

L'association *Atelier CAPACITES* est un acteur du territoire métropolitain qui pilote, entre autres, depuis décembre 2014, des projets en matière des mobilités urbaines et numériques. Nous nous inscrivons pleinement dans l'émergence de la ville des « courtes distances », à cette Métropole intelligente naissante, à cet ensemble urbain de proximité, social et numérique.

Par le présent document, l'association *Atelier CAPACITES* souhaite apporter son expertise et ses propositions dans le cadre du PDU 2017-2030 sur différentes thématiques à partir de trois grands axes, dans le respect des objectifs politiques de déplacements de l'agglomération se structurant autour de quatre enjeux majeurs, à savoir le cadre de vie et de santé publique, l'équité et la cohésion sociale, le système de mobilité pensé pour l'usager et l'habitant, le système de mobilité au service d'une agglomération multipolaire et attractive.

### 1. Amélioration de l'accessibilité du campus universitaire de Bron

Comme le rappelle le PDU, en 2020, un habitant sur 10 de la Métropole de Lyon sera un étudiant. Cette catégorie de la population qui est très mobile, aura donc un impact non négligeable sur les modes de transports. Cependant, les politiques de transports ne peuvent pas être centrées sur le public étudiant au risque de faire face à des difficultés concernant la saisonnalité – durant les vacances d'été notamment où les campus universitaires sont vides – au titre de l'intérêt général et de l'équité de l'offre.

Dans la continuité de la 1ère préconisation du Plan d'Action « Pour une mobilité étudiante facilitée » réalisé par *Atelier CAPACITES* pour Fac Verte Lyon en 2015, et de l'action 3 « Accompagner le management de la mobilité dans les établissement scolaires et universitaire » de la Fiche-action 5 : « des réflexions relatives à la gestion du temps sont à mener sur certains sites universitaires » pour étaler les flux étudiants sur le maximum de créneaux possibles. Nous avons déjà mis cette solution en réflexion, même si elle dépend de la volonté des établissements universitaires concernés et de l'assimilation par le SYTRAL des baisses relatives de flux, qui ne doivent pas se traduire par une diminution de l'offre.

**L'avis d'Atelier CAPACITES :** En cohérence avec l'action 2 « Augmentation de la capacité et renouvellement du parc tramway » de la Fiche-action 3.1, les lignes T1 et T2 vont bénéficier d'une augmentation de capacités de l'ordre de 15% à horizon 2020. Nous pensons que cela sera insuffisant pour répondre à la saturation existante et à l'augmentation de la fréquentation. Il s'agit donc d'étudier, dès à présent, sans attendre 2022, l'introduction de rames de 43m sur les lignes T1 et T2.

En cohérence avec la 8e préconisation du Plan d'Action « Pour une mobilité étudiante facilitée » concernant l'axe A8, il convient de développer des lignes fortes (en bus ou en train) sur les lignes Lyon-Gare de Vénissieux et Lyon-Saint-Priest comme l'indique le chapitre sur les actions stratégiques d'ici 2030 du secteur Est (p. 190). Ainsi le développement des flux de contournement permettra un désengorgement du Centre et facilitera les trajets des usagers, avec un gain potentiel sur le temps de transports.

La 12e préconisation du Plan d'Action proposait la création d'un Comité de Suivi Multipartenarial. Il doit se concentrer sur l'évaluation annuelle des politiques de mobilités, en cohérence avec le chapitre « Une évaluation obligatoire, à cinq ans » (p. 232) en intégrant les acteurs associatifs et entrepreneuriaux au processus.

## 2. Fluidification des systèmes de stationnements

Il existe 1 million de places de stationnement au sein de la Métropole de Lyon (p. 30). Il s'agit donc d'un enjeu crucial pour la population. Cette thématique doit favoriser l'optimisation des moyens de stationnement par l'appui aux structures et applications numériques existantes (Benpark, Zenpark, Copark...) permettant de renseigner sur les places disponibles, de même que l'harmonisation des initiatives et structures locales œuvrant sur les mobilités.

