

Sud Loire

Beaujolais

Nord-Isère

La Dombes

Ouest Lyonnais

Rives du Rhône

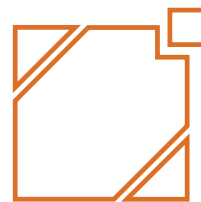
Val de Saône-Dombes

Boucle du Rhône en Dauphiné

Agglomération Lyonnaise

Bugey-Côtière-Plaine de l'Ain

Agence
d'urbanisme
pour le développement
de l'agglomération
lyonnaise



rencontre inter-Scot des présidents - mai 2007

Rencontre des présidents de Scot

Château de Césargue
à Maubec, Nord-Isère
mardi **22 mai 2007**



rencontre des présidents

Sommaire

- 1 Déroulé de la rencontre**
- 2 A la recherche d'une cohérence entre développement urbain et réseau ferré : éléments d'accord et questions à résoudre**
- 3 Les enjeux de l'urbanisation autour des gares dans le Scot des Rives du Rhône**
- 4 Protocole d'accord pour le développement de l'intermodalité à l'échelle de l'aire urbaine lyonnaise**

1 **Déroulé de la rencontre**

Démarche inter-Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise
Sixième rencontre des Présidents

Mardi 22 mai 2007 au Château de Césargue (Isère)

9h30-9h50	Accueil des participants
9h50-11h00	Le rôle de l'étoile ferroviaire dans les politiques d'aménagement des Scot métropolitains
9h50 -10h00	Présentation du déroulé de la rencontre par Martin Vanier
10h00-10h15	Présentation des avancées du projet Real par Mr Soulage, 1 ^{er} Vice-président délégué aux transports, déplacements et infrastructures de la Région Rhône-Alpes
10h15-10h30	Présentation des stratégies de développement urbain des Scot métropolitains en lien avec le réseau Real, par le Scot Nord-Isère
10h30-11h 00	Débat
11h00-12h00	Les exemples de prise en compte du lien entre urbanisme et déplacements : le Beaujolais et les Rives du Rhône
11h –11h30	Présentation des enjeux de l'urbanisation autour des gares des Rives du Rhône par M. Trouiller, 1 ^{er} Vice-président du Scot Rives du Rhône Débat
11h30 – 12h00	Présentation d'expériences en matière de navettes de rabattement sur les gares du réseau TER par M. Charvet, Président du Scot Beaujolais Débat
12h00	Point conclusif par Martin Vanier

2 A la recherche d'une cohérence entre développement urbain et réseau ferré : éléments d'accord et questions à résoudre

“A la recherche d'une cohérence entre développement urbain et réseau ferré : éléments d'accord et questions à résoudre”

Intervention du Scot Nord Isère

Dans le chapitre commun, nous avons validé le chapitre “Une attractivité métropolitaine fondée sur un développement cohérent du réseau ferroviaire et de l'habitat”

« Aussi, afin d'offrir une alternative, les 10 territoires s'engagent à asseoir la multipolarité de la métropole sur des réseaux de transport en commun et reconnaissent le rôle moteur de l'étoile ferroviaire lyonnaise dans la réalisation de cette ambition commune.

La constitution d'un RER à la lyonnaise, à tarification combinée et cadencement de desserte, sera, à cet égard, essentielle et demandera une coopération étroite entre politiques régionales de transport et politiques locales d'urbanisme. L'amélioration des connexions entre le réseau TER et les réseaux urbains sera également déterminante.

La proposition semble relever du bon sens et évidente dans une perspective de développement durable, mais sa mise en œuvre soulève de nombreuses questions.

Etre vertueux dans cet objectif, oui mais...le chemin est encore long.

1) Où en sommes-nous aujourd'hui ?

Quelques données pour situer le rapport actuel entre urbanisation et transport en commun

- 739 communes de l'INTERSCOT
- Plus de 200 gares périurbaines
- Plus de 20 % des actifs originaires des communes du périurbain prennent le train pour venir travailler à Lyon et Villeurbanne
- Une tendance à l'œuvre : l'évolution démographique est, depuis les années 1975, aux communes non équipées de gares

L'objectif, repris dans la loi SRU nous invite à une véritable remise en cause de nos pratiques. Les marges de progrès apparaissent considérables.

Nous reconnaissons tous que ce progrès passe par une articulation entre l'armature urbaine (le rôle des Scot) et les transports en commun (le rôle des autorités organisatrices de transport).

2) Comment ça se passe dans les Scot ? ou comment se formulent les réponses à cette articulation ?

Même si la volonté est là, les difficultés sont nombreuses et dépendent largement de la structure urbaine des Scot (organisation et taille des pôles urbains), de la présence ou non d'un réseau ferré structurant, mais aussi d'autres paramètres tels que la présence de réseaux de TC locaux et l'organisation des accès aux gares.

Pour tenter une synthèse nous avons raisonné sur deux grands types de Scot :

les Scot embranchés sur le fer

les Scot orphelins du fer et structuré par des petites villes

A Les Scot embranchés sur le fer

Sept des dix Scot métropolitains disposent d'au moins une ligne ferroviaire qui se cale historiquement sur leur armature urbaine.

La population totale estimée des communes de l'aire métropolitaine (hors Lyon et Saint-Etienne) disposant d'une gare est aujourd'hui de l'ordre de 800.000 habitants. Selon les résultats de la phase exploratoire de l'étude urbagare, les secteurs urbanisables situés à moins d'un kilomètre d'une gare pourraient accueillir entre 80 000 et 160 000 habitants (+ 10 à + 20 %).

Ces Scot affichent comme principe fort et atteignable une croissance urbaine prioritairement centrée sur les villes desservies par l'étoile ferroviaire.

Toutefois, l'inscription de ce principe exige des élus et des techniciens des syndicats mixtes de Scot de relever une série de défis.

- Faire évoluer, ensemble, la hiérarchie de l'armature urbaine avec celle des points d'arrêts de l'étoile ferroviaire.

