

anneau des sciences

DÉBAT PUBLIC

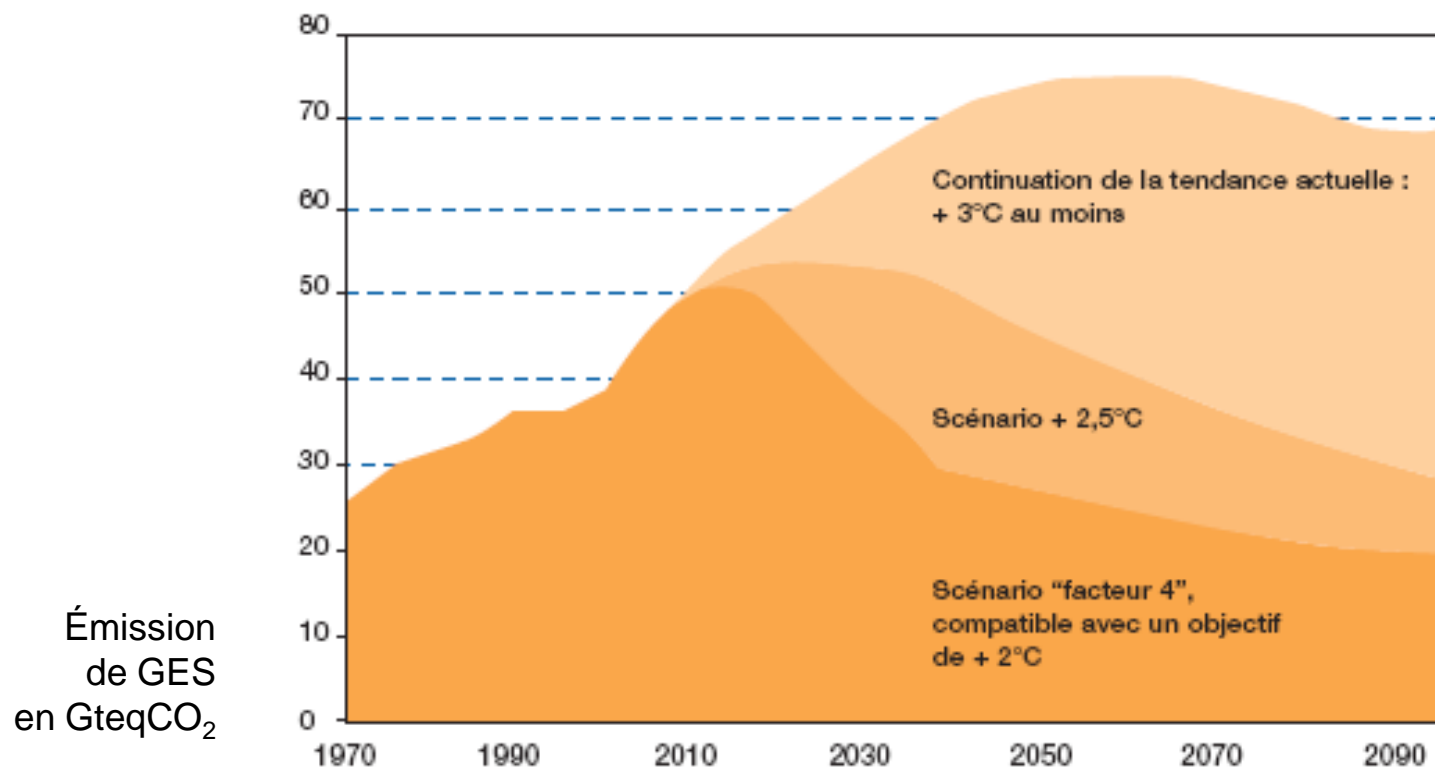


▶ Le Plan Climat du Grand Lyon et sa prise en compte par l' Anneau des Sciences

Réunion publique :
Questionnements et précisions sur le projet

4 décembre 2012

► PROFILS D'ÉMISSIONS MONDIALES À LONG TERME : TROIS SCÉNARIOS



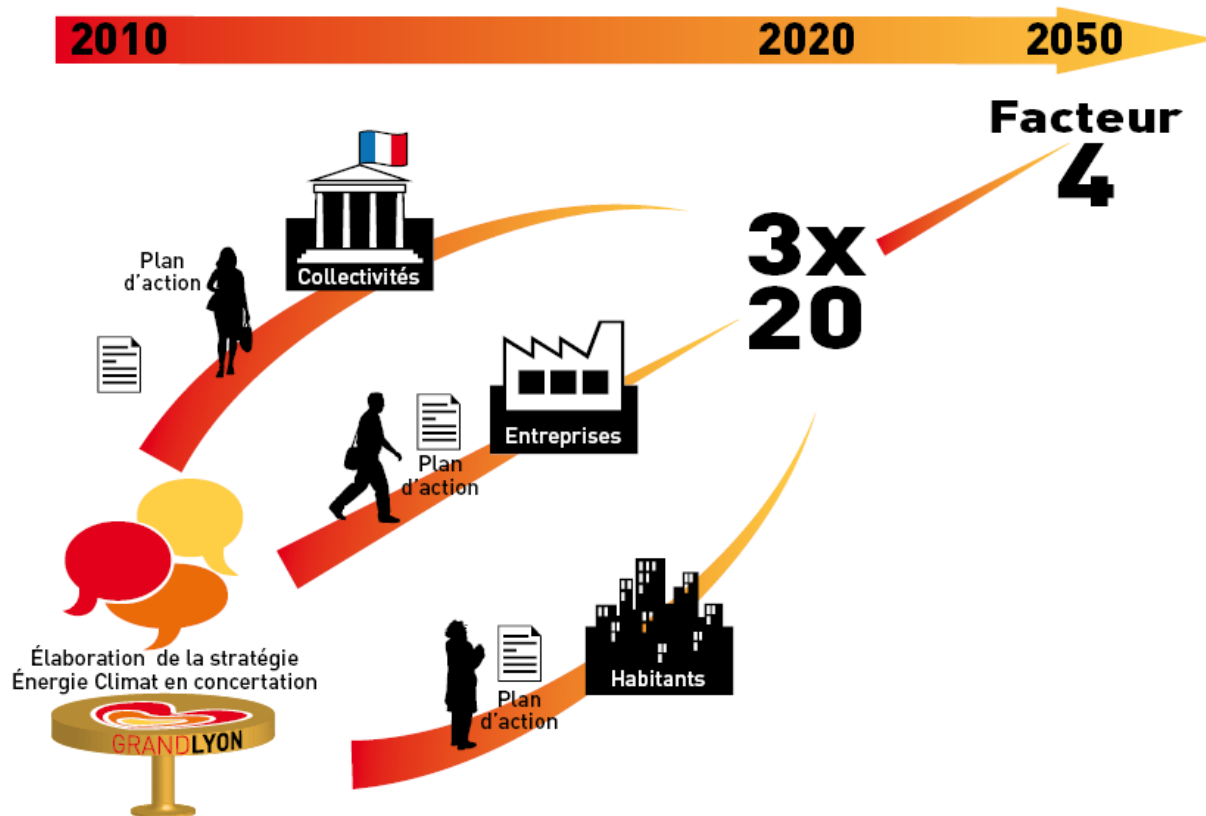
Ces projections des émissions mondiales, réalisées pour l'Union européenne, montrent l'ampleur du changement nécessaire pour limiter l'élévation de température à 2° C, objectif retenu par l'Europe.

ÉLABORATION DES SCENARII D'AGGLOMÉRATION

> MÊLER PROSPECTIVE ET ACTIONS

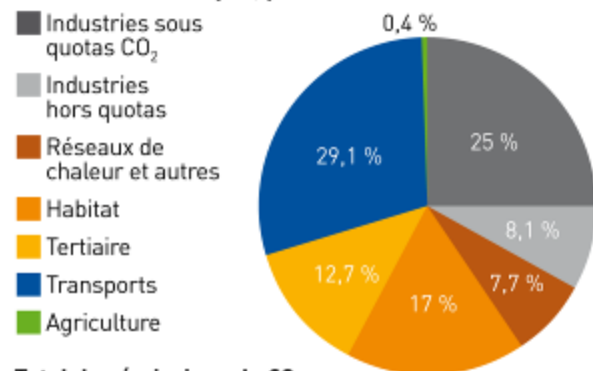
ETAPES DE L'ÉLABORATION DU PLAN CLIMAT

- ▶ **2009** : Partage du diagnostic
- ▶ **Mai 2010** : Lancement de la Conférence Energie Climat
- ▶ **Juin-Novembre 2010** : Concertation « scénarios »
