

Sytral

Suivi – évaluation du PDU Séance plénière du Conseil de Développement *17 mars 2011*

Rappel de la démarche de suivi de la mise en œuvre des actions du PDU

La démarche de suivi

Faire, de façon régulière, le point sur l'état d'avancement de la réalisation des actions du PDU

Au-delà de l'évaluation permise par l'Enquête Ménages Déplacements qui exprime un premier lien actions / effets et impacts

- Montrer ce qui avance
- Faire ressortir d'éventuelles difficultés de mise en œuvre de certaines actions
- Identifier les actions correctrices éventuelles à mettre en place pour lever ces difficultés
- Maintenir les partenaires mobilisés autour du PDU

De nombreuses actions renvoient à un travail en continu sans objectif quantifié particulier

Traitement des points noirs bus, mener une réflexion sur les horaires des TC, développer les zones 30, optimiser le stationnement , poursuivre le développement de l'offre de parc-relais ...

Un suivi qui se fait au niveau des réalisations

Complété par les travaux de l'Observatoire des déplacements, en cours et programmés (données réseaux, circulation routière, distances de déplacement, domicile-travail, vélo ...)

Aller vers un bilan, une évaluation.

Un périmètre d'action variable

Le périmètre central d'action est celui de l'agglomération lyonnaise

Des actions s'appliquent sur un territoire plus large quand elles concernent les transports ferroviaires notamment, mais pas seulement.

De nombreuses actions sur la partie centrale de l'agglomération compte tenu de son poids, 2/3 des déplacements la concernent

Un dispositif large

4 axes

- Une agglomération où tous les moyens de déplacements ont leur place
- Une agglomération équitable
- Une agglomération sûre et agréable à vivre
- Faire partager les choix

24 objectifs et 65 « sous-objectifs »

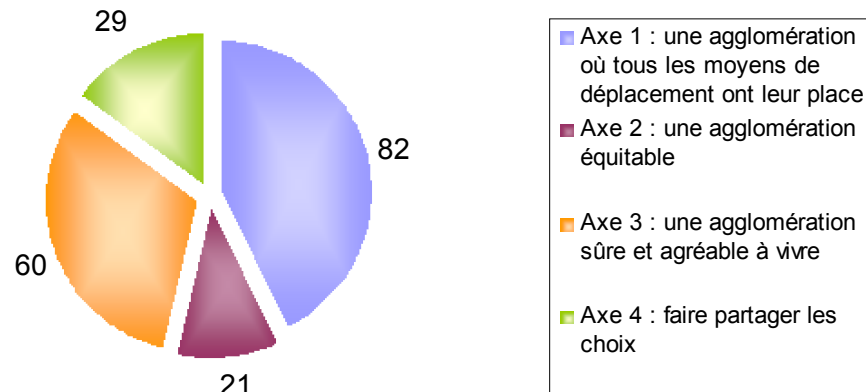
192 actions de différentes natures

- Actions d'investissement
- Actions de fonctionnement : études, enquêtes...
- Principes à mettre en œuvre

Auxquels il faut ajouter un axe relatif à la mise en place et au suivi du PDU qui décline 18 actions spécifiques relatives

- Au cadre institutionnel
- À l'organisation partenariale
- Au suivi
- Au financement