La situation la plus favorable serait celle où les collectivités territoriales sauront orienter la croissance sur les villes bénéficiant de l'offre de services ferroviaires la plus forte, cumulant, par exemple, desserte inter-cités et desserte locale (cf. carte 1 : polarités et desserte inter-cités, carte 2 : polarités et desserte périurbaine).

Pourtant, même dans ce schéma idéal, l'objectif se heurte aujourd'hui à deux questions de taille : la maîtrise du foncier dans les pôles-gares (ils gagnent en attractivité avec le développement des services) et la recherche de nouveaux équilibres territoriaux. Deux situations qui peuvent conduire les élus à favoriser le développement de villes qui ne font pas partie, à priori, des points d'arrêts privilégiés par la politique régionale (exemple des Rives du Rhône).

- Remettre la ville au cœur de la croissance urbaine, en réhabilitant notamment la notion de la densité et de limite des extensions.

C'est certainement le plus grand défi de la planification actuelle dans la mesure où la périurbanisation marque profondément les territoires et que sa remise en cause est difficile (difficile par exemple de remettre en question son poids démographique puisque cela passe par une réduction parfois drastique des taux de croissance observés au cours des 20 dernières années et de ses usages). D'après les données issues de « spot thema », l'habitat a grignoté entre 2000 et 2005, à l'échelle de l'inter-Scot, une surface de 3 151m², soit 290m² par habitant.

- Tenir compte des effets d'éviction qu'aura une accessibilité ferroviaire accrue des pôles périurbains sur des populations à revenus moyens et bas.

Il s'agit là d'un effet pervers non négligeable dans la mesure où ces populations seront de fait repoussées vers des périphéries plus lointaines (et moins chères) si des mesures correctrices ne sont pas prises.

Des prescriptions fortes sur la mixité de l'habitat seront à rechercher. Elles pourraient rejoindre la question des mécanismes de récupération de la rente foncière recherchés par la Région.

- Penser les déplacements au-delà de la question de l'articulation de l'urbanisme et de l'étoile ferroviaire. A cela, trois raisons au moins.

Peu de Scot ont un réseau de transport en commun et lorsqu'il existe, son rôle se limite au transport d'une population captive. Selon l'enquête ménages 2006, le réseau de transports collectifs urbains représente respectivement 3% des déplacements internes du Nord-Isère, 1% de ceux du Pays viennois et du Beaujolais).

Il existe, dans les Scot bien desservis par l'étoile ferroviaire, des villes en dehors des faisceaux ferroviaires. Ces villes jouent un rôle local et seront donc amenées à l'assurer dans le futur. Par contre, elles doivent bénéficier de rabattements efficaces sur les gares (cf. carte 3 : polarités non desservies – rabattements à organiser).

Enfin, on assiste localement au développement de déplacements de Scot à Scot notamment entre les Scot Boucle du Rhône - Nord-Isère - Rives du Rhône.

Enfin, si les transports en commun doivent constituer demain une alternative à la voiture, y compris dans les déplacements périurbains, les Scot doivent s'emparer de la question stratégique du stationnement.

B Les Scot orphelins (ou quasi orphelins) de desserte ferroviaire

Ce sont les parents pauvres d'une stratégie d'aménagement du territoire visant à centrer prioritairement la croissance urbaine autour de l'étoile ferroviaire lyonnaise (Boucle du Rhône en Dauphiné, Ouest Lyonnais et dans une moindre mesure Val-de-Saône-Dombes).

Pour ces territoires, il faut trouver collectivement une alternative au fer qui leur permette de continuer à se structurer et à tirer partie de la dynamique métropolitaine.

Les enjeux identifiés et les défis à relever

Du côté des transports

- La création de nouvelles lignes de transport en site propre, ce qui suppose un fort engagement financier et en ingénierie des autorités organisatrices de transport (cf. carte 4 : desserte

urbaine et projets de transport en commun en site propre). Pour répondre à ce défi, peut être faut-il d'ailleurs accepter une coopération entre autorités organisatrices de transport au-delà de leur périmètre stricte d'intervention.

- Le rabattement vers des modes lourds existants notamment les lignes TER (l'enjeu est tout aussi important) : rabattement de la partie ouest du Scot Val de Saône-Dombes sur les gares de la ligne Villefranche-Bourg-en-Bresse (cf. carte 5 : polarités non desservies - proximité directe d'une gare), rabattement Morestel sur la Tour-du-Pin.

Du coté de l'urbanisme :

Une structuration de la croissance démographique autour des villes existantes pour leur permettre d'atteindre une masse critique favorable à l'amélioration de la desserte en transports en commun (la dispersion de l'habitat et des activités est l'ennemie n°1 des transports en commun).

Compte tenu de la proximité entre certaines agglomérations des Scot à l'agglomération lyonnaise (Ouest lyonnais en général, agglomération pontoise), relever cet enjeu signifie mener des politiques volontaristes.

