

# Trois idées

- Situation actuelle, impact du plan de protection de l'atmosphère et du plan climat
- Un nouvel indicateur-clé
- Une approche globale à partir du vécu de nos concitoyens

# Grand Lyon

- PDU adopté en 1997, révisé en 2005
- Schéma de cohérence territoriale : en cours d'élaboration
- Projet de plan de protection de l'atmosphère (enquête publique)
- Plan climat territorial (Agenda 21 2005) :
  - Fin 2007/début 2008 : diagnostic et premières propositions
  - 2008-2012 : objectif-cadre de stabilisation des émissions
  - 2013-2020 : objectif-cadre de réduction de 20% des émissions

# Quelques actions en matière de mobilité

- Vélo'V
- REAL : réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise (RER à la lyonnaise)
- Expérimentation livraisons en ville
- Politique globale de stationnement
- ...

# Résultats enquête ménages déplacements 1995 - 2006

Parts de marché (nombre de déplacements)	1995	2006	%
Marche	32,2	33,6	+ 4
Vélo	0,6	1,7	+ 180
Deux-roues motorisés	0,5	0,5	-
TC urbains	13,0	15,3	+ 18
Voiture	51,9	47,4	- 9
Autres	1,8	1,5	-17
Total	100	100	-

# Commentaires

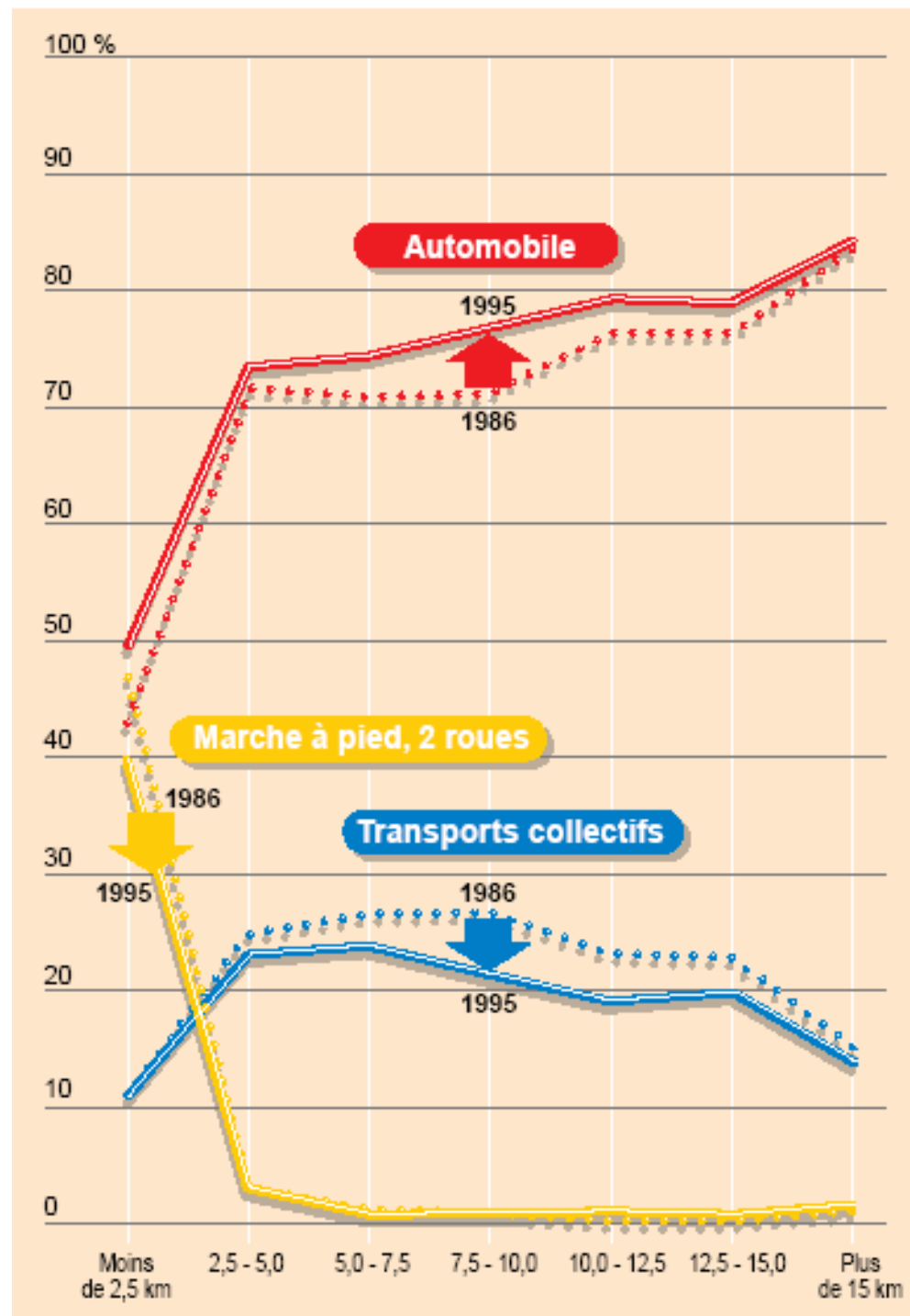
- Evolution de la mobilité des habitants
  - Baisse du nombre de déplacements / hab. / jour (3,36, soit – 7,5 % / 1995)
  - Objectifs du PDU dépassés
  - Diminution du nombre de personnes très mobiles, vieillissement, impact du PDU...
- Mais l'évolution du « volume » des déplacements reste à calculer et analyser
- C'est ce « volume » qui est important pour les émissions de polluants, de GES et de consommation énergétique, ainsi que de politique d'offre
- C'est le PPA et le Plan climat qui seront les plus exigeants en terme d'action

