

## Un plan modes doux en mode majeur

Le Grand Lyon fait figure, à juste raison, de pionnier sur les modes doux, grâce notamment aux vélos en libre service, même si, malheureusement, les regards se tournent plus facilement vers Paris.

Avec les modes doux, vélo, trottinette ou même tout simplement la marche, nos concitoyens se sont réappropriés l'espace public. Ils redécouvrent le territoire et sa diversité. C'est bien l'objectif du plan récemment adopté au Grand Lyon, que nous avons soutenu. Un plan vaste et plein de bonnes idées.

Sur les modes déplacements alternatifs, trois idées viennent à l'esprit : l'accessibilité, la sécurité et la complémentarité avec les transports collectifs. L'espace public est pour tous, il faut le rappeler et continuer les efforts entrepris pour faire cohabiter les différents usages.

Insistons aussi sur la sécurité en sensibilisant à la fois les cyclistes et les automobilistes au respect mutuel et des règles. Veillons à améliorer les aménagements, pour avoir des bandes cyclables bien visibles, continues, et éviter les

traversées entre les automobiles. Développer les modes doux ce n'est pas faire de la chasse aux voitures mais inciter nos concitoyens à se déplacer autrement. Il faut pour cela aussi réfléchir au déploiement des bus en site propre, et à la complémentarité entre les différents usages. A ce titre, on pourrait étudier la possibilité d'accéder dans le métro avec un vélo (comme c'est le cas pour le funiculaire de Saint-Just, ou ailleurs en Europe).

Enfin, un suivi prenant en compte les avis et les expériences menées dans les territoires sera nécessaire pour encourager une démarche qualité.

Une telle politique a un coût, qu'il nous faudra maîtriser en ces périodes difficiles. Mais c'est une obligation morale, vis-à-vis des générations futures, que d'agir en faveur d'une mobilité durable, qui ne nuise plus à l'environnement, et garantisse à chacun sa liberté de circulation. ■

04 78 63 48 87

Groupe **centristes et démocrates**

## Oui au Grand Stade à Décines !

Notre groupe soutient le projet de grand stade à Décines pour cinq raisons essentielles. En période de crise économique et de chômage, le bon sens commande de faciliter un investissement de plusieurs centaines de millions d'euros. Un grand stade rentre naturellement dans la catégorie des équipements structurants de dimension métropolitaine ; cet élément est à prendre en compte si l'on ambitionne de rivaliser avec les cités européennes.

Le football, sport universel, contribue de façon décisive à la notoriété et au rayonnement d'une ville ou d'une agglomération : l'OL est déjà le meilleur ambassadeur de Lyon, le grand stade aura un effet multiplicateur en ce domaine. En termes d'aménagement, l'implantation du stade dans l'Est de l'agglomération dynamisera ce territoire et entraînera une amélioration des infrastructures de communications qui profitera à d'autres équipements.

Le projet de grand stade au cœur de la métropole lyonnaise constitue un atout déterminant pour la candidature de la France à l'organisation de l'Euro 2016. La réussite d'un tel projet consacrera la capacité de Lyon et de son agglomération à s'engager sur la voie de démarches audacieuses et innovantes.

Groupe « **objectif Lyon Métapolis** »

Christian Barthelemy, président, Nicole Bargoin, Nicole Chevassus, Madeleine Yeremian

## Un kilomètre à pied

Nous avons voté le plan des modes doux 2009/2020 dans le contexte d'un mouvement de grève de 10 jours des TCL ! Comme d'habitude et trop souvent, les grands lyonnais ont dû s'adapter à la conjoncture et arpenter les rues et trottoirs de l'agglomération.

Les déclarations dans la presse du Président du Grand Lyon qui fustige l'État et l'accuse de tous les maux subis par l'agglomération en matière de circulation ces dernières semaines sont étonnantes ! Accuser le gouvernement de la saturation du trafic engendrée par les grèves des TCL ou de la fermeture du Tunnel de Fourvière ou de la Croix Rousse est une manœuvre politicienne.

C'est son incohérence sur les décisions à prendre en matière d'infrastructures qui amène l'agglomération petit à petit à l'asphyxie ! Le manque d'anticipation sur la rénovation du tunnel de la Croix-Rousse cumulé avec l'entretien du tunnel de Fourvière provoquent des fermetures régulières aux conséquences désastreuses pour les grands lyonnais en termes de déplacements et de santé.