3) Conclusion

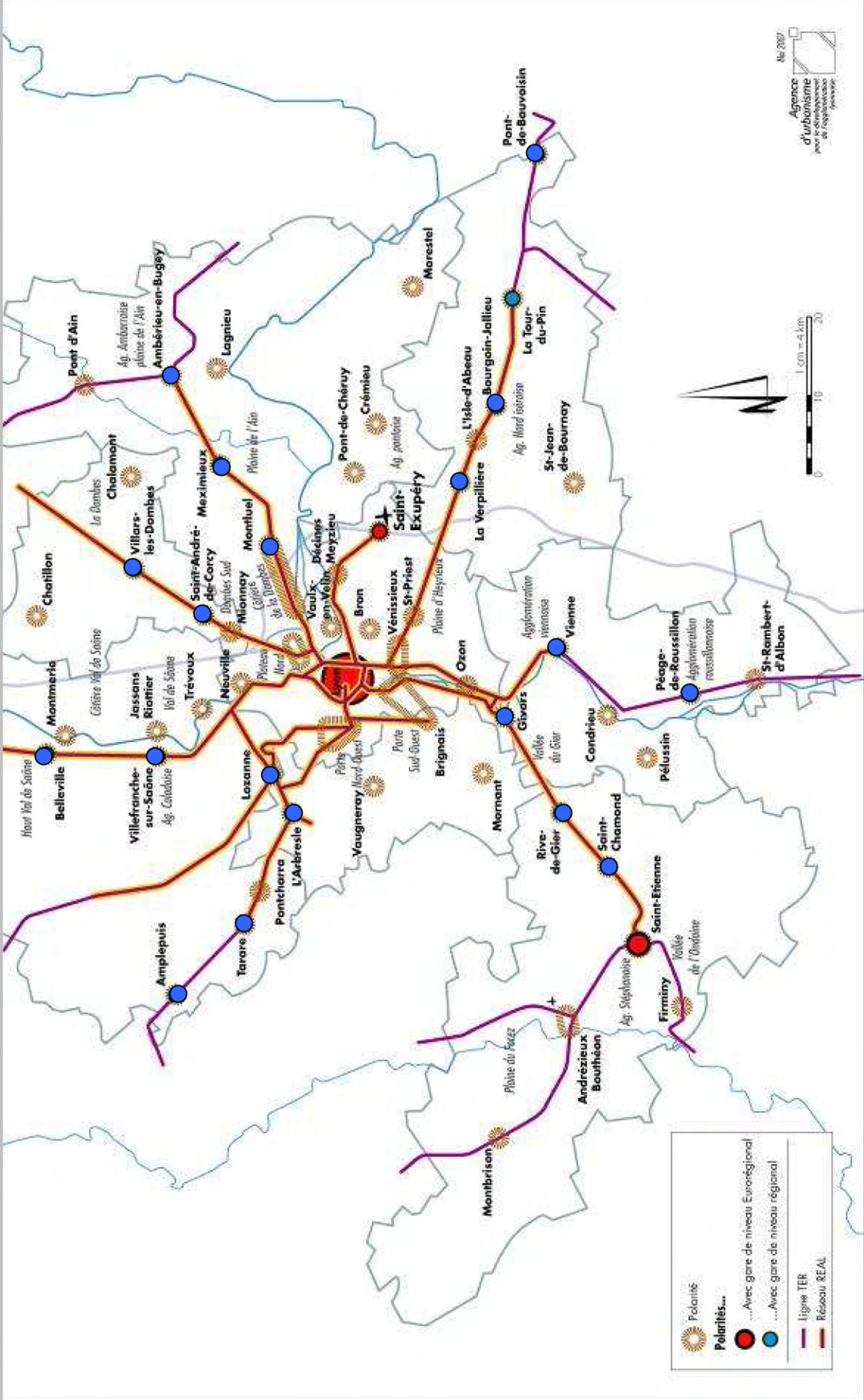
Articuler armature urbaine et TC relève du défi ou du pari.

Relever ce défi ou gagner ce pari suppose que soient réunies plusieurs conditions :

- **une évolution radicale** dans la manière d'appréhender l'urbanisation avec un retour vers la **ville comme lieu d'activité et d'habitat** et, en corollaire, la recherche d'une plus grande densité urbaine et la limitation de la croissance en dehors de l'armature urbaine ;
- une innovation institutionnelle avec l'impérieuse nécessité de rapprocher les collectivités territoriales qui agissent sur l'organisation du territoire et les autorités organisatrices de transports qui détiennent le levier transport, à la fois dans les phases de collaboration et de mise en œuvre ;
- la recherche d'alternatives aux TER pour les territoires qui ne sont pas desservis par le fer.

(directs et semi-directs)

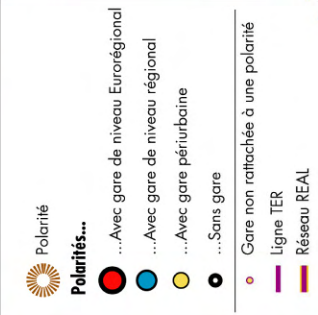
Fréquences régulières sur la journée : à l'heure en pointe et aux 2 heures en creux



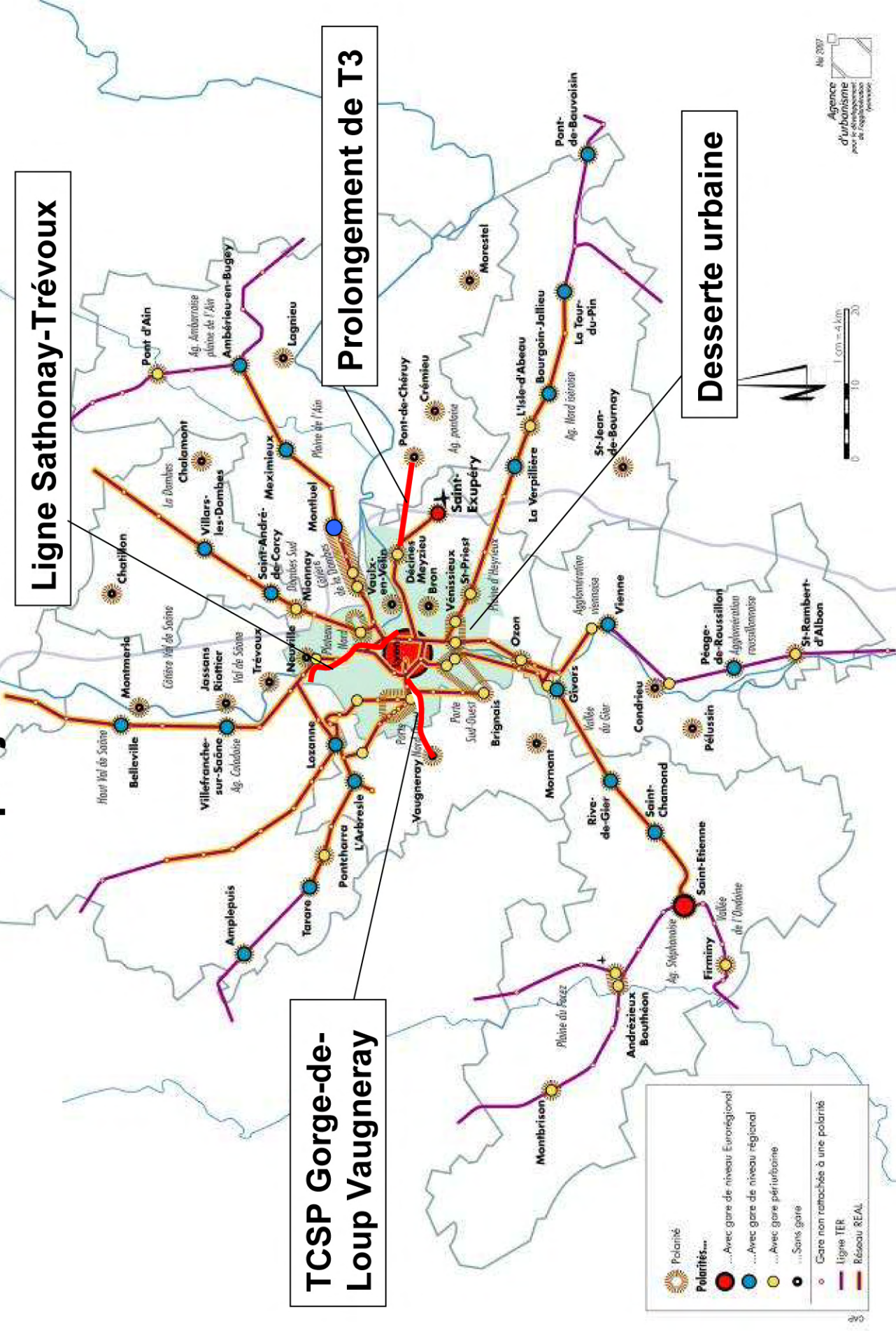
Fréquences régulières sur la journée : à l'heure en pointe et soit fréquences aux 2 heures en creux soit uniquement du renfort de pointe.