# Plan de protection de l'atmosphère

- Objectif : - 1.000 tonnes de NOx / an au centre de l'agglomération
- Mesures envisagées
  - Interdiction VUL et PL les plus polluants
  - Etude de faisabilité tarification de la circulation
  - Réduction progressive de la vitesse
  - Action spécifique sur axes routiers les plus pollués
  - Généralisation des plans de mobilité
  - Stationnement / transport en commun

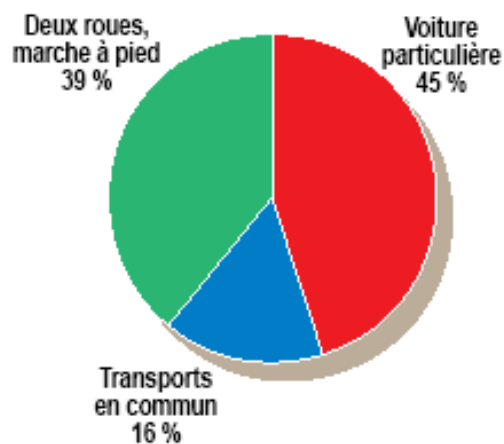
# Changer d'indicateur-clé

- Parts de marché : calculées sur le nombre de déplacements uniquement
- Nécessité de prendre en compte la longueur des déplacements :
  - Analyse des évolutions de fond
  - Détermination des enjeux et objectifs de politique publique : congestion, pollution, gaz à effet de serre, consommation énergétique...
  - Définition de l'offre tous modes par plage de distance (gains possibles)