**L'avis d'Atelier CAPACITES :** MOBYCITY (starter.mobycity.net), plateforme digitale des mobilités urbaines, citoyennes et solidaires, est pensée pour permettre à terme le soutien de structures numériques et opérer leur mise en cohérence.

## 3. L'usage particulier du vélo et les vélos en libre-service (Vélo'v)

Le système de vélo en libre-service a été lancé en 2005 dans les villes de Lyon et Villeurbanne. Le développement de ce mode de transports s'articule autour de plusieurs enjeux-clés :

- la question du stationnement avec l'introduction d'arceaux à vélos avec l'objectif de 1 000 arceaux par an (Action 2 de la Fiche-action 2.3) et de leur localisation aux stations de métro et tramway (Action 2 de la Fiche-action 1.3)

**L'avis d'Atelier CAPACITES :** L'installation de ces nouveaux arceaux doit reposer sur une étude urbaine des mobilités permettant de les mettre en lien avec les comportements et habitudes des publics cibles. Par ailleurs, la pose de ces arceaux doit être mise en cohérence avec les nouvelles voies cyclables sécurisées – cf. point suivant.

- L'augmentation des linéaires cyclables avec l'objectif d'atteindre 1200 km de réseau cyclable à horizon 2022 (Action 1 de la Fiche-action 2.3) et réduire le nombre de tués et de blessés graves notamment parmi les usagers des modes actifs (p. 48).

**L'avis d'Atelier CAPACITES :** Il s'agit de penser la ville en offrant des parcours cyclables réels, cohérents et sécurisés, pour accompagner le changement de paradigme où la ville ne serait à penser qu'à travers le prisme de l'automobile pi du déplacement « dur ». Ainsi, il est nécessaire de prioriser les actions pour affiner les effets de boucle et mieux connecter le réseau cyclable afin d'éviter les césures.

- L'ouverture de nouveaux services de location/achat de vélo.

**L'avis d'Atelier CAPACITES :** En 2012, le Grand Lyon a proposé une subvention pour l'achat d'un vélo électrique. Ce dispositif est de nouveau effectif depuis le 1er janvier 2017. Cependant, le montant – 250 € maximum dans la limite de 25% du prix total du vélo – ne nous semble pas suffisant pour engager une vraie dynamique autour de cette pratique, où un acte fort devrait-être la prise en charge de 50 %. Un critère de « récupération / recyclage » des vélos non électriques pourrait se mettre en place pour favoriser des bourses aux vélos (gratuité) et donner de l'activité aux structures locales qui agissent à la réparation/ transformation des vélos.

- Le déploiement de l'offre Vélo'v dans d'autres communes de la Métropole de Lyon, notamment la première couronne (p. 215).

**L'avis d'Atelier CAPACITES :** Grâce à sa géographie favorable, il est urgent d'agir, sans que les marchés publics ne dictent les actions publiques et deviennent un frein en matière d'amélioration du maillage territorial de l'offre du vélo en libre-service. Ceci dans la perspective de développer les bornes Vélo'v (ou autre !) sur les communes de l'Est Lyonnais, notamment pour desservir des équipements existants (hôpitaux, entreprises, universités, etc...). Cela doit se faire en cohérence avec les actions stratégiques d'ici 2022 « Accroître l'usage du vélo » dans l'Est Lyonnais et sur les campus universitaires de Bron-Parilly et Vaulx-en-Velin.

Pour conclure, *Atelier CAPACITES* a souhaité contribuer de façon citoyenne à ce projet de Plan de Déplacement Urbain, car sa dimension stratégique est majeure pour le territoire de la Métropole de Lyon et donc pour tous ses habitants.

Si globalement l'association émet un avis favorable au projet de PDU, elle a souhaité zoomer sur quelques aspects lui semblant essentiels dans un esprit de co-construction de l'action publique. Cela fait écho au fait qu'*Atelier CAPACITES* promeut la ville des micro-centralités où les notions de « centre » et de « périphérie » s'effacent pour laisser la place à des espaces territoriaux dynamiques, équitables et reposant sur l'*expertise habitante*. L'association défend cette vision de la « ville ou village densifié », dense en transports de qualité et en participation de la société civile.