

## **Enquête publique sur le projet de PDU 2017/2030 de l'agglomération lyonnaise**

Le projet de PDU 2017/2030 de l'agglomération lyonnaise a été arrêté le 09/12/2016 par le comité syndical du SYTRAL et est soumis à une enquête publique du 15 mai au 20 juin 2017. Ce document a été notifié en janvier 2017 aux maires des communes rentrant dans le périmètre du PDU pour avoir l'avis des conseils municipaux. Certains conseils municipaux des communes des Monts d'Or ont donné un avis défavorable à ce projet.

La révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération lyonnaise<sup>1</sup> est assurée par le Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération lyonnaise (SYTRAL).

Le PDU est situé réglementairement entre le SCoT 2030 (adopté le 19 mai 2017) et le PLU-H (qui devrait être adopté en 2018). Ainsi le PDU est opposable au PLU-H.

L'association SEVDOR a examiné le projet de PDU en particulier pour le secteur des Monts d'Or et du Val de Saône.

### **Typologies particulières des Monts d'Or pas prises en compte dans l'élaboration du projet de PDU**

SEVDOR constate que l'élaboration du projet de PDU a été réalisée en divisant le Territoire du Périmètre des Transports Urbains du SYTRAL en secteurs : Centre, Ouest, Nord et Est. Quatre communes des Monts d'Or (Limonest, Saint Didier, Saint Cyr, Lissieu) appartiennent au secteur Ouest, les six autres communes (Collonges, St Romain, Couzon, Albigny, Curis, Poleymieux) appartenant au secteur Nord.

Le secteur Ouest s'étend de Givors au Sud à Lissieu au Nord. Les typologies des communes des Monts d'Or sont très différentes de celles des communes du Sud de ce secteur. Les Monts d'Or sont reconnus comme zone de montagne (classement agriculture de montagne), avec un relief escarpé, une voirie étroite et sinueuse, un réseau de transports en commun limité...alors que la zone Sud est une zone de bassin (bassin du Rhône) bien structurée en termes de modes de transports (voie ferrée, voirie autoroutière, voie navigable...).

Le secteur Nord regroupe les communes des conférences territoriales du Plateau Nord et du Val de Saône<sup>2</sup>. Les six communes des Monts d'Or de ce secteur se trouvent ainsi regroupées avec des communes totalement urbanisées avec des réseaux denses de transports en commun et de pistes cyclables.

---

<sup>1</sup> L'agglomération lyonnaise est composée :

- des 59 communes de la Métropole de Lyon,
- des 8 communes de la communauté de l'Est Lyonnais (CCEL) , Jons, Pusignan, Genas, Colombier-Saugnieu, Saint-Bonnet-de-Mure, Saint-Laurent-de-Mure, Toussieu, Saint-Pierre-de-Chandieu,
- de 6 communes de l'Ouest Lyonnais, Brindas, Chaponost, Grézieu-la-Varenne, Messimy, Sainte-Consoce, Thurins.

<sup>2</sup> **Plateau Nord**

3 Communes : Caluire-et-Cuire, Rillieux-la-Pape, Sathonay-Camp.

**Val de Saône**

17 Communes : Albigny-sur-Saône, Cailloux-sur-Fontaines, Collonges-au-Mont-d'Or, Couzon-au-Mont-d'Or, Curis-au-Mont-d'Or, Fleurieu-sur-Saône, Fontaines-Saint-Martin, Fontaines-sur-Saône, Genay, Montanay, Neuville-sur-Saône, Poleymieux-au-Mont-d'Or, Quincieux, Rochetaillée-sur-Saône, Saint-Germain-au-Mont-d'Or, Saint-Romain-au-Mont-d'Or, Sathonay-Village.

Les typologies des communes des Monts d'Or sont très différentes de celles avec lesquelles elles sont regroupées. Il est donc difficile, dans ce contexte d'avoir une approche des déplacements adaptée au contexte global des Monts d'Or.

### **Mode de transport sur le secteur des Monts d'Or / Modes de transport alternatifs à la voiture**

L'enquête déplacements de 2015 fournit des données sur les taux de motorisation : sur les Monts d'Or il est de 1,45 alors qu'il est de 0,99 sur la zone Centre de Lyon et Villeurbanne. En outre, cette étude montre que le mode de transport le plus utilisé sur les Monts d'Or est la voiture (64%).

L'utilisation de la voiture n'est que le résultat de l'insuffisance et du peu d'efficacité des transports en commun sur les Monts d'Or. Aucune amélioration n'est proposée : pas de nouvelle ligne pour une desserte transversale Est/Ouest.

Le projet de PDU préconise de limiter les déplacements automobiles qui sont sources de pollution atmosphérique en privilégiant les transports en commun et des modes de transport alternatifs : modes doux du type vélo et marche. Sur les Monts d'Or, le vélo et la marche ne peuvent pratiquement pas être mis en œuvre. Pour le vélo, le réseau routier est pentu avec de forts dénivelés (170 m en bord de Saône à 627 m au Mont Verdun) : parcourir les Monts d'Or relève d'une véritable performance sportive. De plus, les pistes cyclables sont pratiquement inexistantes. Pour la marche, les voiries en dehors des centres villages sont peu équipées de trottoir et il est risqué de marcher en bordure de route.