- ▶ **Septembre 2011** : Concertation « actions »
- Fin 2011** : délibération



ÉTAT DES LIEUX : UN PARTENARIAT NÉCESSAIRE POUR AGIR SUR TOUTES LES ÉMISSIONS DU TERRITOIRE

Répartition des émissions de CO₂ au sein du Grand Lyon, par secteur



Total des émissions de CO₂ :
7,6 millions de tonnes



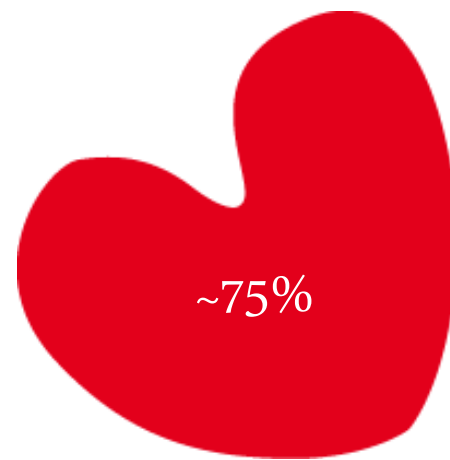
Bilan carbone
du Grand Lyon

- Bâtiments
- Gestion des déchets
- Services de l'eau



Émissions sous influence
des politiques publiques
communautaires actuelles

- Logements neufs en ZAC
- Logements sociaux
- Transports en zones urbaines
- Chauffage urbain



Émissions sous influence
des partenaires de la Conférence Energie Climat

- Entreprises dont PME - PMI
- Installations industrielles
- Logements privés
- Transports de marchandises
- Communes



GRANDLYON
«Le meilleur est avenir»