Structure du PDU : part des principaux axes en nombre d'actions associées

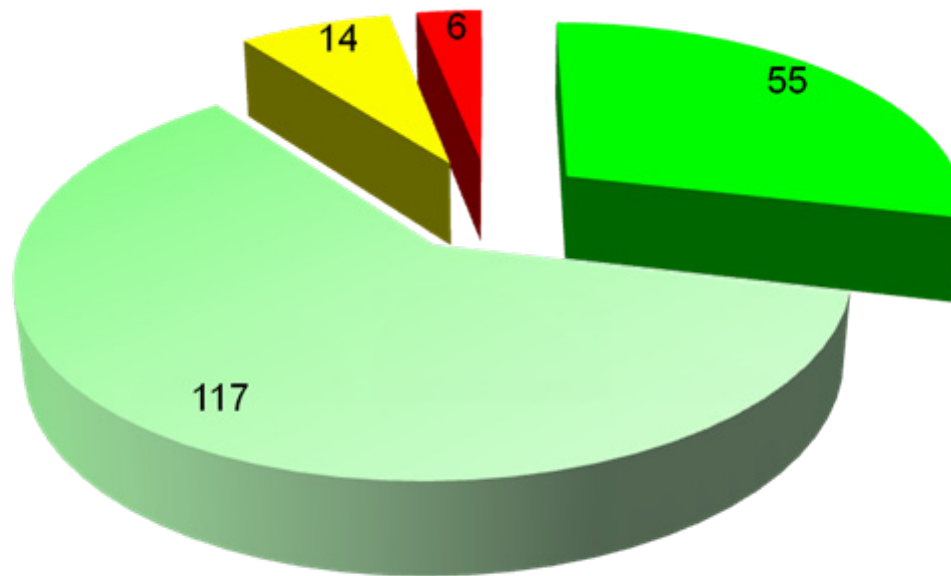


Bilan global du suivi des actions

Mise à jour fin 2010

Un PDU très avancé

Etat d'avancement global de la réalisation des actions



■ nb d'actions livrées ■ nb d'actions en cours ■ nb d'actions en préparation ■ actions non démarrées

Un PDU largement engagé et des objectifs de réalisation pour la plupart atteints voire dépassés avec une dynamique d'investissements qui se poursuit, mais pas seulement.

L'extension du stationnement payant, la valorisation des modes doux, l'adaptation des transports en commun, le développement des PDE, la politique de sécurité, etc...

Pour une agglomération où tous les moyens de déplacements ont leur place

82 actions au total identifiées au titre du PDU

**Objectif 1 : Améliorer l'offre de transports collectifs
(métro B à Oullins, Cristallis C1/C2/C3, T4, A7 A8, Atobus)**

Objectif 2 : Affirmer la place des taxis

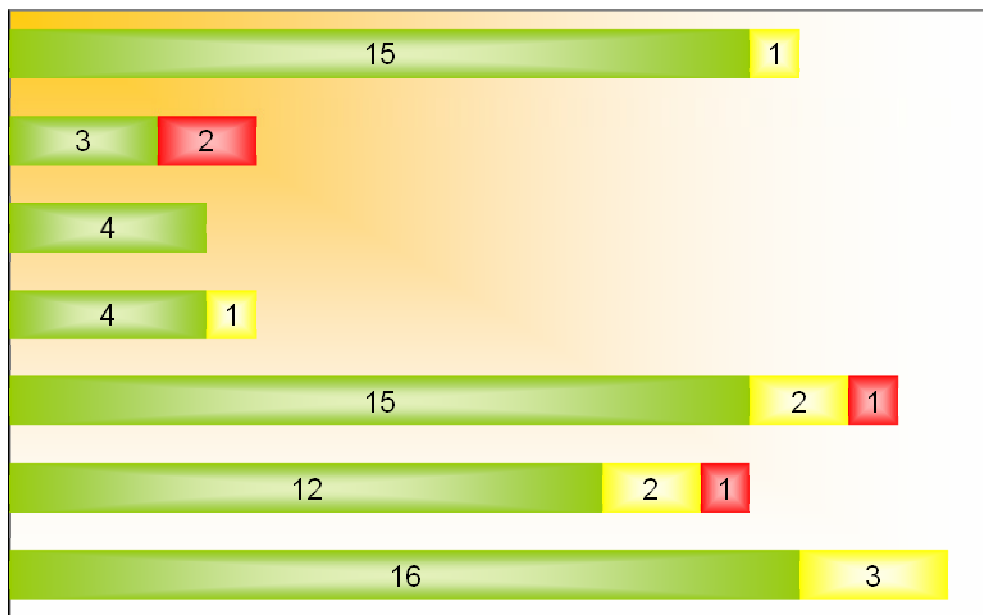
**Objectif 3 : Maîtriser les flux automobiles entrant dans
l'agglomération**

