



COMMISSION ÉCOLOGIE URBAINE

Compte Rendu de la réunion Ecologie Urbaine du Jeudi 21-01-2016

Participants

Nom Prénom	Association	A /E	Nom Prénom	Association	A/E
Agostini Bruno	CIL Grand trou	E	Maillon Josette	CIL Vilette Paul Bert	E
Berquand Pierre	CIL Saxe Brotteaux	A	Mordant Monique	CIL Saint-Just et très. UCIL	A
Boccoz-Borie Marie José	CIL Chamvert				
Canavate Julien	CIL Bienvenue au Vernay	A	Nantermet Roland	CIL Sans Souci	
Clerc Evelyne	CIL Collonges Val de Saône	A	Perrin Bernard	CIL Monplaisir	A
de Ciantis Sophie	CIL Saxe Brotteaux	A	Quagliaro Régis	CIL Sans Souci	E
Ducluzeau Roland	CIL Mutualité Préfecture Moncey	E	Robert Vincent	Sauvsol, presqu'île Sud-Confluence	A
Fournier Gérard	CIL Sauvons les pentes	A	Seigne Marius	ACUPE Ste Foy-les-Lyon	A
Joumard Raymond	C.I.L. Gerland-Guillotière		Marc Trevoux	CIL 6^{ème} Demain	
			Vincent Paul	SEVDOR	

E = Excusé, A = Absent

Les 2 sujets : Le plan de déplacement urbain et le coût de l'énergie étant assez « copieux », nous n'aurons le temps d'en aborder un seul dans cette réunion. Compte tenu de l'actualité et des nouveaux participants présents, nous discuterons du premier.

1 Approbation du compte rendu précédent

Les 2 compte rendus précédents, son approuvés.

2 La participation de l'UCIL et de notre commission au PDU

3 Rappel de l'actualité sur le PDU.

Le président de l'UCIL, Denis Eyraud a été choqué que le Conseil de Développement n'implique pas l'UCIL (et ses 4 commissions qui travaillent sur les déplacements urbains) dans les réflexions sur la refonte du futur Plan de Déplacement Urbain (l'actuel datant de 2005 et expirant en 2015), alors que les conseils de quartier ont eu droit à une présentation dédiée et une invitation à participer. Il a finalement obtenu, **pour l'UCIL, une réunion de présentation par Philippe Bossuet, de la révision du PDU, qui a eu lieu ce mardi 12 janvier 2016 à 18h00, au SYTRAL** et à laquelle les membres des CIL étaient conviés et certains des participants présents. Lors de la précédente présentation, nous avons appris que des contributions (individuelles et d'associations) pouvaient encore être déposées sur le site du SYTRAL. Suite à un différé dans les réunions locales, la période de consultation du public est allongée de 2 mois.

Les directives du précédent PDU exprimaient l'objectif d'atteindre des déplacements plus écologiques en contraignant l'usage de l'automobile. Bien que le PDU n'exprimait pas d'objectif précis sur le résultat écologique visé, les relevés de pollution d'Air-Rhône Alpes démontrent scientifiquement que le précédent PDU a échoué dans ses objectifs. Les études menées par la commission Ecologie Urbaine l'UCIL sur la pollution lyonnaise expliquent pourquoi les préconisations de la version 2005 du PDU ont échoué à réduire la pollution due au trafic. Les travaux actuels de la commission sur la sobriété énergétique apportent également des préconisations réalistes pour une mobilité plus éco-responsable.

En effet, compte tenu des comportements des citoyens, qui optimisent leur vie quotidienne, toute mesure contraignante préconisée induit des effets indirects ou effets "rebonds" opposés à l'objectif poursuivi. Par exemple, pour éviter des bouchons provoqués, les automobilistes allongent leur parcours. Pour diverses mesures proposées par le PDU, l'importance des effets indirects a été telle que l'effet obtenu est l'inverse de l'effet recherché. Errare humanum est, perseverare diabolicum. **Il conviendrait donc que le nouvelle version du PDU change de paradigme.**

Aussi, il apparaît intéressant que l'UCIL dépose une contribution qui tienne compte des études de la commission Ecologie Urbaine et surtout que cette contribution soit prise en compte. Le Comité Directeur de l'UCIL du Lundi 18 Janvier a largement été consacré à l'élaboration de la Contribution de l'UCIL.

