



## CONTRIBUTION au PDU

### Union des Comités d'Intérêts Locaux de la Métropole de Lyon

Les enquêtes « Déplacements » réalisées en 2015 font ressortir la voiture comme mode de déplacement le plus utilisé avec une diminution de son utilisation au fur et à mesure que l'on se rapproche du cœur de l'agglomération.

Cette situation démontre que l'automobile doit absolument être relayée par d'autres moyens de déplacement plus apaisés, efficaces et respectueux de l'environnement, qui sont les transports en commun sous toutes leurs formes, les deux roues non polluants et la marche à pieds selon les distances que l'on a à effectuer et son propre choix personnel.

Nous sommes globalement en accord avec l'ensemble des mesures préconisées, tout en souhaitant quelques correctifs et des améliorations sur quelques points

En préambule, l'UCIL est perplexe sur le fait que les déplacements urbains restent de la compétence de chaque commune alors qu'ils devraient relever incontestablement de l'autorité métropolitaine.

#### **I - Les déplacements automobiles**

##### **a) Autour de la Métropole**

Il est nécessaire d'accélérer avant 2030, la réalisation du contournement Est de l'agglomération, levier essentiel pour réduire notablement le passage automobile sous le tunnel de Fourvière et les pollutions atmosphériques, sonores, olfactives, sanitaires.... générées par une circulation souvent à la limite du tolérable.

Ce contournement est déjà réalisé en partie depuis l'A6 par l'A46 nord prolongée par l'A 432 jusqu'à l'autoroute A43 à hauteur de Saint Exupéry. Il faudrait a minima réaliser une liaison jusqu'à l'A46 sud du côté de Saint Symphorien d'Ozon et l'élargissement à 3 voies de cette même A46 sud jusqu'à Ternay avec bretelle de raccordement directe à l'autoroute A7.

Mais pour nous, la solution la plus efficace est de relier l'A432 depuis Saint Exupéry, au sud de l'agglomération de Vienne autour de l'actuel péage de Reventin-Vaugris afin de décongestionner l'agglomération en éliminant de la traversée de Lyon, le trafic international de transit des véhicules poids lourds et de tourisme.

( Plan dans le cahier d'acteur de l'UCIL relatif à l'Anneau des Sciences en **annexe 1**)

## **b) Dans la Métropole**

1°/ Le contournement doit être complété bien avant 2030, par l'aménagement de l'Anneau des Sciences approuvé à la suite d'un débat public, afin d'améliorer les déplacements urbains de l'ouest et du nord ouest de la métropole (cahier d'acteur de l'UCIL relatif à l'Anneau des Sciences en **annexe 1**).

Cet ouvrage indispensable pourra désenclaver le 5<sup>ème</sup>, le 9<sup>ème</sup> et les communes de l'Ouest lyonnais depuis la porte du Valvert (Ecully, Tassin) jusqu'à celle de la Saulaie (Oullins, Pierre Bénite, La Mulatière) puis Saint Fons où un pont enjambant le Rhône permettra un bouclage circulaire indispensable du boulevard périphérique.

De nouvelles lignes de transport en commun performantes en site propre et de marchandises pourront voir le jour ainsi que des parcs relais et de covoiturage avec le réaménagement de certains axes routiers pénétrant depuis l'ouest.

2°/ Le déclassement de l'autoroute A7 en aval du tunnel de Fourvière doit assurer la requalification de toute cette voie en un boulevard urbain le long du Rhône régulé par des feux tricolores, mieux adapté à tous les modes de circulation apaisée avec notamment pistes cyclables, promenades arborée pour piétons, et la construction d'un nouveau pont sur le Rhône reliant la Presqu'île à Gerland pour désenclaver le quartier de la Confluence (deux à terme).

## **II - Le Stationnement**

### **a) Sur voirie**

Le stationnement payant est à généraliser dans l'ensemble des secteurs actuels situés en zone UC à Lyon, dans les centres de quartier des autres communes, et les parties de zonage UR où l'urbanisme est dense, notamment à proximité des stations de métro, de tramway, des équipements publics à forte fréquentation tels que hôpitaux, salles de spectacles, universités et établissements d'enseignement supérieur en l'adaptant en fonction du quartier.

Le nombre de places réservées aux personnes handicapées en surface devrait être porté à 3%. Dans les secteurs anciens non équipés de parkings privés, il faut étudier une meilleure offre de stationnement public, sans restreindre celui de surface pour les riverains

### **b) Constructions neuves de logements**

Dans le futur PLUH, le ratio d'une place pour 75m<sup>2</sup> doit être conservé en matière de logement privé de même que celui d'1 place par logement pour le logement social. (Note en **annexe 2** sur les préconisations de l'UCIL)

Pour les résidences para-hôtelières (étudiants, seniors, services...), il pourrait être ramené dans le nouveau PLUH de 1 place pour 3 à une place pour 5 logements.

### c) Les Parcs relais

Ils sont des outils nécessaires pour éviter la convergence des véhicules particuliers vers le centre ville en trajet/travail et ils doivent être situés en limite de première couronne, à proximité de stations ou de terminus de transports sur rail. Une politique tarifaire incitative doit également accompagner l'utilisation de ces ouvrages.