**Objectif 4 : Mieux partager la voirie dans l'agglomération
(Garibaldi, zone 30)**

Objectif 5 : Poursuivre la politique de stationnement

**Objectif 6 : Développer les cohérences et complémentarités
(parc relais, halte Jean Macé, titres de transports intermodaux)**

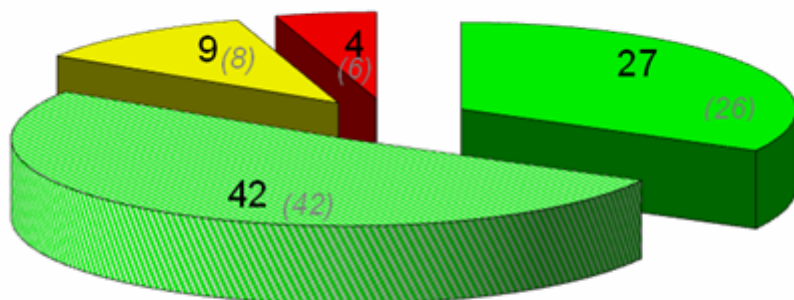
Objectif 7 : Assurer l'approvisionnement de l'agglomération



■ nb d'actions livrées et en cours ■ nb d'actions en préparation ■ actions non démarrées

Pour une agglomération où tous les moyens de déplacement ont leur place

Répartition des actions de l'axe selon leur état d'avancement



Entre parenthèses : rappel valeur 2009

- nb d'actions livrées
- nb d'actions en cours
- nb d'actions en préparation
- actions non démarrées

Les 4 actions non démarrées

- Définition des conditions d'accès des taxis aux couloirs-bus par le biais d'un accord cadre
- Protéger les aires de stationnement des taxis par des moyens réglementaires ou physiques
- Créer des brigades de contrôle spécifiques pour les voies réservées aux transports collectifs
- Etudier la faisabilité d'offrir du stationnement aux résidents du centre-ville dans les parcs relais la nuit

Principales réalisations

Les lignes fortes de transport en commun : tramway, prolongation des lignes de métro, trolleybus Cristalis

Amélioration du réseau de surface avec Atobus

L'extension du stationnement payant en surface, la mise en service de parcs souterrains, le développement de l'offre en parc relais

La halte relais Jean Macé, les premières mises en compatibilité des systèmes billettiques (« altères »), le développement du cadencement

Le développement des zones 30

Mise en place progressive d'un dispositif qualité de service TC

Pour une agglomération où tous les moyens de déplacement ont leur place

Une offre alternative à la voiture en développement grâce à des moyens de déplacements diversifiés (TC, vélo, autopartage, covoiturage ...)