GRANDLYON

LANCEMENT DE LA CONFÉRENCE ENERGIE CLIMAT

6 mai 2010

18h00 - 20h40

Salle des délibérations du Grand Lyon



**CONFÉRENCE
ÉNERGIE
CLIMAT**

GRANDLYON
«Le meilleur est avenir»

**DOCUMENT
DE TRAVAIL**

1 DIAGNOSTIC

2 SCÉNARIO

3

PLAN D' ACTIONS DU GRAND LYON

POUR UNE AGGLOMÉRATION SOBRE EN CARBONE

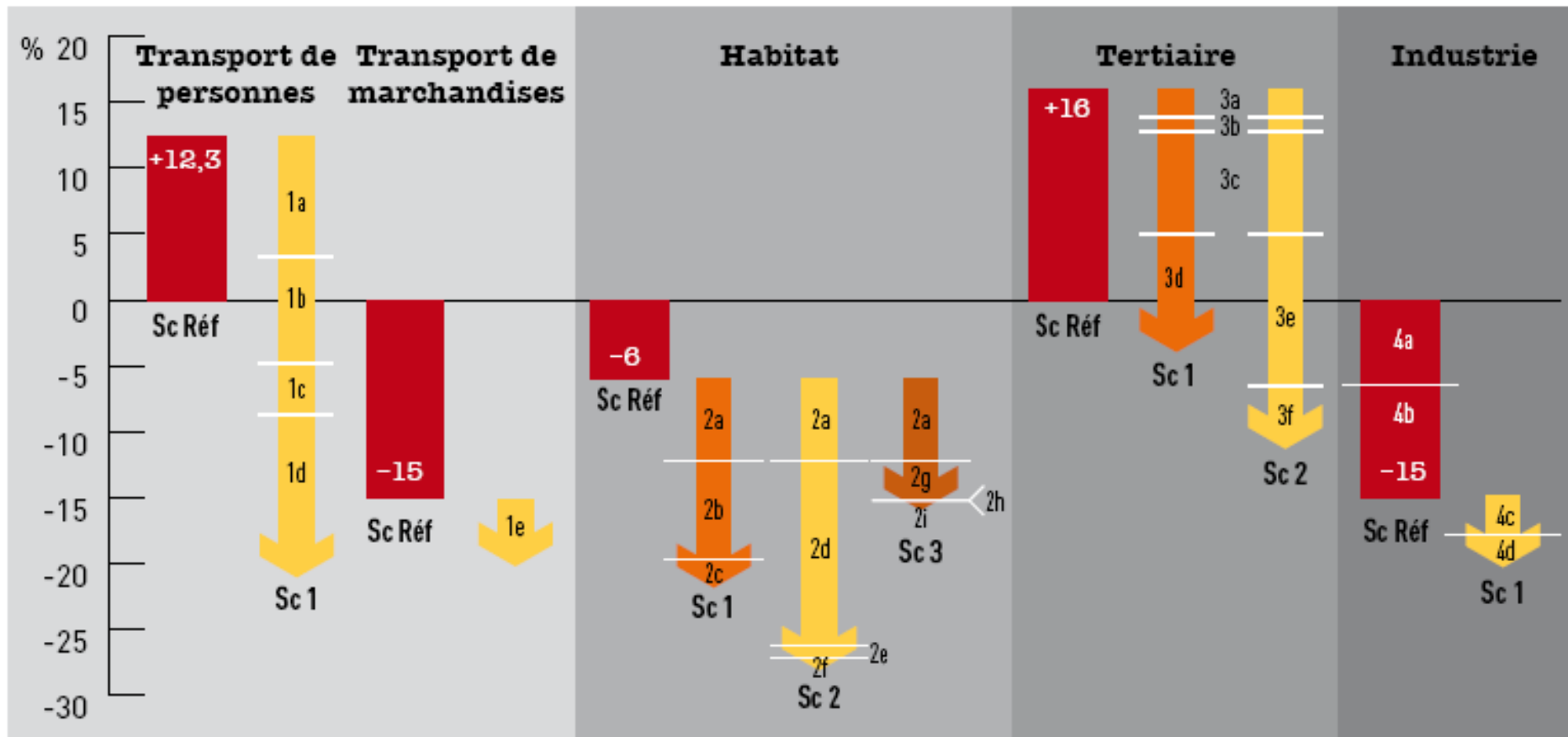


GRANDLYON



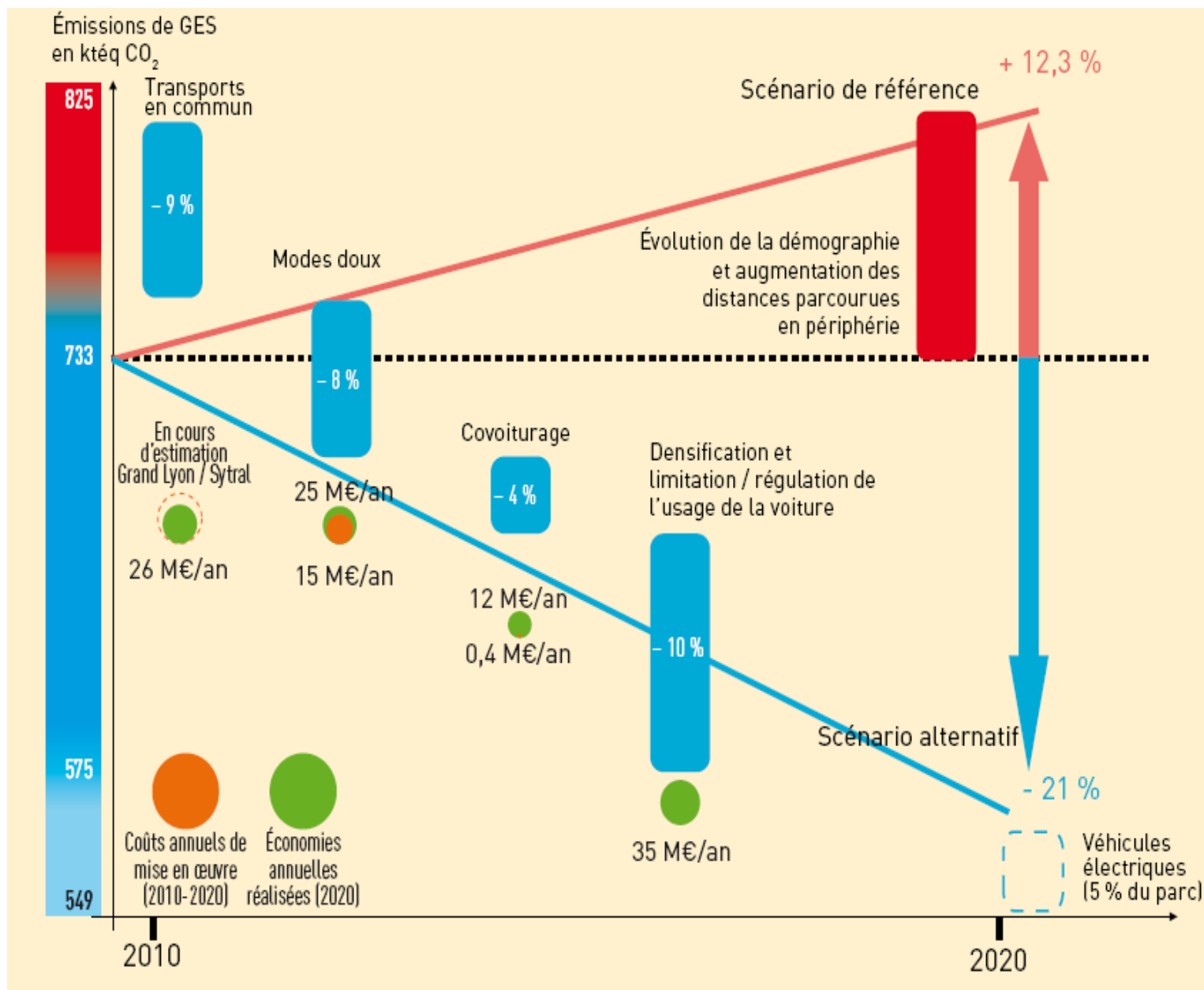
OBJECTIFS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS D'ICI 2020 PAR SECTEUR