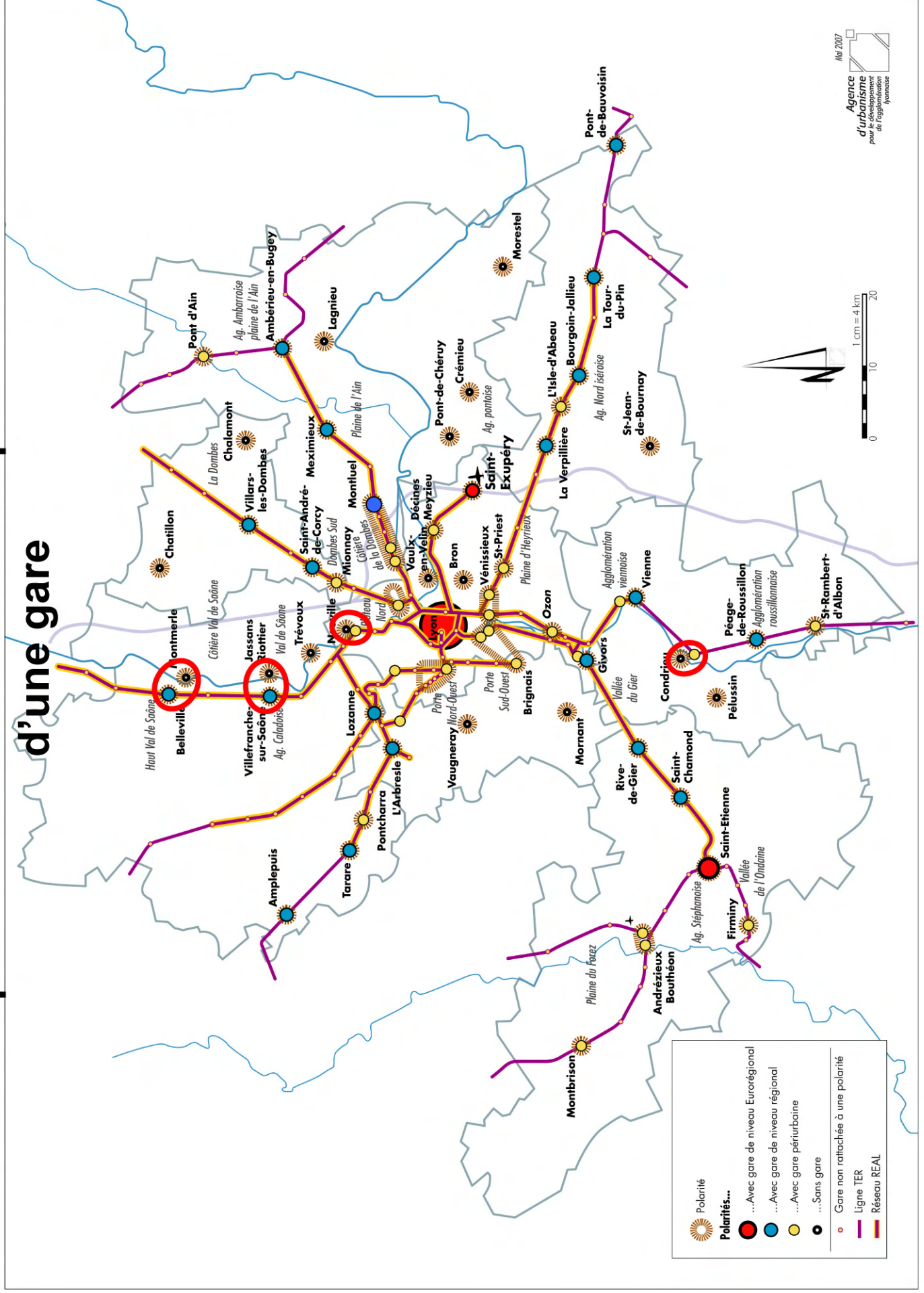
rabattement à organiser



Carte 4 : Polarités non desservies - desserte urbaine et projets de TCSP



Carte 5 : polarités non desservies - proximité directe



3 Les enjeux de l'urbanisation autour des gares dans le Scot des Rives du Rhône

SCOT DES RIVES DU RHONE ET LIEN URBANISME/TRANSPORTS

La recherche de nouveaux équilibres centrés sur les gares

Un projet territorial axé sur une bipolarité

Le Syndicat Mixte des Rives du Rhône a finalisé récemment les orientations générales de son futur Projet d'Aménagement et de Développement Durable. Les élus valident le choix collectif d'un modèle de développement axé sur les deux principaux pôles gares de son territoire : les agglomérations de Vienne-Chasse sur Rhône au nord et de Roussillon-St Rambert d'Albon au sud. Le pôle roussillonnais, de par son fort dynamisme démographique et ses formidables capacités de développement économique, accueillera une part importante de l'essor urbain attendu. Ce développement renforcera son positionnement et participera d'un rééquilibrage souhaité du territoire.