Des problématiques qui restent à approfondir

La poursuite de la concertation avec les taxis

Le stationnement des cars de tourisme,

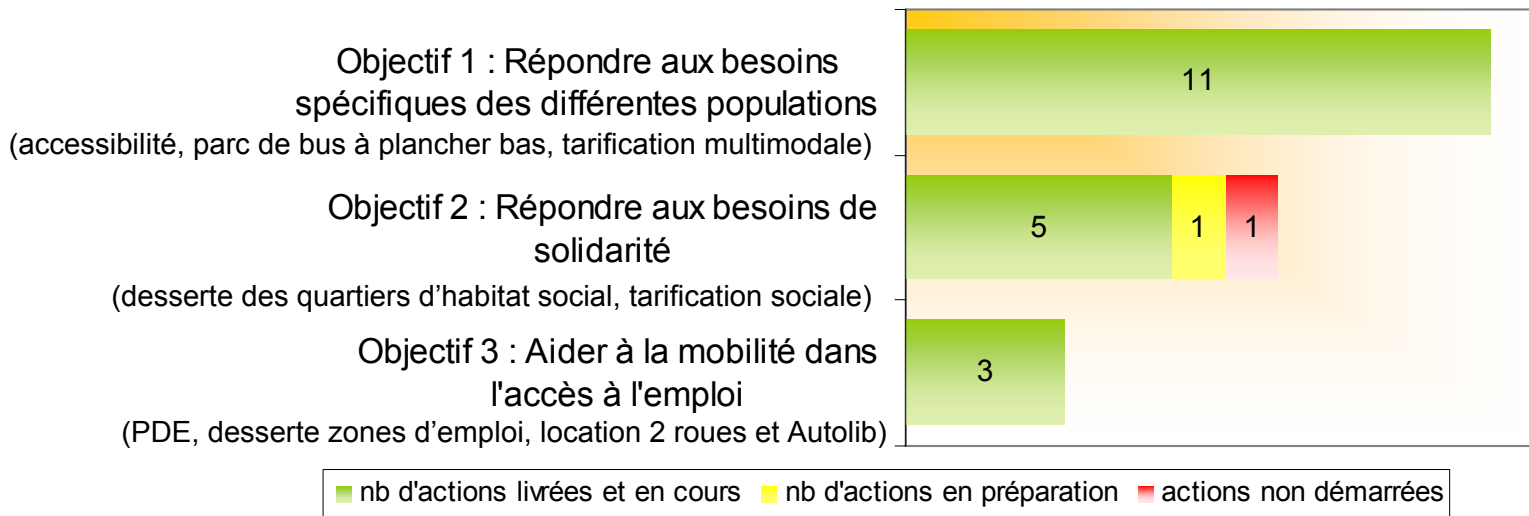
La meilleure prise en compte des deux roues motorisés, mode de transport en évolution

L'approvisionnement du cœur d'agglomération avec la régulation des transports de marchandises,

Pour une agglomération équitable

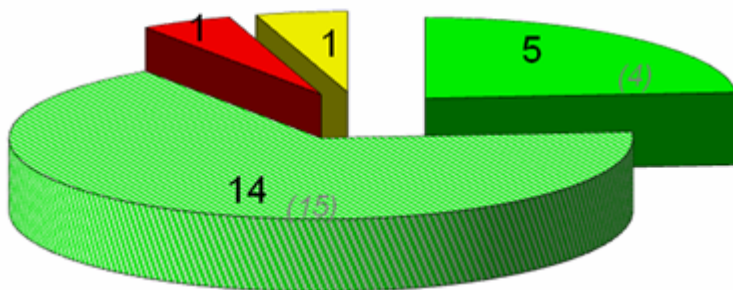
21 actions au total identifiées au titre du PDU

Axe 2 : Etat d'avancement de l'axe par objectif



Pour une agglomération équitable

Répartition des actions de l'axe selon leur état d'avancement



Entre parenthèses : rappel valeur 2009

- nb d'actions livrées
- nb d'actions en cours
- nb d'actions en préparation
- actions non démarrées

L'action non démarrée

-Etudier une prise en charge tarifaire basée sur les revenus réels des personnes, par exemple, par des chèques transport

Principales réalisations

La prise en compte des personnes à mobilité réduite par la mise en accessibilité des transports en commun et des espaces publics

La mise en place de plans de déplacements d'entreprises à vocation d'équité et par zone d'activité