Les piétons et les cyclistes en premier lieu ! L'augmentation de l'usage des modes doux, montre la prise de conscience des citoyens sur la nécessité d'enrayer la dégradation de notre équilibre climatique. Nous devons, en tant que décideurs les accompagner dans leurs efforts pour trouver des solutions alternatives à l'utilisation de la voiture. Ce plan mode doux présente les éléments essentiels, nécessaires à cet accompagnement. Mais il n'est pas en phase avec la vie quotidienne. Il privilégie un réseau structurant à l'échelle de l'agglomération alors que les besoins sont avant tout un réseau de proximité interne aux communes.

Il s'adresse aux cyclistes voulant se déplacer d'une commune à l'autre alors que les besoins sont avant tout situés aux centres des communes.

Faut-il faire des pistes cyclables pour les statistiques ou pour les cyclistes ? L'offre de déplacement entre mode doux et transport en commun doit être complémentaire. Or la problématique de l'embarquement des cycles dans les transports en commun n'est pas évoquée ainsi qu'une réflexion sur le stationnement des véhicules qui ne seront, de fait, plus utilisés. Nous aurions apprécié un plan plus ambitieux et plus innovant qui envisage tous les aspects de l'intermodalité et la réalité du quotidien des usagers. Encore une fois le Président du Grand LYON ne fait que démontrer son manque de vision de l'agglomération et de la réalité des besoins. ■

Groupe « **Ensemble pour le Grand Lyon** »

## Modes doux : le Grand Lyon en pointe

Les modes doux de déplacement qui concernent essentiellement les piétons, les cyclistes et les rollers ont bien été pris en compte dans notre agglomération et il ne faut pas omettre que depuis 2003, avec Vélo'v, nous avons été des précurseurs dans ce domaine au niveau national. Le nouveau plan modes doux pour la période 2009-2020 répond aux attentes et affiche des ambitions quantitatives et qualitatives. Que ce soit le triplement de la taille du réseau sur les voiries de la Communauté Urbaine avec la création de nouvelles pistes cyclables, la multiplication par 4 du nombre d'arceaux de stationnement de vélo et surtout, leur sécurisation pour un montant global de 90 millions d'euros même si nous regrettons toutefois que les rollers soient un peu oubliés. ■

Groupe **Radical de Gauche - Grand Lyon Demain**

## Une métropole compétitive et démocratique

Proposer une réforme territoriale juste c'est l'inscrire dans les principes qui fondent la république décentralisée : la libre administration, l'autonomie financière et le principe de subsidiarité. Avec la suppression de la taxe professionnelle le Grand Lyon perdra 1/3 de ses ressources propres, remplacées par la cotisation locale d'activité et une compensation de l'État régressive dans le temps. Cette réforme coupe le lien fiscal entre le territoire et ses entreprises et assèche un peu plus l'autonomie financière du Grand Lyon. Or pour aider l'emploi il doit assurer sa vocation de développeur économique et d'investisseur et bénéficier de ressources fiscales dynamiques. De même

pour être compétitif à l'échelle des villes monde, le Grand Lyon doit acquérir un véritable statut de métropole : une taille critique suffisante à l'échelle d'1,5 millions d'habitants, des compétences élargies en matière d'action sociale, de transport et de recherche, et une légitimité démocratique avec l'élection des conseillers au suffrage universel. La réforme proposée par le gouvernement est inacceptable en l'état car elle affaiblit les contre-pouvoirs locaux et constitue une véritable régression de la décentralisation. ■

Groupe **Mouvement démocrate Contact Eric Desbos, Gilles Vesco, Thomas Rudigoz**

## Grand Stade, un projet plus économique que sportif

Le projet de Grand Stade à Décines permettrait à Jean-Michel Aulas de bâtir l'OL Land dont il rêve. On peut être passionné de foot, le Grand Stade est bien plus un projet économique privé que les autres qu'un projet sportif. Si l'apport de l'OL au rayonnement du Grand Lyon est indéfinissable, l'entrée en bourse du club et le règne de l'argent sur le football professionnel l'ont fait basculer dans le secteur économique privé. Au-delà du choix de l'implantation sur le site de Décines, l'aide publique pour l'accès au Grand Stade doit donc être examinée, comme sur d'autres projets, à partir d'indicateurs comme l'environnement, l'emploi local et l'insertion, le développement des transports en commun pour toute cette partie de l'agglomération, et la capacité de cet équipement à contribuer au développement de l'est-lyonnais. Cela nécessite une véritable politique d'évaluation et de suivi de ces indicateurs, à laquelle le groupe GAEC veillera. Et il va de soi qu'avec le Grand Stade, la bascule complète de l'OL dans le monde des sociétés privées devrait entraîner la fin de toute subvention publique. ■

**GAEC Gauche Alternative, Ecologique, Citoyenne** 04.26.99.38.83 [groupegaec@grandlyon.org](mailto:groupegaec@grandlyon.org) / [www.gaec-lyon.org](http://www.gaec-lyon.org)

## Plan modes doux : des objectifs loin d'une métropole post pétrole

**L**e plan modes doux voté le 28 septembre est insuffisant pour faire du Grand Lyon une agglomération cyclable digne de ce nom.