La volonté d'éclairer ce projet autour de "l'objet gare"

Cependant, dans un souci de transparence et de prise de recul, les élus ont volontairement décidé d'interroger cette stratégie spatiale au regard des capacités de densification existantes autour des gares de leur territoire. Ce travail (intitulé étude "Urbagares") a été mené durant le second semestre 2006 par l'Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise sur toutes les gares du territoire, de Chasse/Rhône à St Rambert d'Albon (6 gares au total). Les principaux objectifs de l'étude étaient :

- d'identifier les capacités de développement de l'urbanisation autour des gares ;
- de faire état des potentialités de diversifications socio-économiques du tissu urbain situé dans ces périmètres d'attractivité ;
- de donner des clés de comparaison des scénarios d'organisation territoriale au regard du développement de l'offre ferroviaire.

Ce travail a été réalisé en coopération étroite avec les services de la Région (service transports) en raison du lien indispensable entre la réflexion Urbagares et le projet en cours de Réseau Express de l'Aire métropolitaine Lyonnaise (REAL).

Des résultats édifiants qui alimentent le projet

Le bilan des investigations menées par l'agence d'urbanisme interpelle fortement les élus des Rives du Rhône. Les marges de manœuvre possibles du territoire pour polariser le développement urbain sur les communes gares sont importantes. En effet, la mise en œuvre d'une politique plus volontaire et vertueuse de l'habitat dans les pôles urbains desservis par une gare (sur une base moyenne de 25 logements/ha) ouvrirait des capacités d'accueil de l'ordre de 28 000 logements, au lieu de seulement 11 000 logements sur la base des règles d'urbanisme actuelles. Le rapport est de 1 à 3 !

Ces résultats sont donc à mettre en perspective avec les 25 000 logements attendus par le SCOT à l'horizon 2030. Il est notamment démontré que le pôle viennois pourrait accueillir 2 à 3 fois le nombre de logements que le modèle de développement actuel du SCOT lui « attribue »...

Comment réintégrer de tels résultats dans le parti d'aménagement du SCOT qui se trouve réinterrogé ? Si beaucoup d'autres éléments justifient le développement soutenu du pôle roussillonnais (notamment l'importance des espaces d'activités économiques en projet), cet éclairage permettra au Syndicat, selon les cas, de développer son argumentation, de nuancer ces perspectives, d'augmenter le niveau de ses exigences, etc.

Des incertitudes qui pèseront inévitablement sur la poursuite de ces objectifs

En revanche, des questions, sans doute plus spécifiques aux Rives du Rhône, restent en suspend, au nombre desquelles et de façon non exhaustive :

- quelles ambitions développer pour la voie ferrée en rive droite du Rhône : réactivation possible du transport ferroviaire de voyageurs (à quelles échéances et sous quelle forme?) ou quelles solutions alternatives ?
- quelle évolution attendre du niveau de desserte de la gare de St Rambert d'Albon dans le cas d'un développement démographique conséquent au sud du territoire : peut-on envisager une hausse de cette desserte ou bien faudra-t-il plutôt développer une offre de rabattement sur la gare du Péage de Roussillon ?

En extrapolant, cela pose la question des nouvelles capacités qui pourront être développées à long terme par la Région sur des axes déjà saturés mais où il y a tout lieu d'attendre une augmentation de la fréquentation (augmentation démographique mais aussi hausse du report modal en raison de la hausse attendue du prix des carburants...).

- quels seront les impacts des Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) en cours d'élaboration sur l'agglomération roussillonnaise quant aux capacités réelles de renforcement de l'urbanisation autour de la gare, dans le respect des principes de précaution et de prévention ?

Actionner un mécanisme complexe dont le SCOT n'est qu'un rouage

Aujourd'hui, les élus des Rives du Rhône entrent dans la phase d'élaboration du Document d'Orientations Générales du SCOT. Ils comptent à ce titre réfléchir au développement et à la coordination des multiples leviers d'actions indispensables à la réussite du lien urbanisme/déplacements. D'ores et déjà peuvent être repérés :

- l'outil réglementaire : le SCOT doit réussir la mise en cohérence des politiques publiques autour de l'objet gare (densité, pôles d'échanges, PLH, PDU, etc.) ;
- l'outil foncier : une extension récente du périmètre d'intervention de l'EPORA (Etablissement Public foncier Ouest Rhône-Alpes) sur une grande partie des Rives du Rhône aidera les intercommunalités compétentes dans la maîtrise de l'urbanisation des pôles gares. Une vraie notion d'urgence encadre cette exigence :