Des dessertes améliorées des quartiers d'habitat social

Une tarification sociale qui s'est élargie aux bénéficiaires de la CMUC

Pour une agglomération équitable

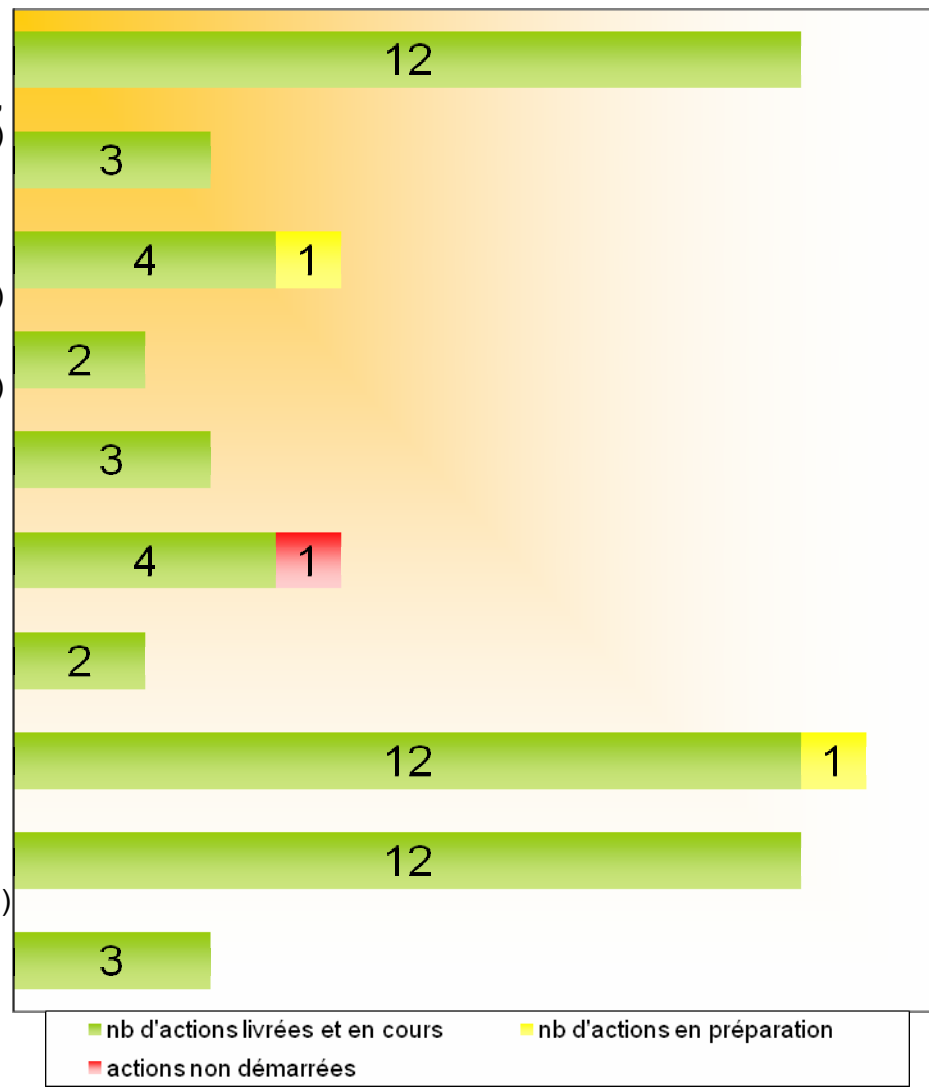
Globalement, un axe abouti, dont les principales réalisations touchent à une meilleure prise en compte des populations fragilisées (personnes à mobilité réduite, faibles revenus, personnes excentrées ...)

En terme de solidarité sociale, la priorité a été donnée à une tarification sociale à destination des bénéficiaires CMUC et sur la base de critère sociaux établis.

