

# Pour une ville plus « aimable »

## Quelle politique en matière de mobilité ?

**Jacques Beusseron habitant de SteFoy-lès-Lyon**

Je suis un citoyen moyen sans aucune expertise en matière d'aménagement du territoire mais conscient de la chance d'habiter une commune encore verte et localisée en 1<sup>ère</sup> couronne. Initialement, à priori sans avis tranché entre la nécessité de faire ou ne pas faire l'Anneau des sciences mais concerné par les thèmes médiatisés tels que l'étalement urbain (sacrifice inexorable d'un département tous les 7 ou 10 ans) mais aussi d'autres sujets (plan climat, GES\*), je me suis intéressé au débat public en participant à de nombreuses réunions. Cela m'a permis d'acquérir des connaissances nouvelles, de comprendre de multiples approches pour me forger progressivement un avis s'appuyant sur des aspects plutôt rationnels, mais pas seulement. Car je me suis aperçu au fur et à mesure du débat que les études d'experts constituent bien un socle de réflexion nécessaire à tous projet d'ampleur tel que celui de l'Anneau des sciences et font pressentir l'aspect complexe de construire une infrastructure en milieu « rurbain ». Au final, face aux enjeux, une décision politique au sens le plus noble du terme s'impose. A ce jour, je suis de plus en plus persuadé qu'il est nécessaire d'inverser les priorités. C'est pourquoi, j'ai d'abord éprouvé le besoin de le formaliser en l'écrivant puis ensuite d'en faire part, pour nourrir la réflexion.

### L'Anneau des sciences, la vraie solution pour désengorger Lyon ?

**L'Anneau des sciences est présenté comme la seule solution argumentée par l'application du SCoT et rien que le SCoT voté par les élus, dans lequel le TOP et la politique TC sont exprimés. Des associations affirment que la réalisation de l'Anneau des sciences créerait un afflux significatif de trafic. Certains experts affirment que leur système de modélisation (de recherche), contredit cette conclusion, à condition de limiter la vitesse à 70km/h et d'adopter un péage fluide.**

### Qu'en est-il exactement ?

Alors que les enjeux d'ordre économique, logistique et financiers, sont présentés comme étant énormes, dès la réunion d'ouverture du 29 novembre 2012, le projet de l'Anneau des sciences est conditionné par le MO à la décision par l'ETAT, de réaliser le contournement de Lyon. Or son représentant annonce que, dans le cadre de la commission du SNIT, ce contournement fait partie des nombreux projets majeurs nationaux dont les priorités sont à hiérarchiser d'ici le printemps 2013. Allant même jusqu'à affirmer qu'actuellement l'état des finances ne permet pas d'envisager une décision, il semble que le sort de cet anneau périphérique ne soit pas rapidement programmé. A peine l'ancien projet TOP aurait refait surface sous forme d'Anneau des sciences, celui-ci serait-il enterré... à 80% ?



1. Etalement urbain



2. Plus de voitures



3. Congestion



4. Plus de routes

# Changer de regard pour inverser les priorités

**A l'ouest comme à l'est ; des bouchons**

**Du fait des encombrements généralisés et en continue progression, malgré la construction régulière de voiries routières, il est permis de s'interroger sur la pertinence d'un périphérique supplémentaire.**

En effet, à ce jour, il manque un quart du périphérique non réalisé, alors que le reste a été construit à l'époque où cela paraissait « naturel ». Et pourtant, depuis 15 ans, des efforts ont été faits pour essayer de résorber les engorgements du trafic : pas moins de deux, voire trois "rings" à certains endroits de l'agglomération (à l'est en particulier, cf DMO p 39 à 42). Constatons que les bouchons lyonnais persistent et qu'ils ne sont pas toujours ceux que nous aimerions valoriser.

## **Favoriser les Transports en Commun (TC) en contraignant toujours plus les Véhicules Particuliers VP**

Actuellement, il est aisé de constater que les bus TCL sont quasi absents sur les tronçons périphériques N, E et S) ; il suffit d'examiner le plan TCL. Il nous est promis des lignes de bus sur l'Anneau des sciences. Est-ce pour mieux nous vendre la spécificité multimodale de l'infrastructure (routière) ? Au nom de quelle qualités supplémentaires de services (temps de parcours, fréquences), les usagers pourraient-ils changer alors leurs habitudes ?

A mainte reprise, dans les réunions publiques, le MO conditionne le renforcement des transports en commun ou la requalification de certaines voiries, à la construction de l'Anneau des sciences, par exemple ; prolongation du métro ligne B jusqu'aux

hôpitaux-sud, renforcement de la ligne de bus C20-C20E (projet ligne forte A2), requalification de A6/A7 mais aussi du CD 342 à 2 fois une voie à Beaunant.