Graphique 2. Bilan des scénarios étudiés

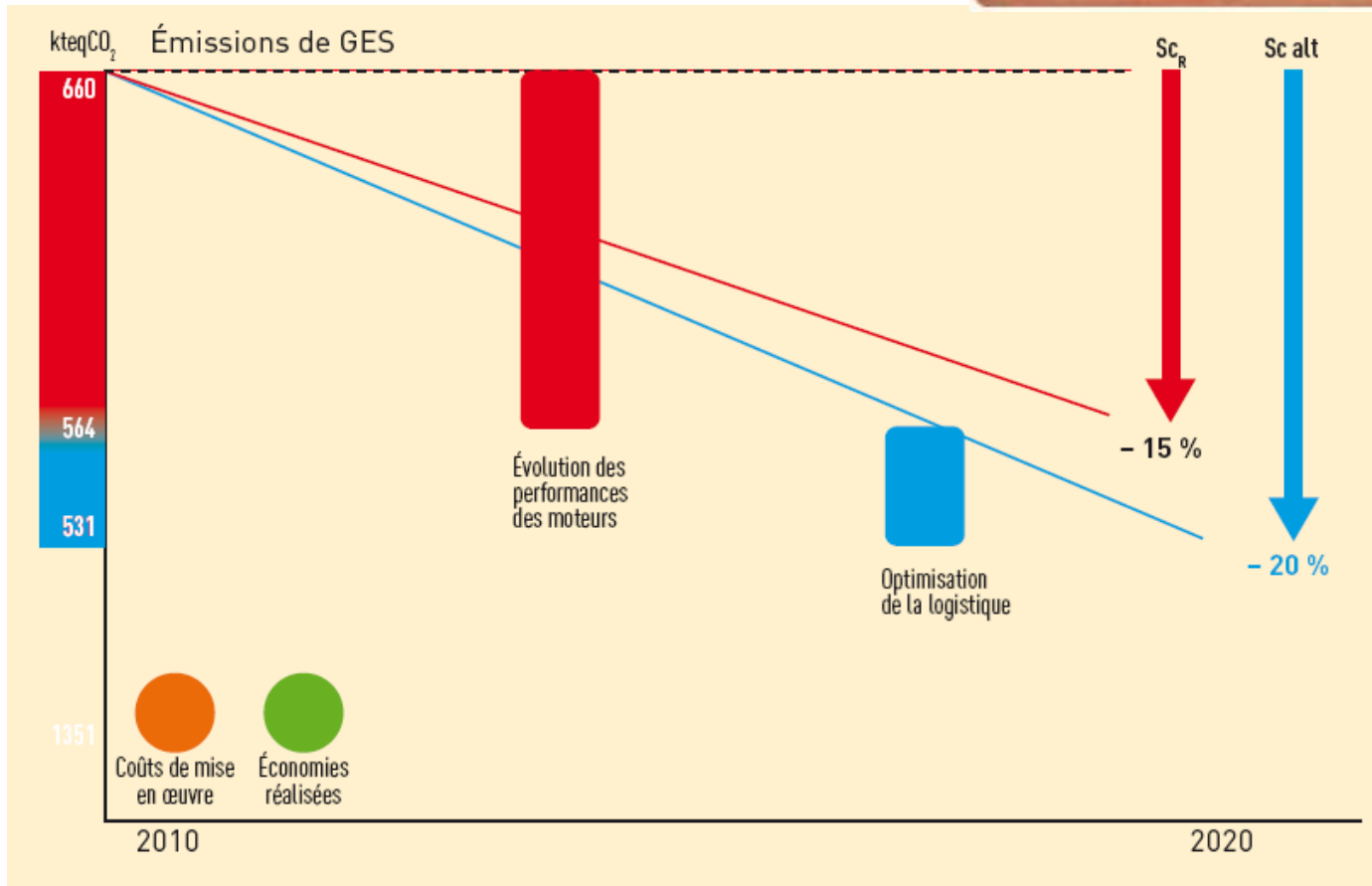


Sc Réf : scénario "fil de l'eau" prenant en compte l'évolution démographique et la poursuite des tendances actuelles.

ZOOM SUR LES OBJECTIFS POUR LE TRANSPORT DE PERSONNES



ZOOM SUR LES OBJECTIFS POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES



Maxity électrique
de Renault Trucks

- ▶ **L'Anneau des Sciences vise à réorganiser les déplacements automobiles sans en générer de nouveaux : il est donc neutre sur le plan carbone pour l'agglomération.**
- ▶ **Par ailleurs, il est cohérent avec les hypothèses et les objectifs quantifiés du Plan climat:**

Les simulations pour l'Anneau des Sciences ont été menées avec les hypothèses chiffrées du Plan Climat.

► Covoiturage :

- > Dans les hypothèses retenues pour l'Anneau des Sciences, les actions en faveur du covoiturage sont renforcées, le taux d'occupation des voitures passe de 1,35 en 2005 à 1,45: cela représente 110 000 covoitureurs en 2030.
- > Le plan climat prévoit 50 000 covoitureurs en plus.



► Transports en Commun :

- > Le Plan Climat vise une augmentation de 25% de la fréquentation soit 315 000 voyages en plus sur le réseau de transports en commun (TER, TCL, etc).
- > L'Anneau des Sciences prévoit 480 000 voyages en plus.



► Vélo :

- > La part modale visée est de 7,5% dans le Plan Climat.
- > L'hypothèse est intégrée dans l' Anneau des Sciences.



> Vision 2020 :

http://blogs.grandlyon.com/plan-climat/files/downloads/2012/01/GDLYON_Vision-2020_V14-BD.pdf

> Plan d'action :

<http://blogs.grandlyon.com/plan-climat/files/downloads/2011/12/Plan-daction-partenariat-BD.pdf>