Pour une agglomération sûre et agréable à vivre

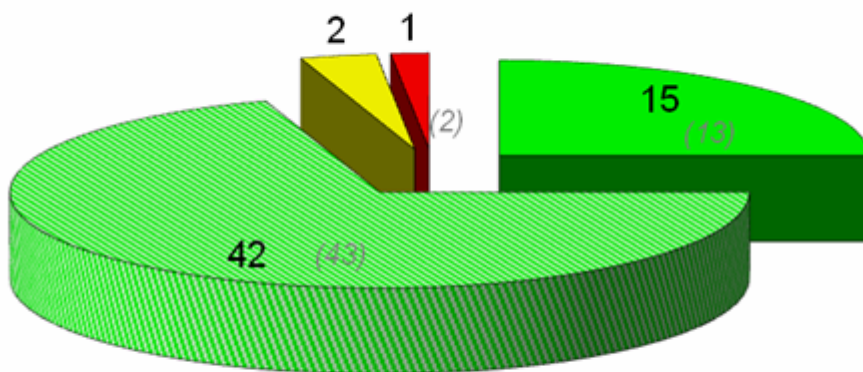
60 actions au total identifiées au titre du PDU

- Objectif 1 : Maîtriser globalement les phénomènes**
 (pots catalytiques sur les autobus thermiques, autobus électriques, report modal trajets courts, gel des pénétrantes)
- Objectif 2 : Agir sur les situations critiques de pollution et de bruit**
- Objectif 3 : Aménager le réseau pour plus de sécurité**
 (zones 30, traiter les voies accidentogènes)
- Objectif 4 : Agir sur les comportements**
 (faire respecter le code de la route, implantation de radars)
- Objectif 5 : Sécuriser l'espace transport**
 (contrôle d'accès au métro, montée avant dans les bus)
- Objectif 6 : Sécuriser l'environnement**
 (sécuriser les cheminements piétons, vidéosurveillance)
- Objectif 7 : Répondre au sentiment d'insécurité des citoyens**
- Objectif 8 : Donner une vraie place aux vélos**
 (Schéma directeur vélo, Velo'V, stationnement)
- Objectif 9 : Favoriser la marche**
 (continuité itinéraires, dissuader les autres usagers d'utiliser les trottoirs)
- Objectif 10 : Reconquérir l'espace au profit des modes doux**
 (campagnes de sensibilisation aux modes doux, lutte contre le stationnement illicite)



Pour une agglomération sûre et agréable à vivre

Répartition des actions de l'axe selon leur état d'avancement



Entre parenthèses : rappel valeur 2009



Principales réalisations

La « politique » vélo

Le gel des pénétrantes routières et l'apaisement du trafic (zones 30...)

Les PDE et l'élargissement aux PDIE, les PDES plans d'établissements scolaires

Les cartographies de points noirs et la prise en compte des pollutions

L'action non démarrée

-Etudier les besoins de vidéosurveillance des stations de taxis dans les zones à risque

Pour une agglomération sûre et agréable à vivre

Une agglomération en voie d'apaisement

De nombreuses actions qui cherchent à minimiser l'impact des nuisances des automobiles et poids lourds tant en terme de vitesse, de bruit, de qualité de l'air...