### **Trafic de transit sur les communes des Monts d'Or**

Les communes des Monts d'Or (St Didier, St Cyr, Collonges...) sont envahies, en début et en fin de journée, par des trafics de transit Est/Ouest et Nord/Sud qui s'éloignent des voiries saturées du Val de Saône et des arrivées autoroutières (A6 et A89) sur l'agglomération lyonnaise. Cette densification du trafic sur le réseau routier des communes des Monts d'Or aux heures de pointe n'est pas prise en compte dans le projet de PDU. Des solutions doivent être trouvées sur le Val de Saône et sur le secteur Ouest de l'arrivée de l'A6 et de l'A89 pour réduire les trafics de transit sur les Monts d'Or.

### **Favoriser l'utilisation du pôle multimodal de Vaise**

Les parkings du pôle multimodal de la gare de Vaise sont saturés dès 9h. Après cette heure, les habitants des Monts d'Or ne peuvent plus se garer dans ces parkings et prendre le métro D à partir de son terminus.

Pour favoriser l'utilisation du pôle multimodal de la gare de Vaise, il est urgent de prévoir d'augmenter la capacité des parkings de ce pôle. Cette augmentation de capacité ne figure pas dans le projet de PDU.

### **Déplacements sur le Val de Saône**

Les voiries des 2 rives du Val de Saône sont embouteillées régulièrement aux heures de pointe.

Rien n'est dit de concret sur la ligne Trévoux-Sathonay. Il est seulement fait référence au SCoT de l'agglomération lyonnaise (page 212 du projet de PDU) qui prévoit de « garantir à terme l'exploitation de l'emprise Sathonay – Neuville –

Trévoux, réouverture au transport de voyageurs afin de desservir les polarités urbaines de Neuville sur Saône et de Trévoux, de les relier aux polarités de Caluire et Cuire et Rillieux la Pape et d'améliorer la desserte du Val de Saône en rive gauche, sur un bassin de vie de 153 000 habitants, et améliorer en particulier les conditions d'accès à la Part Dieu. ». Il est regrettable que le projet de PDU ne reprenne pas à son compte, de façon concrète et dans des délais courts, la réouverture de cette ligne sur la rive gauche de la Saône car elle permettrait de diminuer le nombre de voitures dans le Val de Saône et de réduire les embouteillages.

Cette réouverture serait le seul moyen de rééquilibrer les flux de voyageurs empruntant les transports en commun sur les deux rives de la Saône.

Le projet propose d'organiser seulement les rabattements vers les gares de la rive droite de la Saône : augmentation du nombre de places de parkings transformant les alentours des gares en immenses parkings. Cela sera le cas des gares de Saint-Germain, Albigny, Couzon et Collonges (voir carte page 207 et « actions stratégiques d'ici 2022 » page 208). Il en résultera un accroissement de la circulation sur le Val de Saône des habitants de la rive gauche venant le matin vers les gares de la rive droite et rentrant le soir. Cette configuration qui privilège les lignes ferroviaires de la rive droite va encore plus accroître les embouteillages sur les ponts déjà saturés de véhicules aux heures de pointe.

Seul petit espoir la création d'un demi-échangeur entre les autoroutes A6 et A46 à Quincieux permettant aux habitants du Val de Saône d'aller plus facilement à Lyon. Est-ce que cela va réduire le nombre de poids lourds empruntant le pont de Neuville pour se rendre à Lyon ? Si les péages sont payants, les routiers éviteront l'autoroute pour des raisons économiques, le gain de temps sur les trajets restant modeste.

### **Conclusion**

Le projet de PDU aussi bien dans sa forme que sur le fond ne répond pas aux problèmes de déplacements dans les Monts d'Or et dans le Val de Saône

Pour les Monts d'Or, les déplacements dans les communes de ce massif sont difficiles en raison de ses caractéristiques de zone de montagne (classement agriculture de montagne) : relief escarpé, voirie étroite et sinueuse et d'une offre de transports en commun limitée en réseau et en fréquence. Les modes de déplacement doux (vélo et marche) ne sont pas des alternatives crédibles et compatibles à la voirie existante. Les déplacements en voiture restent le seul mode adapté aux communes des Monts d'Or. La densification de l'habitat liée à la loi Alur va renforcer le trafic automobile et littéralement asphyxier « le poumon vert de l'agglomération lyonnaise ».

Pour le Val de Saône, Le projet de PDU doit être modifié pour prendre en compte la réouverture de la ligne ferroviaire Trévoux – Sathonay qui est le seul moyen de rééquilibrer l'offre de transport en commun sur les deux rives de la Saône. Il ne faut pas miser sur le seul renforcement des infrastructures de parkings des gares le long de la ligne Lyon/Vaise – Saint Germain. En outre, il ne faut pas que le développement des parkings des gares sur la rive droite de la Saône soit un alibi pour densifier l'habitat sur les pentes Est des Monts d'Or.