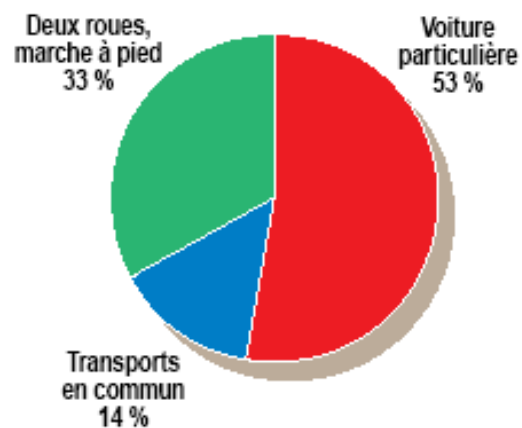
## Nombre de déplacements

3,5 millions de déplacements



1986

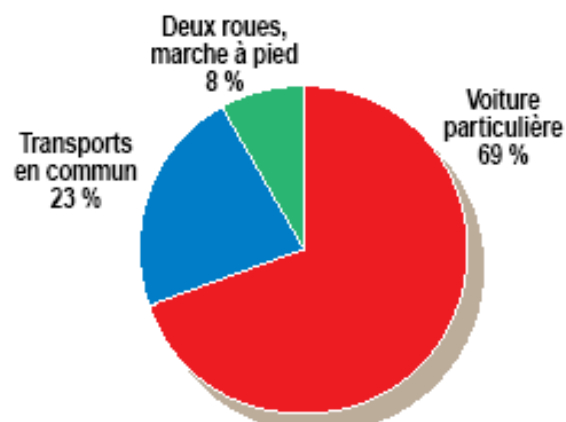
4,4 millions de déplacements



1995

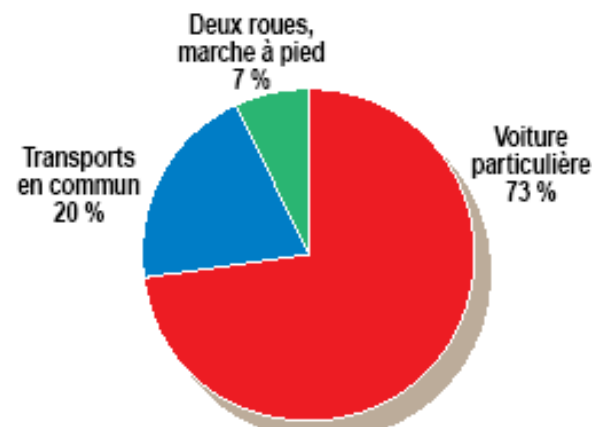
## Déplacements - kilomètres

12 millions de véhicules-kilomètre



1986

15,6 millions de véhicules-kilomètre



1995

Source : Enquêtes sur les déplacements des ménages 1986 et 1995

# Approche globale : se mettre à la place de nos concitoyens

- Schéma de cohérence territoriale en cours d'élaboration
- Projet d'aménagement et de développement durable stabilisé
- Parti pris général en faveur d'un développement multipolaire
- Toutes les politiques publiques sont concernées avec, au cœur, la question de la mobilité

# **Une organisation urbaine multipolaire**

## **Pourquoi ?**

- ⇒ **Rompre avec l'urbanisation en tâche d'huile, modèle peu durable**
- ⇒ **Répondre à l'exigence d'une plus grande maîtrise des déplacements tout en ayant un bon fonctionnement du bassin de vie / d'emploi**
- ⇒ **Offrir aux habitants et acteurs économiques services et équipements adaptés aux différentes échelles (service / coût)**
- ⇒ **Préserver le réseau des espaces naturels et agricoles**

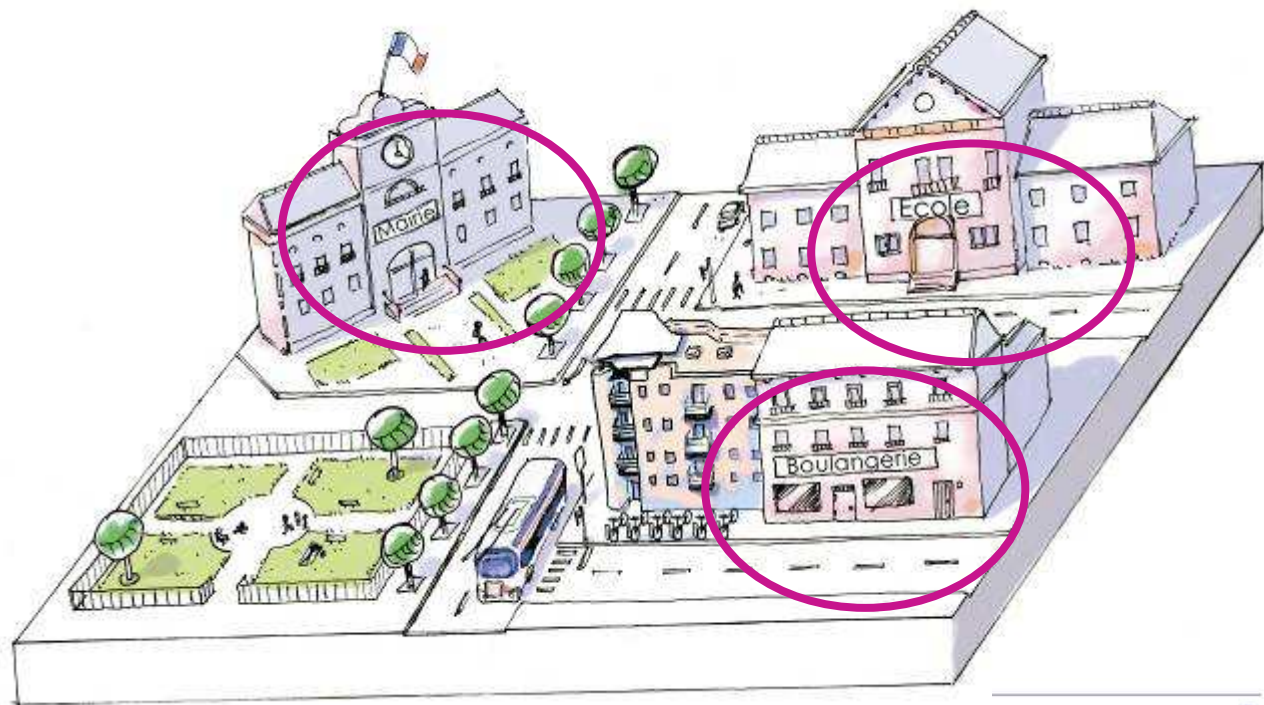
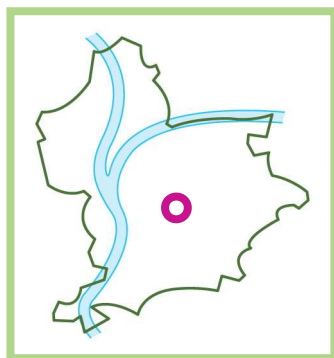
# Préambule à l'approche globale

- Complexité, nombre et étendue :
  - Des champs et interactions, des représentations
  - Des acteurs et des logiques
  - Des savoir faire et des vocabulaires
  - Des dossiers et actions
  - ...
- Exigences :
  - De résultats
  - D'économie de moyens
  - De transversalité
  - De lisibilité – de clarté
  - ...