Sous l'animation de Gérard Faivre, les commissions de déplacement de l'UCIL (Transports collectifs, Marche à pied, Vélo, Automobile et stationnement) et la commission Ecologie Urbaine vont se réunir à diverses reprises, à partir de jeudi prochain, pour élaborer une contribution au PDU. Denis Eyraud propose que le fil directeur de notre contribution repose sur **le changement de paradigme induit par le développement technologique de diverses solutions de mobilité 100% électrique à horizon 15 ans.**

Raymond Joumard présente le diaporama fourni en annexe, qui traite des conditions de satisfaction des voyageurs dans Lyon, qui doit être l'un des objectifs du PDU.

Ce diaporama suscite de nombreuses remarques complémentaires et illustrations de cas particuliers par les participants, comme c'est toujours le cas quand on traite des sujets de la vie quotidienne, comme les déplacements.

Par exemple, faut-il inciter les voyageurs à marcher d'avantage en écartant les stations de bus, pour les accélérer (comme le projet du C3). Devrait-on faire porter l'effort sur le développement des transports collectifs dans l'enceinte du périphérique : Lyon, Villeurbanne, Sainte Foix, Tassin la Demi-Lune, au détriment des lignes de bus extérieures, peu fréquentées et donc difficiles à justifier financièrement (comme le C23 abandonné).

Est-il impossible d'utiliser d'avantage les voies ferrées RFF, disponibles notamment depuis Perrache, vers le Nord, tout le long le long de la Saône, ou vers le Sud, vers Oullins, Pierre Bénite, Irigny et intensifier les liaisons depuis St Paul, notamment au-delà de Francheville, vers Beaunant et Brignais (villes, hélas, sont exclues de la métropole). ?

Quelles solutions pour ne pas accroître de plus en plus (au fur et à mesure du développement des transports) la part des taxes locales destinée à financer les 2 tiers du budget (d'exploitation et d'investissement) des Transports Collectifs ?

Quelles solutions pour éviter l'étalement urbain (comme le demande le SCoT) ? Densification autour des gares, mais aussi construction d'énormes parcs relais (2000 places en étage pour éviter l'étalement). Il y a plus de 160 000 navetteurs qui viennent de la banlieue et qui pourraient laisser leur véhicule aux portes de la ville (1^{ère} et 2^{nde} couronne), s'ils trouvaient une place en parc relais, pour emprunter un moyen de déplacement rapide : métro A à la soie, métro D à Vaise, et Parilly, métro B à Gerland et Oullins et en sortie de l'A450, lorsque le métro y arrivera etc. C'est ce qu'à démontré l'ouverture de nouveaux parcs relais comme ceux de Vaise et d'Oullins, qui ont été immédiatement saturé dès 8h. du matin.. En effet, le nombre de places autour de la métropole est limité à 10 000 places et l'accroissement actuellement prévu est de l'ordre de 1 000 places par mandature. A ce rythme là, il faudrait 50 mandatures de 6 ans pour combler le besoin de 50 000 places de parc relais. Il importerait donc de mettre en place une solution pour financer les parcs relais (1000€/an/place) pour en assurer la construction de masse.

Lors de notre prochaine réunion, nous présenterons une projection de ce que devrait être **l'évolution des déplacements sur Lyon**, pour tenir compte des progrès des véhicules électriques et du « **changement de paradigme énergétique** » nécessaire **pour répondre aux objectifs généraux de la loi sur la « transition énergétique » et de la COP 21** (autre sujet en cours d'étude par la commission).

4 Prochaines réunions

Compte tenu des congés, la prochaine réunion est fixée au Jeudi 18 Février, à 17 heures à la MRE, 2nd étage, 32 Rue Sainte Hélène.

Les réunions suivantes, sauf exception, sont prévues à la MRE le 3^{ème} Jeudi du mois.

La salle étant occupée à 18h30, nous cessons notre réunion.