Certes, nous saluons le futur réseau structurant, les nouveaux couloirs de bus ouverts aux vélos, la création d'arceaux, la location longue durée. Mais le réseau cyclable n'est pas assez développé en périphérie. Il manque aussi des liaisons avec les gares et des solutions pour gravir les collines de Fourvière et de la Croix-Rousse. Pas de projet de nouvelles zones 30 avec doubles sens cyclables, éléments indispensables pour abaisser les vitesses automobiles. Enfin, il y a eu peu de concertation en dehors de Lyon et Villeurbanne et l'axe Vaise-Trois renards n'est pas inscrit au plan à cause du TOP.

Concernant les crédits (90 M€, 60% de l'enveloppe sera affecté aux grands projets. Seul le quart de

l'enveloppe permettra de nouveaux axes cyclables d'ici 2014 et le réseau secondaire ne pourra être financé que sur les crédits actuels de voirie de proximité (5M€). Rappelons que le PDU de 1997 prévoyait déjà de porter la part du vélo à 5% en 2005, or l'actuel plan mode doux repousse cet objectif à 2014. Alors qu'une dizaine de villes ont su aménager plus de 30 % de leur voirie en aménagements cyclables, Lyon se situe autour de 20% (loin des 50% de Strasbourg). Les Verts ont défendu un amendement permettant notamment de réaliser 10 kms de réseau supplémentaire par an d'ici 2014. L'amendement, soit 15 M€ de plus, ayant été refusé, les Verts se sont abstenus. ■

**Groupe des élus Verts : 04 26 99 38 89**  
[groupe.verts@grandlyon.org](mailto:groupe.verts@grandlyon.org)

## Solidaires... usagers et traminots ! ...

**F**inalement, lorsqu'il y a une grève, on s'aperçoit de l'importance des transports en commun. Chacun sait combien les élus du Grand Lyon et du Sytral votent majoritairement d'importantes subventions pour le développement des transports en commun dans l'intérêt des usagers. Les nouvelles lignes de tramway et métro le prouvent. Ce renforcement des moyens de déplacements doit correspondre aussi à l'intérêt des personnels dans l'organisation complexe du travail. Il est évident que les personnels sont les premiers concernés par un bon fonctionnement de leur outil de travail, au service du public. Les intérêts des usagers et des personnels ne sont donc pas contradictoires, mais complémentaires. C'est pourquoi le Sytral renforcerait son rôle en associant élus, syndicats et usagers. D'ailleurs, on peut s'interroger si l'extension même des transports en commun dans l'agglomération ne justifie pas une réflexion sur une autre gestion plus démocratique et plus directe -y compris pour envisager un "accès libre" aux transports, pour réduire la pollution automobile. Mais, sans concertation générale, il ne peut y avoir de décision partagée, l'entreprise gestionnaire actuelle ayant seule les pouvoirs de décisions. Opposer usagers, traminots, élus est une attitude contraire à l'intérêt général. Évidemment, les syndicats TCL savent qu'ils ont une grande responsabilité aux yeux des usagers, d'où la nécessité de formes d'action revendicative comprises et partagées avec les usagers. Chacun comprend bien que les grèves des salariés dans d'innombrables entreprises publiques et privées sont justifiées par un malaise social général, dont la politique gouvernementale est responsable -y compris par sa politique de mise en cause du rôle et des moyens financiers pour les collectivités locales, communes, intercommunalités et organismes des services publics. Ce qui justifie la solidarité public/salariés. ■

**Groupe Communiste & intervention citoyenne. 04 26 99 38 79 – [groupecommuniste@grandlyon.org](mailto:groupecommuniste@grandlyon.org)**

## La BD des socialistes



**Groupe Socialiste & apparentés du Grand Lyon**  
 Contactez-nous au 04 78 63 48 29  
 email : [groupesocialiste@grandlyon.org](mailto:groupesocialiste@grandlyon.org)  
[www.groupesocialiste.org](http://www.groupesocialiste.org)