



ENQUETE PUBLIQUE PDU

Observations et propositions

Du

COMITE INTERCOMMUNAL D'INTERET LOCAL DE LYON LA PLAINE SAINTE FOY LES LYON

Parmi les objectifs de ce projet de révision du PDU, nous avons retenu :

« la poursuite de la dynamique globale engagée en faveur de la baisse de l'usage de la voiture, en s'appuyant sur un fort développement de l'usage du vélo et sur une poursuite de la croissance des déplacements réalisés en transports collectifs et à pied.

Ainsi, la répartition modale visée à l'horizon 2030 et à l'échelle des 73 communes du PDU est la suivante :

- 35 % des déplacements réalisés en voiture et deux-roues motorisés contre 44 % en 2015
- 35 % des déplacements réalisés à pied (y compris ses auxiliaires comme les trottinettes), contre 34 % en 2015
- 22 % des déplacements réalisés en transports collectifs, à la fois TCL et TER, contre 19 % en 2015
- 8 % des déplacements réalisés en vélo, contre 2 % en 2015 »

Concernant notre territoire, c'est-à-dire l'Ouest lyonnais, le CIIL Lyon La Plaine Ste Foy les Lyon a retenu :

« le constat que ce secteur est un territoire contrasté où le ferroviaire apparaît structurant mais où le réseau routier et son utilisation restent majeurs » - **64% des déplacements s'effectuent en voiture, taux le plus fort du secteur PDU -**

- l'identification de 2 corridors prioritaires pour lesquels des études et des aménagements sont à réaliser en vue ***d'améliorer la performance du réseau de bus*** :

- 1 e corridor de Francheville vers Lyon Centre, qui préfigure la ligne forte A2, en ciblant la ligne de bus C20
- 1 e corridor de rocade du Val d'Yzeron (Lyon 5, Tassin la Demi-Lune, Francheville, Oullins) au nord vers Gorge-de-Loup (métro D), au sud vers la gare d'Oullins (métro B), réalisé par la ligne de bus 14.

Les études de faisabilité et la programmation de réalisation seront faites d'ici 2022. Les aménagements pourront s'étaler jusqu'à la période 2023-2030

- le développement de la fréquentation du **train** Brignais-Saint Paul
- la création d'un parc-relais au terminus de la ligne express LEOL, exploitée sous le nom C24E, à Grézieu-la-Varenne, afin de capter le plus en amont possible les voitures entrant dans le Val d'Yzeron et se rendant dans le Centre, et dé saturer ainsi la RD489
- la réalisation d'une ligne forte A2 (Francheville-Sainte Foy lès Lyon-Lyon), d'ici 2030
- l'étude, d'ici 2020, d'une ligne de **métro** E vers Alai (Francheville-Tassin-Lyon)
- l'apaisement des voiries de l'ouest, d'ici 2030, en lien avec la *réalisation de l'Anneau des sciences* et la *requalification en boulevard urbain de l'axe A6/A7* déclassé entre Limonest et Pierre Bénite. »

NOTRE POSITION : le SYTRAL a bien été juge et partie dans cette affaire..... , l'automobile ne sera pas toujours polluante, et la mobilité est un facteur essentiel d'intégration sociale.

- tous les *éléments* qui orientent les habitants des 2ème et 3ème couronnes vers les transports collectifs sont les bienvenus car *ils limitent la pénétration dans nos voiries locales*
- Pour notre secteur, *la seule certitude qui apparaît* est le déclassement de l'A6 à l'entrée de Lyon avec transformation en boulevard urbain (feux tricolores, etc.) à l'horizon 2030, mais.... avec une deuxième phase "en cohérence avec le projet multimodal d'Anneau des Sciences" dont "l'opportunité a été acté par le Grand Lyon en juillet 2013. Sur ces bases, des études d'approfondissement sont en cours...sachant que l'opération est conditionnée à "la réalisation d'un itinéraire de grand contournement de l'agglomération financé par l'Etat" (pages 110, 111 et 113)

La question est de savoir quelle est la capacité à influencer sur l'Etat maître d'œuvre en matière d'autoroutes, et la capacité financière des collectivités territoriales pour l'Anneau des Sciences.