Et qui agit également sur la sécurisation du réseau et des espaces

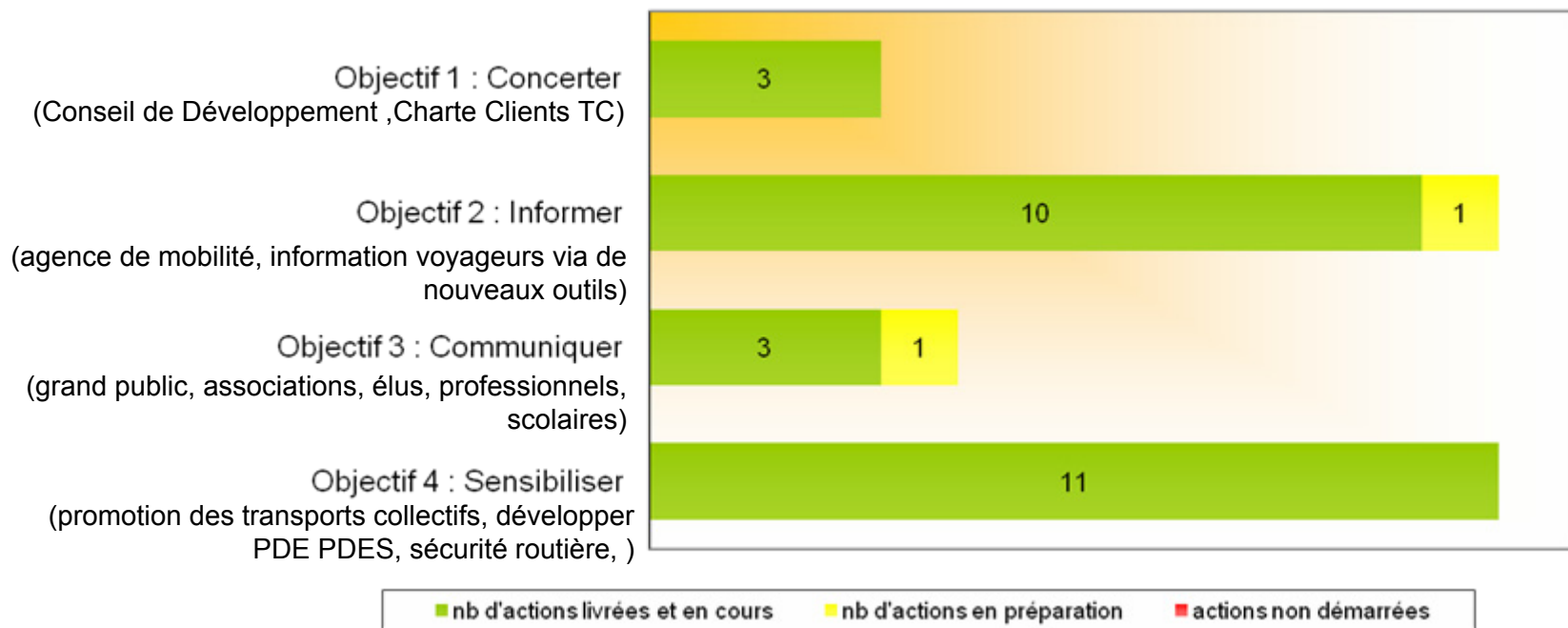
Des actions volontaristes pour valoriser l'utilisation des modes doux

Des nouveaux outils structurants

Les schémas directeurs d'accessibilité TC, de la voirie et des espaces publics (SDA) et le plan intercommunal d'accessibilité de la voirie (PIAV)

Faire partager les choix

29 actions au total identifiées au titre du PDU



Faire partager les choix

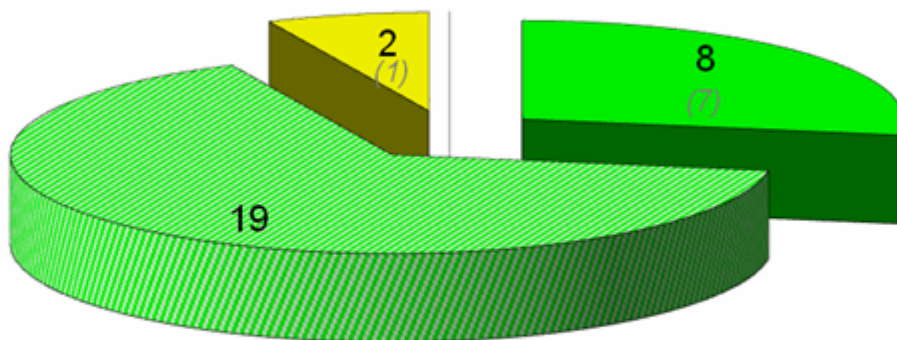
Les principales réalisations

Mise en place de la charte client TCL après avis des associations

Les outils d'information aux usagers : Multitud.org, Mobiville, le site internet dédié au co-voiturage

Campagnes d'affichages sur le vélo (bonne pratique), piétons, TC (campagne d'affichage bus 2011) ...