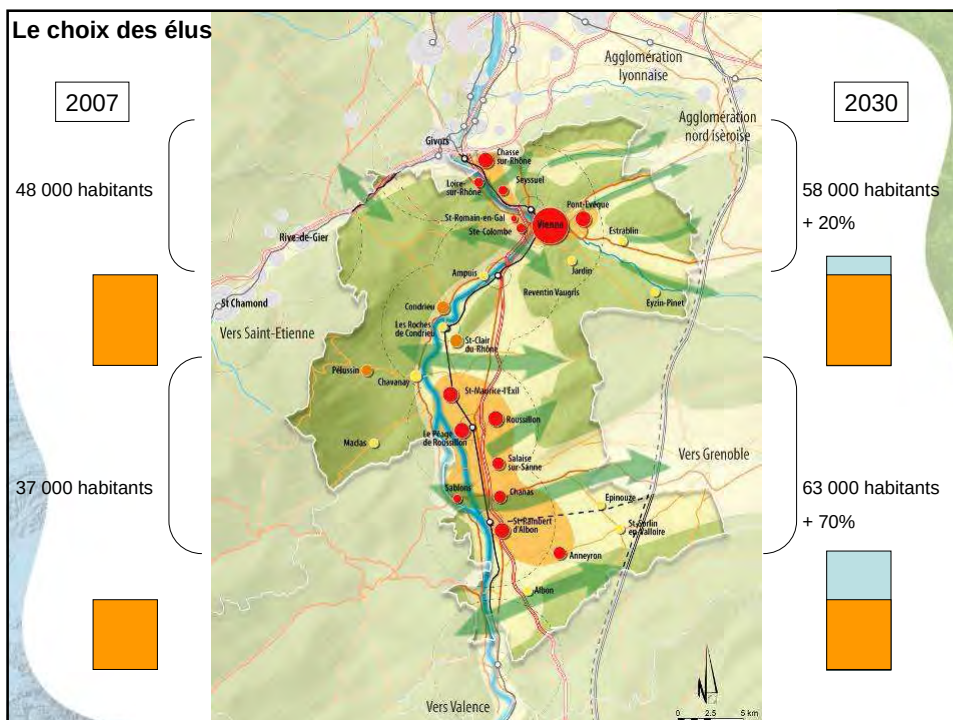
des périmètres d'intervention et de veille foncière pourront-ils être mis en œuvre rapidement ?

- l'outil contractuel : les objectifs du SCOT devront être prolongés et trouver leurs concrétisations opérationnelles sur le territoire, incités et appuyés en cela par les démarches contractuelles comme les CDRA. L'idée d'une conditionnalité future des aides financières émerge à ce titre petit à petit... ;
- plus loin, c'est concrètement l'émergence de « nouvelles échelles de solidarités et de coopération » qu'il faut soutenir. Les logiques de déplacements, de rabattement vers les gares (d'une rive à l'autre notamment) échappent aux découpages administratifs : les Plans de Déplacements Urbains de demain (PDU) pourront-ils être « trans-territoriaux » ? Cette idée ouvre sur l'élargissement nécessaire à long terme des périmètres de réflexion et/ou de coopération : rapprochement des AOTU de l'aire métropolitaine, regroupement des intercommunalités, etc.