Les projets sont là, mais l'horizon de réalisation des grosses infrastructures demeure flou...

- Par contre, la *combinaison de la liaison A89-A6, d'ici 2018, avec la transformation en boulevard urbain de l'A6* à l'entrée de Lyon *nous fait craindre des difficultés pour l'accès au centre-ville*, car rien de concret n'est avancé concernant l'amélioration des transports urbains sur le "Plateau", si ce n'est la reprise de promesses telles que :
 - le projet de ligne forte A2 (Francheville à Perrache), c'est à dire en site propre, d'ici 2030 (p.203), difficilement réalisable eu égard à la largeur de la rue Commandant Charcot.....et aux alignements qui n'ont pas été réalisés malgré nos demandes
 - "l'étude, d'ici 2022, d'une liaison métro vers le secteur d'Alai, afin de desservir le 5ème Arrdt, permettant de créer un pôle multimodal important en liaison avec le périphérique prolongé....." (p.199).

Nous restons sceptiques sur l'aboutissement de cette étude, car la réponse en non faisabilité était celle que faisait le SYTRAL depuis plusieurs années aux demandes des CIL du « Plateau »

Miser sur une partie de la baisse de l'utilisation de la voiture en parallèle à un fort développement de l'usage du vélo relève du vœu pieu, notamment dans l'ouest lyonnais, zone au relief le plus accidenté et où le taux des déplacements en voiture est le plus fort dans le périmètre du PDU.

Nous relevons donc beaucoup d'incohérences :

- Suite au déclassement de l'autoroute A6 – A7, que faisons-nous de ce trafic et comment régularisons-nous l'accès en ville ?
- Comment seront réglés les problèmes de stationnement dans le secteur ouest sachant que la voiture est ici un élément incontournable de déplacement ?
- Comment imaginer une ligne A2 en site propre alors que la voirie ne peut le supporter ?

- Quelle certitude quant à la mise en service de « l'Anneau des Sciences », priorité pour moduler et organiser le trafic dans l'agglomération lyonnaise, alors que ce projet est conditionné à la réalisation en parallèle d'un grand contournement autoroutier financé par l'Etat ?

En résumé, les constats, les analyses et les intentions sont bonnes mais ce projet de PDU reste dans la continuité de ces dernières années, sans prise en compte de l'évolution de la population et de ces besoins (150 000 logements supplémentaires sont prévus dans le périmètre du SCOT d'ici 2030), et du caractère spécifique de l'Ouest lyonnais.

Il n'y a pas de projet novateur de transports en commun basé sur des liaisons rapides au métro, au tram, au train, combinées avec une réalisation impérative de l'Anneau des Sciences.

Et lorsque nous lisons, page 52 : « toutefois dans le contexte actuel de raréfaction des ressources publiques, les coûts de fonctionnement et de mise à niveau des systèmes existants pèsent fortement sur les budgets locaux et invitent à réinterroger les choix futurs en matière d'investissement », nous ne pouvons que poser la question :

Comment alors tenir l'objectif de 22% de déplacement en transports en commun ?

CONCLUSION

En ce qui concerne le "Plateau" et l'accès au Centre-ville, les difficultés seront accrues pour les automobilistes dont le flux ne se tarira pas, en raison de transports en commun déficients.

Nous n'avons pas d'innovations, pas d'idées nouvelles qui permettraient d'endiguer le besoin de voiture, la circulation pendulaire et de transit, et répondre ainsi à l'attente des habitants de l'agglomération afin d'améliorer leur quotidien.

Emanation des collectivités locales et acteur du transport public, le SYTRAL n'a manifestement pas les moyens de ses ambitions.

Sans anticipation, nous risquons une fois de plus de subir.