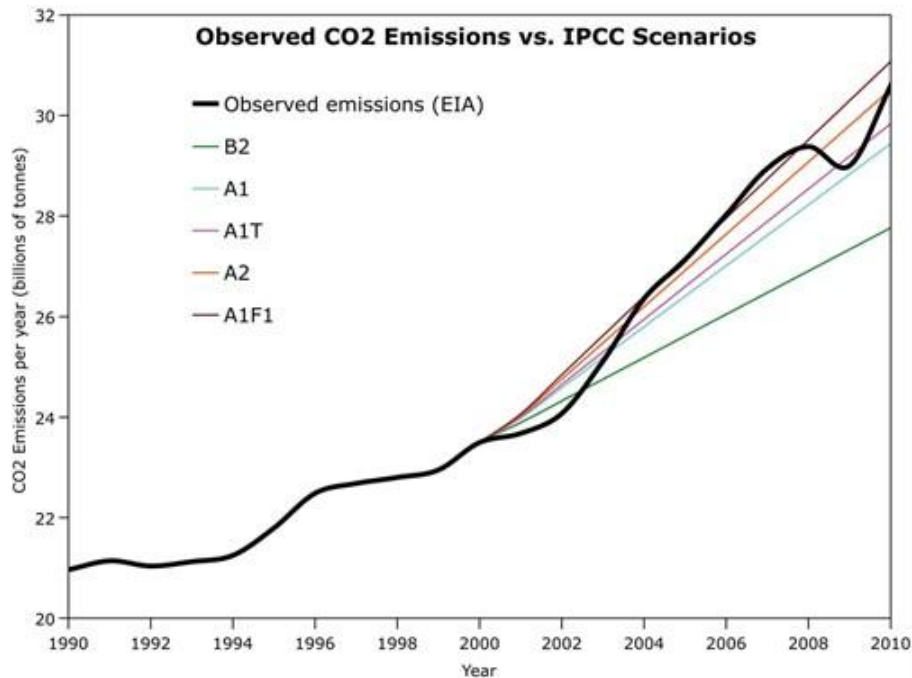
DÉBAT PUBLIC

anneau des sciences

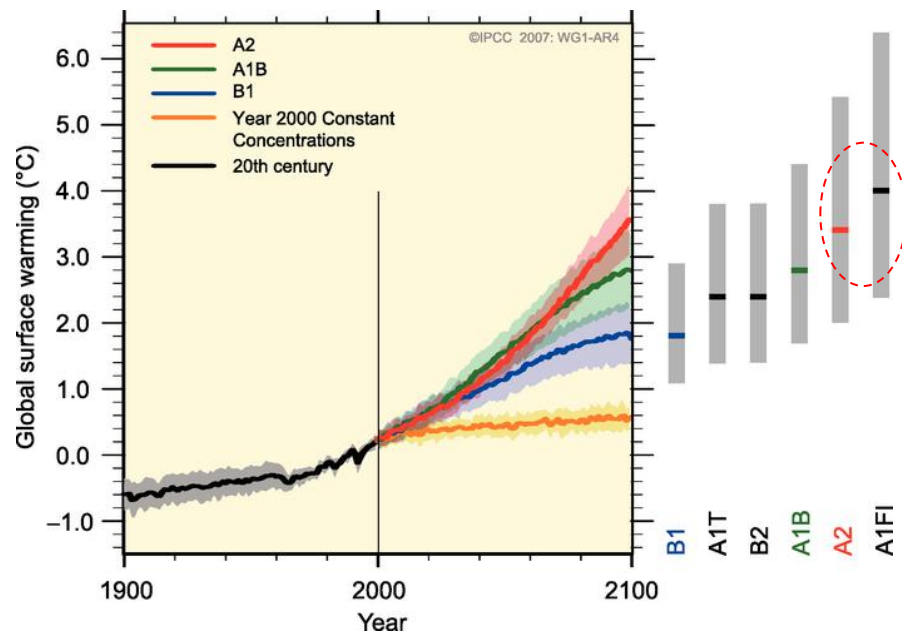


ANNEXES

ANNEXE 1 : AVONS-NOUS RATÉ LE COCHE DES +2° C ?



Source: Agence d'Information sur l'Énergie (USA)



Source: Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC)

Émissions mondiales de CO₂ observées jusqu' en 2010, et comparaison avec ce que prévoyait le GIECC en 2000, avec à droite les évolutions de température correspondant à chaque scénario.

(note: les couleurs ne correspondent pas forcément sur les 2 graphes)

2.1 TRANSPORT

Poursuivre le **Plan modes doux**

Objectif : Les objectifs du Plan Énergie Climat pour ce qui est du report modal vers les modes doux sont compatibles avec les enjeux identifiés dans le « Plan mode doux 2009–2014 ». La poursuite du « Plan modes doux » sur la période 2014–2020 avec des niveaux d'investissement annuel comparables (de l'ordre de 15 M€/an) apparaît nécessaire pour atteindre une taille de réseau cyclable critique (900 km) à horizon 2020, permettant un saut en matière de part modale du vélo.

Doubler la part modale vélo à l'horizon 2014 pour atteindre 5% - Réseau cible : 520 km

Viser une part modale de 7,5% en 2020 - Réseau cible : 920 km

ENJEUX

- 66
ktCO₂/an

=

PAR RAPPORT
AUX ÉMISSIONS DU SECTEUR

- 8%
de CO₂

=

PAR RAPPORT
À L'OBJECTIF GLOBAL

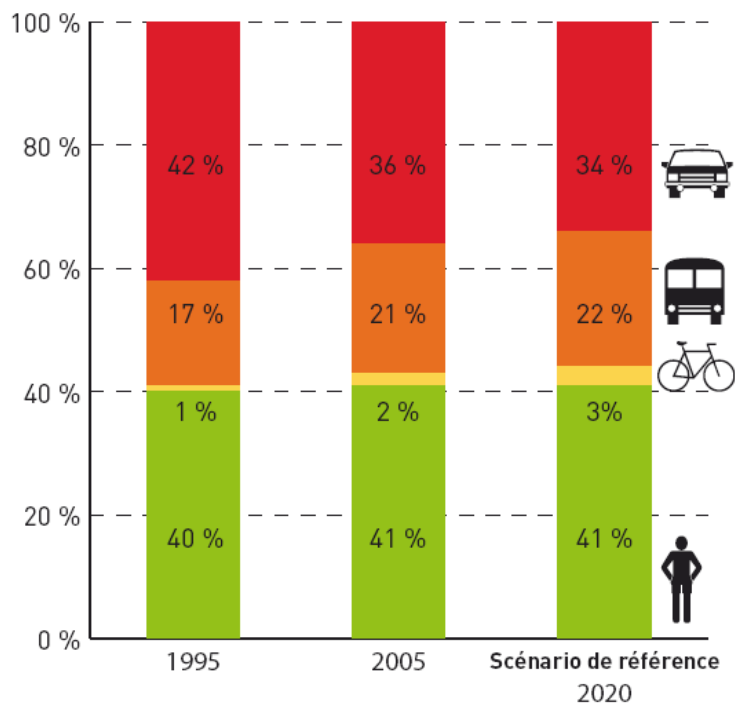
- 1%
de CO₂

ANNEXE 3 :