## ➔ Trois échelles territoriales vécues par les habitants

Échelle de **proximité** (école, commerces, services du quotidien) :

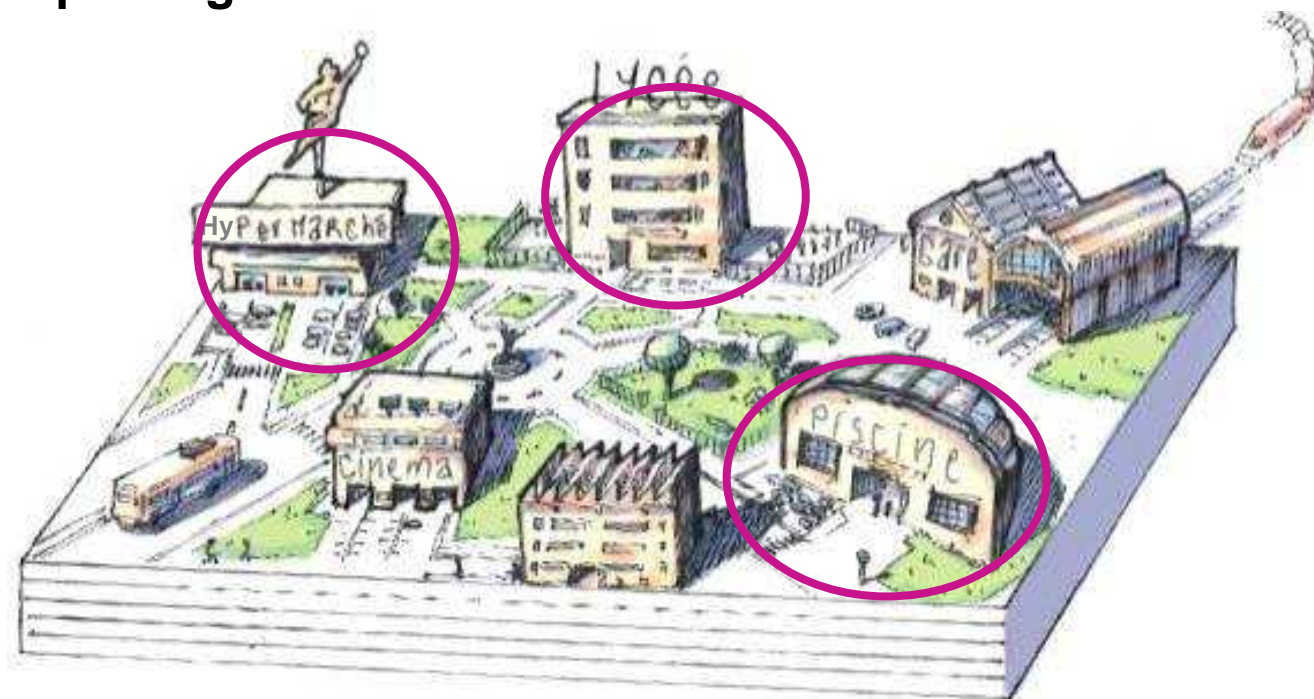
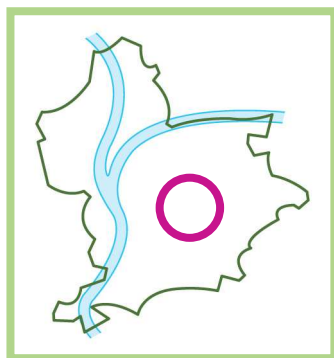
- Garantir aux habitants une offre suffisante
- Logique de courtes distances
- Modes alternatifs privilégiés : bus et modes doux



## ➔ Trois échelles territoriales vécues par les habitants

Échelle **intermédiaire** (lycée, hypermarché, cinéma, piscine, ...) :

- Structurer le développement de bassins de vie intermédiaires
- Organiser les équipements à cette échelle
- Modes alternatifs privilégiés : bus et cars



## ➔ Trois échelles territoriales vécues par les habitants

Échelle **métropolitaine** (université, grands équipements, aéroport, grands pôles d'emplois...) :

- Réussir le RER Lyonnais et organiser la croissance urbaine
- Solidarité dans l'implantation des fonctions métropolitaines
- Modes alternatifs privilégiés : RER

