sociales prennent une place importante. Les intervenants, dans leurs analyses de la mobilité, soulignent des inégalités croissantes et présentent l'équité sociale comme un enjeu dont les politiques d'aménagement et de transport devraient tenir compte.

Ces réflexions font appel à des notions de centre et de périphérie à propos desquelles des clarifications ont été demandées : pour la plupart des intervenants dans le débat public, le centre de l'agglomération lyonnaise est constitué des communes de Lyon et Villeurbanne, les autres communes du Grand Lyon représentant la périphérie de l'agglomération.

2000-2010 est qualifiée par une intervenante de « décennie » du tramway. De nombreuses villes ont remis ce mode au goût du jour, autant pour des objectifs de transports que pour des ambitions de requalification urbaine, et avec un succès incontestable en matière de clientèle.

Dans les centres-villes, les habitants se trouvent désormais en capacité de choisir leur mode de transport entre voiture, transports collectifs, marche ou vélo. Du fait des évolutions des coûts du foncier et du logement, ces habitants représentent plutôt des classes sociales aisées.

A l'inverse, une grande partie des habitants des grandes périphéries voient leurs déplacements, en voiture notamment, beaucoup plus contraints et non choisis. Les prix de l'immobilier empêchent ces ménages de s'installer en centre ville ou dans les banlieues plus aisées ; ils subissent en outre davantage que les urbains la hausse du chômage, de la précarité et du coût des carburants. De plus, des participants reviennent sur l'idée émise par certains intervenants selon laquelle les jeunes éprouveraient un intérêt moindre à passer leur permis de conduire : ces participants soulignent en effet que le coût du permis participe également à cette tendance.

Pour un intervenant, cette distinction centre-périphérie est porteuse de conflit, si l'on considère que le confort d'une classe sociale, en centre-ville voit ses coûts externalisés sur l'ensemble de l'agglomération. Il regrette d'ailleurs que les études de mobilité demeurent muettes en ce qui concerne la question foncière. Or, avertit le même intervenant, promouvoir les modes écologiquement « vertueux », voire contraindre à leur utilisation, risque d'être perçu par les classes populaires comme une logique d'affrontement social de la part d'un groupe dominant cherchant à imposer son mode de vie. Pour d'autres intervenants, la priorité n'est plus tant à une diminution encore plus forte de l'usage de la voiture en centre-ville, mais davantage à la réduction de son usage en périphérie.

Pour un participant, le lien établi usuellement entre transport et croissance économique est à reconsidérer. Ainsi, si des habitants sont contraints par les prix du logement à effectuer des déplacements toujours plus longs pour aller travailler, ils consommeront davantage de carburant. Cette consommation accrue contribuera certes à la croissance économique globale, mais au prix d'une dégradation des conditions de vie des ménages concernés, d'où un effet pas forcément vertueux. Ainsi, conclut-il, il serait nécessaire de s'interroger sur le renoncement à l'Anneau des Sciences au profit d'une vision d'une société où le besoin de se déplacer diminue.

D'un point de vue local, un habitant de la Presqu'Île regrette le manque d'équipements de son quartier, qui conduit les parents à devoir utiliser intensément leur voiture pour que leurs enfants puissent pratiquer des sports ou d'autres activités à Tassin, Écully, etc. Pour autant, ce phénomène ne doit pas être jugé que sous son angle négatif, répond un intervenant, au sens où de tels déplacements créent une mixité sociale en amenant des habitants du centre à se rendre en périphérie : le décroisement social des quartiers peut aussi être l'un des objectifs d'une politique publique.

Les liens entre l'Anneau des Sciences et les politiques d'aménagement et de mobilité

Le trafic induit par les voiries routières

Les intervenants invités ont été questionnés par des participants sur un sujet fréquemment rencontré dans le débat : la création de nouvelles voies routières induit-elle une hausse globale du trafic sur le territoire considéré.

La réponse des intervenants est plutôt affirmative, même si elle doit être pondérée selon eux par les caractéristiques propres à chaque territoire (fonctions et espaces auxquels donne accès l'infrastructure, prix du foncier...). En effet, une voie rapide au sens traditionnel du terme (mais qu'il est de moins en moins question de construire de nos jours, précise un intervenant)

propose un potentiel de vitesse, que les usagers emploient pour accroître l'ampleur de leurs déplacements.

Le Grand Lyon rappelle à ce sujet que son projet n'est pas assimilable à la création de capacités routières, mais à la compensation de capacités supprimées par la requalification de l'A6/A7.

L'exemple du périphérique Nord (BPNL) : les effets d'une stratégie à plusieurs dimensions

En 1997, le Boulevard Périphérique Nord Lyonnais (BPNL) a été ouvert pour désengorger le quartier de Vaise. Il s'est accompagné de l'arrivée de la ligne D du métro, dans le cadre d'un projet de territoire. Pour le Grand Lyon, les effets de cette infrastructure, dans le cadre d'une stratégie plus globale, s'avèrent vertueux : un trafic diminué de moitié sur les voiries du centre de Vaise, requalifiées (plus précisément, une baisse de 34% à 60% selon les voies), une hausse de la population (+ 6000 habitants soit +3 %), des logements (+3000 soit +25 %) et des emplois (5600 emplois créés et 740 entreprises installées).