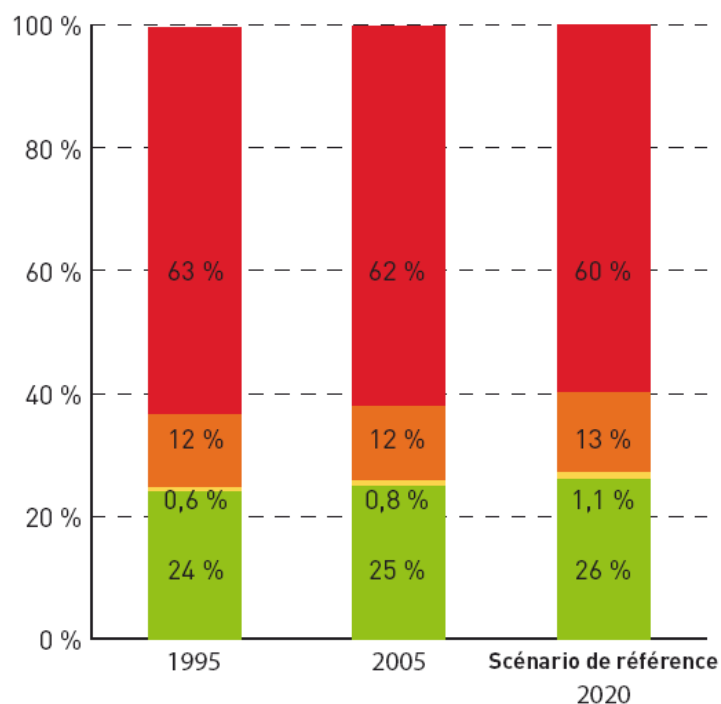
ZOOM SUR LES PARTS MODALES PRÉVUS DANS LE SCÉNARIO 2020 GRAND LYON

- **Évolution des parts modales**

Une répartition modale ambitieuse a été calée pour viser une baisse d'émissions de **20 %** par rapport à l'année de référence. Cette simulation aboutit à une limitation de la part modale de la voiture à **41 %** (contre **47 %** pour le scénario de référence, et **49 %** en 2005).



Évolution de la répartition modale
Lyon et Villeurbanne



Évolution de la répartition modale
Périphérie

2.4 TRANSPORT

Organiser la ville pour réguler l'usage de la voiture

Objectifs : Permettre aux Grand Lyonnais de bénéficier, à proximité de leur domicile, du maximum de services possibles (vie quotidienne, commerces, écoles, emplois, etc.), afin d'aboutir à une réduction des déplacements en voiture. Il s'agit de :

- développer, via la **révision du Plan Local d'Urbanisme**, cette ville des courtes distances (mixité urbaine et fonctionnelle),
- poursuivre la **densification de la ville** autour des axes Transport en Commun,
- mieux réguler le **stationnement**,
- mettre en œuvre une ville apaisée : diminution des vitesses à l'échelle de l'agglomération, via notamment le développement des zones 30 et des zones de rencontre, un rééquilibrage du partage de l'espace public entre la voiture et les modes alternatifs, le réaménagement des trottoirs pour faciliter la marche à pied et la mise en œuvre de l'**action T3 du Plan de Protection de l'Atmosphère** (maîtrise d'ouvrage État),
- poursuivre les **politiques portées notamment dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains** (stationnement, réaménagement des pénétrantes, etc.).

ENJEUX

PAR RAPPORT
AUX ÉMISSIONS DU SECTEURPAR RAPPORT
À L'OBJECTIF GLOBAL**- 82**
ktCO₂

=

- 10%
de CO₂

=

- 1%
de CO₂

2.5 TRANSPORT

Optimiser la motorisation des véhicules particuliers

Objectifs : Le Grand Lyon engage une réflexion sur la mise en place d'une ZAPA (Zone d'Action Prioritaire pour l'Air). L'**objectif principal des ZAPA est d'améliorer d'ici 2015 la qualité de l'air de l'agglomération lyonnaise** afin de respecter les valeurs réglementaires (oxydes d'azote et particules fines) en régulant les véhicules les plus polluants dans ces zones. L'étude se focalise sur les véhicules particuliers, les poids lourds et véhicules utilitaires légers étant déjà traités par l'action T1 du Plan de Protection de l'Atmosphère (cf. action 2.7). Les différentes zones de faibles émissions mises en place en Europe (Allemagne, Italie notamment) ont permis d'accélérer le renouvellement du parc de véhicules. La ZAPA pourrait :

- permettre une baisse des émissions de CO₂ liée à l'évolution des motorisations, non comptabilisée dans la Vision 2020, ce qui dégagerait des marges de manœuvre pour les autres actions transport.
- avoir des impacts en matière de développement local des transports en commun ou de baisse de la circulation automobile dans certaines zones, ce qui contribuera à l'atteinte de l'objectif d'une baisse de 82ktCO₂/an lié à la régulation de l'usage de la voiture sur le territoire du Grand Lyon (cf. *Vision 2020 pour une agglomération sobre en carbone*).