Des pôles d'emplois inaccessibles en mobilité douce



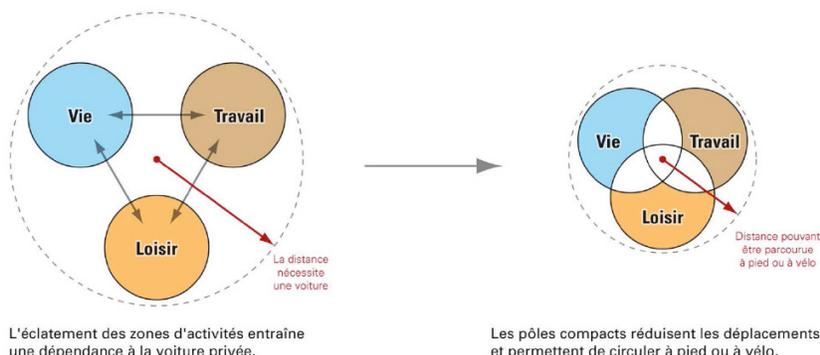
Quant au réseau tram-train décidé bien avant la présentation de cette voie routière, celui-ci est actuellement sous exploité en regard du reste du territoire : fréquences bien trop faibles (30' aux heures d'affluence depuis Brignais), gares excentrées sans réels parcs relais, fragilité du matériel roulant, nombreux tronçons à voie unique. Quasi parallèle sur 70% de la longueur du projet, la branche vers Brignais devrait être prolongée sans délai jusqu'à Givors. Il est à redouter que l'ensemble de ces éléments constituent un faisceau de bonnes raisons pour l'usager à garder ses habitudes de confort individuel, tout en pestant sur les durées de trajets. Le caractère multimodal de la nouvelle voie routière faciliterait, nous dit-on, l'utilisation multiple de modes de déplacements. Dont acte, alors que penser par exemple du projet de Beaunant, qualifié de porte « nature » (cf DMO p 79) qui se trouverait à vol d'oiseau à au moins 2,4 km de la gare de Francheville et presque autant de celle de Chaponost ? Ne s'agit-il

pas en fait d'un « faux nœuds » multimodal ? Plus inquiétant est l'argumentation comme quoi le « déficit récurrent et exponentiel des réseaux de transports en

commun » oblige à adapter l'offre TC en fonction « de la clientèle possible » (cf DMO p 58), façon élégante de brider les investissements en regard d'un potentiel de recettes, estimé insuffisant. Il s'agit là d'une formulation culpabilisante pour le public sans même comparer les coûts avec l'optique du « tout voiture ». Rappelons que, l'agglomération lyonnaise est bel et bien dans la fourchette des chiffres des 9 métropoles de plus de 450.000 habitants (cf « L'année 2010 des TCU hors Ile de France » étude GART p 10-11 : VT 44%, AOT 31%, recettes 24%), étude qui ne révèle donc pas une situation financière si « hors norme ». En présence de la chaîne des conditions posées par le MO ; TOP pour déclasser A6/A7, si contournement de Lyon, alors renforcements des TC ainsi que requalifications de voiries, ne faudrait-il pas changer notre collection de poupées russes en inversant le regard pour mieux faire évoluer notre ville ?

# Privilégier la ville qui nous fait du bien

## Urbanisme de courtes distances



Richard Rogers : des villes pour une petite planète

## Raccourcir les distances

En matière de mobilité, ne serait-il pas plus opportun de modifier la façon d'organiser la métropole afin de créer des enchaînements d'espaces plus apaisés ? Actuellement les enjeux sont au moins autant en périphérie qu'en zones d'aménagements de nouveaux quartiers de centre-ville, pour rapprocher les trois pôles : habitat – emplois et services. La proximité des lieux de vie et de travail ne peut que contribuer à « laisser » la voiture au profit d'autres modes de déplacements.

## Développer les éco-quartiers

Outre les spécificités du bâti foncier en vue d'économiser l'énergie, le concept de ce type nouveau de quartier, réparti plus équitablement l'espace entre les divers usagers ; piétons, vélos, TC, voire aux VP. Il contribue à rendre plus « aimable » la ville tout en permettant la construction progressive d'un réseau « maillé » apaisé de l'agglomération, facilitant ainsi la liberté de circulation inter quartiers. Est-ce réellement le cas d'exemples tels que le nouveau centre de Tassin, La Duchère, le triangle Berthelot-

Garibaldi-route de Vienne, le futur quartier de la Ferrandière-Maisons Neuves, mais aussi Grenoble pourtant enchâssé dans les montagnes. Certains d'entre eux pourraient bien être des expériences positives, c'est pourquoi il serait intéressant d'étendre plus encore ce type d'organisation urbaine.