[2>Pour le Grand Lyon, l'Anneau des Sciences vise à reproduire à l'Ouest cette stratégie à trois dimensions qui a fonctionné à Vaise :

- création d'une infrastructure routière ;
- arrivée de transports en commun ;
- mise en œuvre concomitante d'un projet urbain.

<2]A ce sujet, le Grand Lyon confirme l'arrivée du métro B aux Hôpitaux Sud « au plus tard à la mise en service de l'Anneau des Sciences ».

Pour certains participants, l'exemple de Vaise doit sa réussite avant tout à la performance de la ligne de métro qui y a été amenée.

La requalification de l'A6/A7, souhaitée par tous et urgente pour certains

De même que lors des réunions précédentes, l'objectif de requalification de l'A6/A7 n'a pas été contesté. Cependant, à la différence du Grand Lyon, certains participants y voient un enjeu dissociable de la construction de l'Anneau des Sciences. Pour eux, la requalification de l'A6/A7 ne doit pas attendre : elle peut et doit être réalisée immédiatement, quels que soient ses effets qui pourront être compensés par la suite. Certains évoquent une première phase où ne seraient conduits que des aménagements mineurs, ce qui pour le Grand Lyon ne serait pas pertinent (la coupure urbaine de l'A6/A7 n'étant pas tant due à l'infrastructure qu'au volume de trafic qui y circule continuellement).

Un participant propose par ailleurs une solution alternative à l'Anneau des Sciences, consistant en un tunnel à péage sous l'A6/A7, où serait reporté le trafic circulant actuellement en surface.

Par ailleurs, pour un participant, il est urgent de réhabiliter les centres-villes de l'Ouest : selon lui, cette requalification sera aussi difficile à entreprendre avec l'Anneau des Sciences qu'elle ne le serait actuellement.

La réflexion sur la mobilité dans le projet du Grand Lyon

Le Grand Lyon indique pour sa part avoir intégré les réflexions sur la mobilité présentées ce soir à l'élaboration du projet d'Anneau des Sciences. Ses représentants mentionnent ainsi l'incertitude sur les évolutions à long terme, une nouvelle perception de la voiture

(découplage possession/utilisation, nouveaux usages), le rôle croissant des technologies de l'information, [3>la diminution des impacts de la voiture par l'innovation technologique.

<3>Il juge très probable une baisse de la part modale de la voiture, qui ne dispensera cependant pas les pouvoirs publics d'organiser le développement et l'attractivité de l'agglomération. Les centres urbains devront être préservés, la circulation des personnes et des marchandises organisée et les modes de transport mieux articulés : pour le Grand Lyon, l'Anneau des Sciences s'inscrit pleinement dans une telle stratégie.

En matière de développement, un participant s'étonne de la concentration des activités tertiaires en centre-ville alors que les prix de l'immobilier conduisent les habitants à s'excentrer. L'Anneau des Sciences lui semble ainsi « résoudre d'une main les problèmes qu'on a créés de l'autre ».

Des questions portent sur la circulation des transports en commun sur l'Anneau des Sciences. Le Grand Lyon n'envisage pas de voie réservée aux bus sur l'infrastructure, dans la mesure où il prévoit que leur circulation dans le tunnel sera fluide. Pour le maître d'ouvrage, l'enjeu de fluidité pour les transports en commun se situerait en effet surtout aux accès à l'Anneau des Sciences.

[1]

Pourquoi caricaturer ?

par Grosjean Pierre (Sainte-Foy-lès-Lyon) le 15 décembre 2012 à 18:04

Il ne s'agit pas de limiter les déplacements, ni d'aller vers une société sans voiture ! Il s'agit maintenant de ne pas utiliser que la voiture, d'équilibrer les déplacements dans l'agglomération où encore une part forte des déplacements VP font moins de 3 km. L'espace des villes européennes n'est pas extensible et ne peut être monopolisé par la VP. Nous sommes encore loin de l'équilibre accessible sans bouleversements.

[2]

Comparaison difficile

par Grosjean Pierre (Sainte-Foy-lès-Lyon) le 15 décembre 2012 à 18:17

Difficile de comparer l'évolution positive de Vaise et le projet TOP. Ce qui a été majeur, c'est l'arrivée du métro, avec des rabattements très importants sur Gorges de Loup et gare de Vaise. Les parcs-relais sont pleins, et bien sûr trop en ville. Le rôle du TNP est sans doute très mineur ! Ne vient-on pas de constater seulement la fin des encombrements dans le centre de Vaise avec la fermeture du tunnel de la Croix Rousse ?

[3]

Espace occupé par la voiture

par Grosjean Pierre (Sainte Foy lès Lyon) le 15 décembre 2012 à 18:22

On est polarisé par la question de l'usage de la voiture, de progrès possibles en motorisation... C'est oublier que le problème majeur en ville est d'abord celui de l'espace occupé par un véhicule immobile 95 % du temps