SCOT des Rives du Rhône et lien urbanisme/transports

La recherche de nouveaux équilibres centrés sur les gares

6eme rencontre des présidents – Bourgoin Jallieu – 22 mai 2007



Le système de gares

● Principal pôle urbain



Le système de gares

● Principal pôle urbain

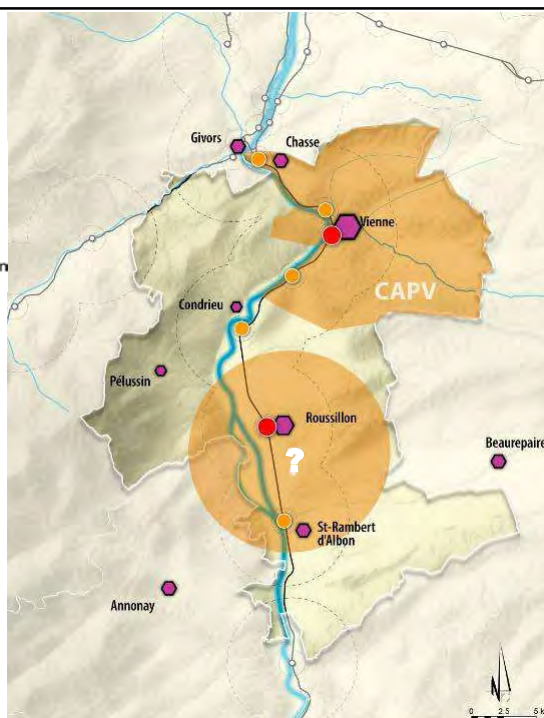
● Gare périurbaine

● Gare régionale



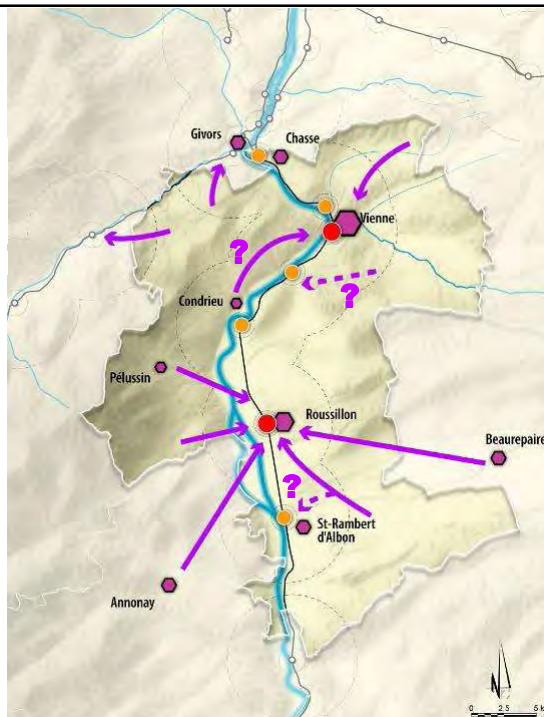
Le système de transport en commun

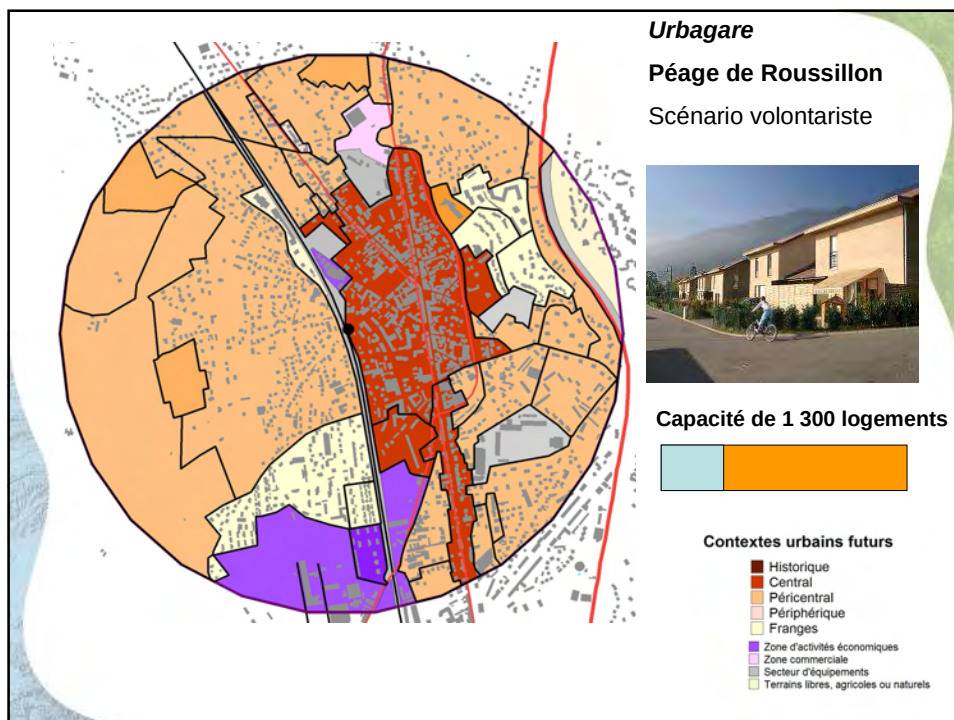
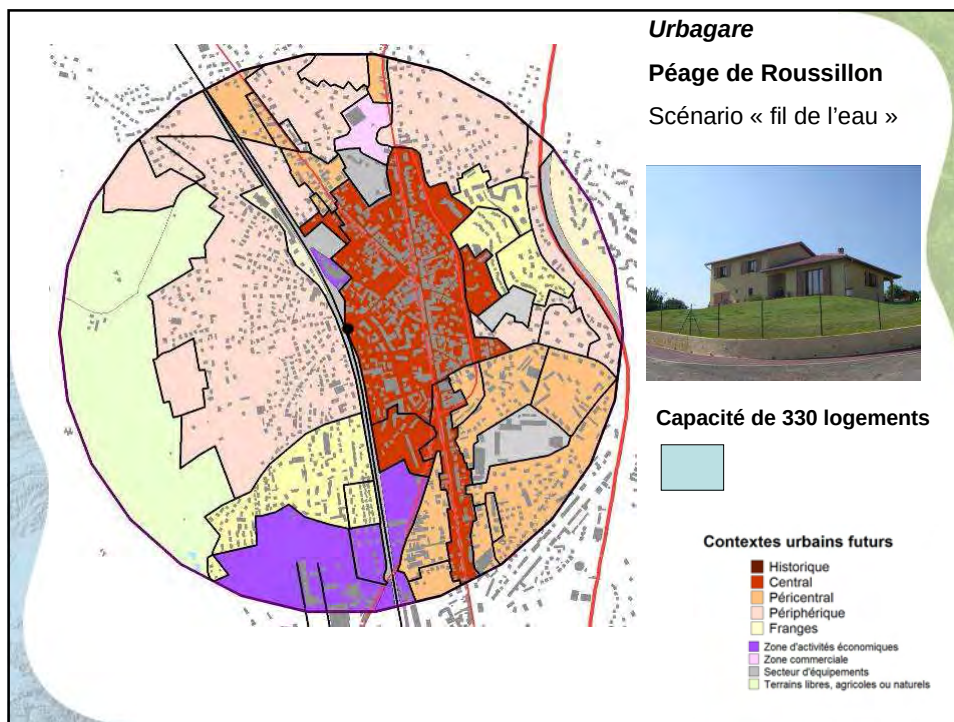
- Principal pôle urbain
- Gare périurbaine
- Gare régionale
- Périmètre de transport urbain (AOTU)



Le système de rabattement

- Principal pôle urbain
- Gare périurbaine
- Gare régionale
- ➔ Principe de rabattement





4 **Protocole d'accord pour le développement de l'intermodalité à l'échelle de l'aire urbaine lyonnaise**



Protocole d'accord pour le développement de l'intermodalité à l'échelle de l'aire urbaine lyonnaise

Pour offrir aux habitants du bassin de vie lyonnais un service de transports répondant à leurs attentes, respectueux de l'environnement et structurant le développement urbain, les collectivités et autorités responsables de transports (Région Rhône-Alpes, Département du Rhône, Grand Lyon, SYTRAL et SNCF) se sont fixé une nouvelle ambition : constituer un véritable réseau de transports en commun d'agglomération.

Le Grand Lyon est doté aujourd'hui d'un système de transports en commun performant. Mais, les problèmes de déplacement dépassent le seul territoire du Grand Lyon et se posent à l'échelle de l'aire urbaine. Pour empêcher que la voiture ne soit le seul moyen possible d'échange entre le Grand Lyon et les pôles urbains qui l'entourent, il convient de mettre en place un mode de transports combinés qui permette la complémentarité entre réseau ferré, réseau urbain et transports en cars assurés par le SYTRAL, le Département du Rhône et la Région Rhône-Alpes, de manière à former un système de transports en commun qui soit à la bonne échelle.

L'ensemble des autorités responsables souhaite limiter le développement excessif de la circulation automobile et en réduire les nuisances, tout en facilitant les déplacements de personnes.

Cet objectif est confronté à l'évolution de la démographie, dont la croissance s'effectue principalement en périphérie, bien au-delà de la première couronne, même si le centre de l'agglomération augmente en population.