Répartition du nombre d'action de l'axe selon leur état d'avancement



Entre parenthèses : rappel valeur 2009

2 actions en 2009 étaient signifiées comme non démarrées

■ nb d'actions livrées ■ nb d'actions en cours ■ nb d'actions en préparation ■ actions non démarrées

Une concertation et une information qui sont plutôt bien engagées mais qui doivent être confortées

Charte clients TC et sa diffusion

La valorisation des actions PDU

Les supports de diffusion relatifs aux dispositifs spécifiques en matière de tarification sociale

Un bilan mitigé autour de l'action de la semaine de la mobilité

L'engagement d'une démarche de présentation et de suivi régulier avec le Conseil de développement du Grand Lyon

Que peut-on en retenir ?

Un PDU bien engagé, des objectifs largement atteints voire dépassés

La répartition modale, la baisse des véhicules/km, le stationnement payant, les lignes TC en extension et en déploiement sur tout le territoire avec Atobus et la qualité de service au client, la prise en compte des modes doux et plus particulièrement le vélo...

Des problématiques émergentes : covoiturage, autopartage, la place des deux roues motorisés

Des changements de comportement significatifs : Une baisse du recours à la voiture en ville, au profit de l'utilisation du vélo et du TC, succès des PDE et PDIE...

Une gouvernance du PDU qui s'est structurée progressivement et qui sera amenée à évoluer avec la réforme relative aux collectivités locales

Réforme des territoires en cours qui génère des incertitudes et laisse en suspens un certain nombre de dossiers ou réflexions : tarification multimodale, syndicat mixte...

Une amélioration significative du service ferroviaire qu'il convient de poursuivre dans la durée

Un engagement autour du nœud ferroviaire lyonnais, des avancées notables en matière de tarification intermodale (« altères »), illustrations du succès de la démarche partenariale de la convention REAL 2005-2010.

Cependant, il apparaît maintenant qu'une intégration plus forte des différents partenaires est nécessaire pour aller plus loin : création d'un syndicat mixte dans un cadre de métropolisation ?

Des aménagements physiques en lien avec ambiance urbaine

Un développement significatif des zones 30 au centre de l'agglomération mais aussi de manière plus ponctuelle sur tout le territoire.

Quelles modalités de mise en œuvre pour accompagner la transformation des ambiances urbaines notamment avec la nouvelle réglementation du « Code de la Rue » (zones de rencontre) ?

Amplification des effets de la politique de stationnement ?

Une politique de stationnement lisible, volontariste et efficace

Une extension du stationnement payant (objectif PDU de 30 % de l'offre en surface payante) à mettre en lien avec l'évolution des moyens de contrôle.

L'homogénéité des politiques de tarification des résidents surface / parking avec l'enjeu d'éviter une saturation de la surface et des parkings qui peineraient à trouver leur « clientèle » ... même si l'offre de services est différente

Des prises en compte environnementales avec des avancées méthodologiques et des premiers résultats

Diminution du véhicules/km produit par les résidents de l'agglomération

Des retards dans la mise en place de l'Observatoire départemental du Bruit, compensés par l'adoption par le Grand Lyon d'un Plan de prévention du bruit dans l'environnement le 25 octobre 2010.

L'engagement des réflexions sur le Plan Energie Climat Territorial

Un PDU qui permet et concrétise largement la mise en place d'un réel partage de la voirie, d'une offre TC structurante et à forte qualité de service, avec un soucis d'équité et de réalisme financier.

Quelles stratégies pérennes

- D'une évolution maîtrisée des capacités et des services rendus par les réseaux TC
- D'organisation et de gestion de ces réseaux, dans le cadre d'une métropolisation
- Des politiques d'urbanisme favorables au développement et à l'efficacité des modes de déplacements vertueux

En lien avec le développement et l'attractivité de l'agglomération ?