## Encourager les modes doux

Vu les performances atteintes en proportions des parts modales en faveur du vélo, voici un extrait de la fiche Certu No 4 :

« Part modale du vélo : éléments de comparaison en Europe ; en France, 1 à 4% dans une grande majorité de grandes villes, la meilleure élève étant Strasbourg avec 8%. Les meilleurs exemples

européens de part modale pour le vélo sont notamment : Copenhague (37%) et Odense au Danemark (26%), Fribourg et Munster (proches de 30%) en Allemagne, Amsterdam (plus de 30%), Groningue et Delft (40%) aux Pays-Bas. (le magazine des villes et territoires cyclables mai/juin 2010) »

Les écarts de chiffres sont tellement élevés qu'ils nous déconcertent. Cependant malgré notre relief de l'ouest lyonnais, celui-ci recèle de nombreux plateaux permettant les modes doux, d'autant que les progrès techniques en matière de batteries, devraient faciliter l'usage de vélos électriques. Quant à l'objection de la météo hivernale, les exemples donnés sont tous du nord de l'Europe, alors ... Ainsi, de grosses réserves de développement du vélo existent, qui, associées d'une part à des incitations fiscales et d'autre part, combinées à des mesures favorisant le dispositif PDIE à peine évoqué pour le parc Technid (cf DMO p 19), ne peuvent qu'encourager l'essor de la petite reine.

Pour la marche à pied, il s'agit d'une activité physique à 88% d'ordre utilitaire (sur la voie publique), alors que celle des loisirs nécessite des zones aménagées. La fréquence régulière (quotidienne) d'activité physique est source de bien être, de plus recommandée par le ministère de la santé.



# Conclusion

**En présence d'un projet si structurant, une vision plus en prospective et transdisciplinaire, n'offrirait-elle pas des opportunités nouvelles pour inverser les priorités des choix, ou tout au moins, rendre plus pertinentes les solutions ?**

## Prospective 2030-2050

Ce projet, pour être caricatural, vu du Maître d'Ouvrage, propose de transformer le rôle actuel de A6/A7 de bouclage périphérique en boulevard urbain (cf DMO p 128). Tout en repoussant en 1ère couronne le trafic très diffus, au moyen d'un TOP qui n'est rien d'autre qu'un outil d'hier pour une mise en service en 2030.

Dans une démarche de prospective à moyen et long terme, plutôt que de rechercher de façon préférentielle le report modal de la voiture vers les TC, ce qui est aujourd'hui en général accepté, ne vaudrait-il pas mieux utiliser les outils de demain ; PLU-H 2030 (en cours de révision) et PDU, afin de raccourcir les distances pour aménager les quartiers facilitant une meilleure répartition des modes de déplacements entre TC, modes doux (ou encore « actifs », c'est-à-dire utilisant sa propre force humaine sans l'usage d'un moteur thermique) et sans oublier, bien sûr, notre chère voiture.

## D'abord les TC, les inévitables VP... mais aussi les modes doux

En regard des efforts importants déployés par le Grand-Lyon pour aménager des espaces réservés aux modes « doux », on peut s'étonner

que ces investissements concernent de façon préférentielle des zones de loisirs (berges des fleuves par exemple) qui facilitent la « vente » de l'image de la ville, plutôt que de promouvoir une politique de déplacements « actifs » inter quartiers (marche, vélo mais aussi patinette, roller et planche, qui traduit bien la motivation d'un nombre croissant d'usagers à s'approprier la rue pour des déplacements utilitaires à 88%).

Dans certains centres à fort trafic automobile, la pratique de la marche et du vélo, expose actuellement plus les usagers à la pollution (air et bruit). Ce qui génère une inégalité sociale et devrait faire l'objet d'aménagements prioritaires.

## « La ville qui nous fait du bien » (pour soi)

serait un slogan bien plus porteur que la réduction des GES, pour nos descendants). Pour autant l'objectif sanitaire ne doit prendre que sa place, face à une problématique complexe nécessitant une approche transdisciplinaire.

Le regard croisé des spécialistes de l'urbanisme, des déplacements et de l'environnement, avec ceux des professionnels du domaine de la santé, ne peut que contribuer à faciliter la prise de conscience des interactions entre aménagements urbains et qualité de la santé des citoyens.

Sources illustrations : Marcos Weil, urbaniste paysager, Urbaplan (Lausanne), fiche Certu 10/2011 « Les déplacements dans les écoquartiers ».

\* Glossaire : AOT autorités organisatrices des transports (collectivités territoriales), Certu centre d'étude pour réseaux transports et urbanisme, GART groupement des autorités responsables de transport, GES gaz à effet de serre, MO maître d'ouvrage, DMO dossier maître d'ouvrage, PDU plan de déplacement urbain, PLU-H plan local d'urbanisme et d'habitat, PDIE plan déplacements inter-entreprises, TC transports en commun, TOP tronçon ouest périphérique, SNIT schéma national des infrastructures de transport, VP véhicule particulier, VT versement transport