Le phénomène de péri-urbanisation bouleverse les distances et les périmètres de déplacements quotidiens des habitants. La modification des usages est plus rapide que la création et l'évolution des différents modes et systèmes de transports publics.

Pour répondre à ce défi, il est nécessaire de renforcer l'intégration des réseaux, afin d'offrir un service unifié, performant et facilitant les déplacements.

A cette fin, Jean-Jack Queyranne, Président du Conseil régional Rhône-Alpes, Michel Mercier, Président du Conseil général du Rhône, Gérard Collomb, Président du Grand Lyon, Bernard Rivalta, Président du SYTRAL, et Louis Gallois, Président de la SNCF, ont décidé de réunir leurs efforts dans une démarche fondée sur les principes suivants :

- coordination de l'ensemble des offres de transports publics en particulier le maillage des réseaux existants,
- mise en place de dessertes ferroviaires cadencées,
- mise en place d'une tarification intégrée et de supports de titres de transport unifiés et utilisables dans tous les réseaux de transports,
- adaptation des services aux besoins des personnes à mobilité réduite,
- organisation de rabattement en transports collectifs sur les axes structurants,
- modernisation et création de pôles d'échanges et développement de parkings de rabattement attractifs pour les automobilistes et les cyclistes,
- développement de systèmes d'information communs pour les voyageurs.

Ces principes seront déclinés dans un plan d'actions qui sera arrêté d'ici juin 2005, comprenant un volet court terme et un volet moyen terme.

Ce programme précisera notamment :

- les conditions de mise en place d'un titre de transport unique, avec une tarification commune selon une approche zonale. Une première étape de déploiement d'un support carte à puce commun sera réalisée d'ici fin 2006.
- Le calendrier de déploiement du réseau express d'agglomération :
l'objectif de la Région Rhône-Alpes est le cadencement de l'ensemble du bassin de vie lyonnais en 2008, avec le soutien de RFF et de la SNCF, dans le cadre de l'étude de faisabilité du cadencement de l'ensemble du réseau rhônalpin.

Afin de s'assurer de la bonne mise en oeuvre de ces actions coordonnées, une première réalisation d'ici 2007, à titre expérimental, portera sur l'axe Mâcon-Lyon-Vienne, en lien avec les autorités responsables de transport concernées.

Il comprendra, en outre, des opérations ciblées qui sont déjà programmées :

- Décembre 2006 : mise en service de LEA, le tramway entre la Part Dieu et Meyzieu Z.I qui assurera aux habitants de l'est de l'agglomération un accès rapide et fréquent au centre de l'agglomération.
- 2007 : mise en service de Leslys, tramway express entre Lyon Part Dieu et l'aéroport Lyon-Saint Exupéry. Au-delà de la seule desserte de l'aéroport, cette liaison permettra de relier efficacement les trois grandes gares de l'agglomération lyonnaise
- 2009 : mise en service de la halte ferroviaire Jean Macé, nouveau nœud ferroviaire de correspondance entre le réseau TER et le réseau urbain (ligne B du métro et T2 du tramway), améliorant pour les voyageurs fréquentant le réseau ferroviaire, l'accès aux quartiers de la Part Dieu et de Gerland.
- Avant 2010: mise en service de la première phase de modernisation et de développement des transports ferroviaires régionaux dans l'Ouest lyonnais.

Le rôle de chacun

Conformément à la loi, la Région Rhône-Alpes organise et finance les services régionaux ferroviaires de voyageurs.

Le Département du Rhône, organisateur des services de transports interurbains, contribue au présent protocole par la restructuration de son réseau en articulation avec les axes structurants ferroviaires, par la réalisation de parkings de rabattement à partir de la voirie départementale, à proximité des gares ferroviaires, et par la réalisation de la liaison Leslys.

Le SYTRAL, organisateur des services de transports urbains de l'agglomération lyonnaise, contribue au présent protocole par la réalisation de lignes fortes et des parcs relais inscrits au plan de déplacements urbains et par l'adaptation du réseau TCL aux améliorations du niveau de service sur les axes ferroviaires structurants.

Le Grand Lyon réalise des parkings de rabattement, facilite l'accès aux stations intermodales situées sur son territoire et veille à ce que le développement de l'urbanisation s'appuie sur les axes structurants de transports en commun.

La SNCF, exploitant du réseau ferroviaire régional de voyageurs, met en œuvre les orientations données par la Région Rhône-Alpes, notamment en matière de cadencement, de billettique, d'information et de services aux voyageurs et d'aménagement des gares.

La SNCF et les autres opérateurs oeuvrent à réunir les conditions techniques nécessaires à la réalisation du réseau express à l'échelle du bassin de vie lyonnais, porté par les collectivités et les autorités responsables de transport.

La méthode

Le suivi de ce protocole d'accord et la réalisation du plan d'actions sont placés sous le contrôle d'un comité stratégique rassemblant les exécutifs des institutions signataires ; ce comité se réunira chaque semestre. Il sera élargi à RFF et, autant que de besoin, aux autres autorités responsables de transports concernées.

Un comité technique réunissant les directions de chacune des institutions se réunit chaque trimestre. Il lui appartient de veiller à l'instruction et à la mise en œuvre du programme d'actions et d'en faire rapport au comité stratégique. Le secrétariat technique de cette démarche partenariale est assuré conjointement par la Région et la SNCF.

Lors de la prochaine réunion du comité stratégique, en juin 2005, les signataires statueront sur le programme détaillé des actions concourant à la réalisation du présent protocole.

Fait à Lyon, le mardi 22 février 2005

**Le Président du Conseil
régional Rhône-Alpes**

**Le Président du Conseil
général du Rhône**

**Le Président du Grand
Lyon**

Jean Jack QUEYRANNE

Michel MERCIER

Gérard COLLOMB

Le Président du SYTRAL

Le Président de la SNCF

Bernard RIVALTA

Louis GALLOIS



Pôle Grands Territoires

18 rue du lac - BP 3129 - 69402 Lyon Cedex 03
Tél. 04 78 63 43 70 - Télécopie 04 78 63 40 83
www.urbalyon.org