ENJEUX

Contribution à
- 82
ktCO₂*/an
(cf. action 2.5)

=

PAR RAPPORT
AUX ÉMISSIONS DU SECTEUR

- 10%
de CO₂

=

PAR RAPPORT
À L'OBJECTIF GLOBAL

- 1%
de CO₂

** la ZAPA seule ne permet pas cette baisse, elle doit être couplée à d'autres actions (stationnement, densité, etc.)*

2.7 TRANSPORT DE MARCHANDISES

Optimiser les motorisations et améliorer l'organisation du transport de marchandises

Objectif : Restreindre l'accès aux centres denses pour les véhicules les plus polluants afin de générer un renouvellement du parc de véhicules de transport mais aussi une évolution de la chaîne logistique et en particulier le développement d'espaces logistiques urbains (ELU).

Favoriser l'entrée en ville de véhicules de transport massifié de marchandises en dehors des heures de pointe (conduite plus fluide et écologique) et les livraisons du dernier kilomètre par mode propre (véhicules électriques, triporteur...).

Livrable : Outre les actions présentées en zoom, il s'agira de la préservation (PLU) et/ou de la mise à disposition du foncier et de la logistique urbaine.

ENJEUX

- **133** *
ktCO₂/an

=

PAR RAPPORT
AUX ÉMISSIONS DU SECTEUR

- **20** %
de CO₂

=

PAR RAPPORT
À L'OBJECTIF GLOBAL

- **2** %
de CO₂

**Optimisation
des motorisations : gain
de 100ktCO₂ (15% des
émissions du secteur,
1,5% des émissions
totales)*

*Amélioration
de l'organisation :
gain de 33ktCO₂ (5% des
émissions du secteur,
0,5% des émissions
totales)*

3.1b TRANSPORT

Agir sur les comportements de mobilité : optimiser le réseau routier

Objectifs :

Il s'agit, en utilisant les Technologies de l'Information et de la Communication (TIC)* de mettre en place une information routière en temps réel et prédictive à 1 h de manière à déclencher les mesures du système CRITER sur l'ensemble des axes de l'agglomération avant que la congestion ne se produise. Cette mesure doit permettre aux automobilistes de mieux gérer leur temps, mais aussi d'améliorer la ponctualité et la vitesse commerciale des bus TC. La fluidité gagnée pourrait être utilisée **pour réaffecter de l'espace public aux modes doux et TC**. Ce projet fait partie de la réponse du Grand Lyon à l'Appel à Manifestation d'Intérêt de l'ADEME : OPTIMOD'Lyon (OPTImiser la MObilité Durable en ville - Développement et expérimentations de systèmes intelligents et services innovants pour le déplacement durable des biens et des personnes sur le territoire urbain lyonnais). Cette démarche s'inscrit dans la stratégie « centrale de mobilité ».

ENJEUX

- 25
ktCO₂/an équivalent au report de 1 % de part modale voiture vers les modes doux et les transports en commun (cf. 3.1a)

PAR RAPPORT
AUX ÉMISSIONS DU SECTEUR

- 3%
de CO₂

PAR RAPPORT
À L'OBJECTIF GLOBAL

- 0,5%
de CO₂

* Ce projet permet de dégager de la capacité supplémentaire de voirie pour les transports en commun, en améliorant la fluidité de la circulation et en limitant les interruptions de service.

3.2 TRANSPORT

Développer les usages alternatifs à la voiture individuelle (co-voiturage et autopartage)

Objectif : Le Grand Lyon a mis en place un portail de covoiturage, permettant la mise en relation de salariés souhaitant covoiturer, ainsi qu'une animation de proximité. L'objectif visé : réduire de façon significative, la part de la voiture autosoliste sur le Grand Lyon pour les déplacements domicile-travail qui représentent sur la région 30% des déplacements journaliers.

A ce jour un portail www.covoiturage-grandlyon.com est décliné ensuite par zones économiques (ex. www.covoiturage-valleedelachimie.fr ou www.covoiturage-techlid.fr ou www.covoiturage-sante.fr).

Pensé au départ comme une expérimentation, le projet peut passer dans une phase pérenne pour la période 2011/2015. L'objectif visé : atteindre 50 000 covoitureurs sur le Grand Lyon en 2020.

Il est prévu que l'ensemble de ce dispositif « covoiturage » soit intégré à la future centrale de mobilité dès que possible, et au plus tard fin 2015.

Un autre moyen d'atteindre la démotorisation des déplacements, tout en préservant les conditions de mobilité des Grands Lyonnais, peut être l'autopartage. Deux offres seraient disponibles sur le territoire : Autolib (LPA) et Car 2 go (Europcar). Le déploiement de ces services devra s'accompagner d'une nécessaire évaluation afin de vérifier la pertinence du service au vu des enjeux des politiques publiques de mobilité.

Livrable : Accompagnement des changements de comportements de mobilité, notamment sur les trajets professionnels.

ENJEUX

- 33
ktCO₂/an

=

PAR RAPPORT
AUX ÉMISSIONS DU SECTEUR

- 4%
de CO₂

=

PAR RAPPORT
À L'OBJECTIF GLOBAL

- 0,5%
de CO₂