Leur extension est aussi à prévoir en deuxième couronne, au contact du contournement Est (A46) en réservant des aires au covoiturage et aux 2 roues motorisés ou non.

## III - Les transports en commun

Il est primordial d'assurer une desserte attractive de tout l'Ouest lyonnais en créant une nouvelle ligne de métro baptisé « E » qui utiliserait les infrastructures du funiculaire au départ du Vieux Lyon. Ce funiculaire serait remplacé par un chemin de fer à crémaillère en souterrain depuis Saint Irénée jusqu'à Alaï soit une longueur de 4,4 kms le long desquels des stations seront implantées dans les secteurs les plus urbanisés (Saint-Just, Saint-Irénée, Charcot, Point du Jour).

D'autres mesures s'avèrent nécessaires :

- Augmentation de la fréquence du tram et du métro aux heures de pointe
- Rajout d'une rame sur les lignes de grande affluence
- Prolongation plus tardive des lignes à destination de campus étudiants en fin de semaine
- Automatisation de l'ensemble des lignes de métro
- Renforcement des lignes de bus structurantes en première couronne et de la desserte des pôles d'activité
- Développement de nouveaux « sites propres » pour les lignes de bus « fortes » avec de nouvelles liaisons transversales intercommunales, hors ville de Lyon

En complément, il faut « élargir » les transports en commun à d'autres formes plus novatrices et moins énergivores :

- Multiplication des navettes fluviales électriques (ou bateau bus) côté Saône vers le quartier de Vaise, mais également sur le Rhône en reliant la Confluence à la Cité Internationale au nord avec halte à l'Hôtel Dieu
- Mise en place de navettes électriques automatisées, notamment en Presqu'île entre l'Hôtel de Ville et les places Bellecour et Carnot
- Etude d'un transport par câble (télécabines ou téléphérique) afin de relier la Presqu'île depuis Perrache et les bords de Saône à la Colline de Fourvière de façon beaucoup plus efficiente.

L'opportunité de nouvelles liaisons sur rail pourrait être examinée à partir de réseaux existant tels que la ligne Sathonay/Trévoux ou celle de Meyzieu/Pont de Chéruy (38)

Enfin, il y'a lieu d'harmoniser la billetterie en donnant la possibilité d'acheter un billet unique multimodal train/transports urbains

## **IV - Déplacements piétons et PMR**

Une politique d'aménagement urbain doit privilégier des trottoirs larges dénués d'obstacles de type coffrets, poteaux, mobilier urbain, avec continuité des parcours ponctués de passages protégés au droit des arrêts TC et sorties de métro. Ceci afin de faciliter la déambulation piétonne avec la mise en conformité de certains aménagements en issus ancien et d'autres mesures telles que :

- a) Créer des itinéraires balisés, minutés, éclairés la nuit conduisant aux lieux publics
- b) Prescrire des règles strictes pour les chantiers et travaux de voirie avec contrôle de l'exécution et de la remise en état
- c) Différencier les revêtements de sol en cas de contiguïté de la circulation piétonne avec une piste cyclable
- d) Mettre à niveau rue et trottoir aux carrefours nouvellement aménagés pour favoriser la circulation des PMR et personnes âgées
- e) Organiser des campagnes de sensibilisation au code de la rue
- f) Activer le développement des zones de rencontre dans les centres de quartier et améliorer leur signalétique par un marquage au sol visible
- g) Anticiper le vieillissement de la population en réduisant les distances entre arrêts

Il existe un exemple de coupure urbaine pénalisante provoquée par le boulevard L.Bonnevay à Villeurbanne au niveau de Cusset que le projet initial des années 1970 prévoyait de recouvrir entre Cusset et le quartier Bel Air en créant un parc de stationnement de voitures pour la future station de métro ainsi qu'un îlot verdure dans la continuité. Malheureusement cet aménagement n'a pas vu le jour : pourquoi ne pas reprendre cette idée qui permettrait de recréer un lien entre les deux côtés du périphérique et notamment avec le nouveau quartier de La Soie ?

A propos de ces questions, l'UCIL a déjà réalisé une trentaine de diagnostics « en marchant » sur divers quartiers de la Métropole qui ont été transmis dans leur intégralité à la Ville de Lyon, et se propose de les organiser dans un cadre réglementaire pour le compte de la Collectivité

## **V - Déplacements cyclistes**

Faire un maillage plus efficace des itinéraires cyclables en centre ville qui garantisse une continuité des bandes et pistes cyclables débarrassées de tous les éléments accidentogènes tels que potelets, bordures, dénivelés...et multiplier la création de pistes en site propre plus sécurisante tout en conservant des bandes cyclables dans les secteurs de trafic peu dense.

D'une manière générale, éviter les conflits piétons/cyclistes par une organisation efficace et cohérente des pistes cyclables et des cheminements piétons :

- a) Optimiser la signalisation des itinéraires (directions, temps..) sur la métropole
- b) Accentuer le déploiement des « tourne à droite » aux feux tricolores et mettre en place une communication forte sur les nouvelles règles envers les citoyens

- c) Prévoir la sécurité de l'itinéraire en zone de travaux (déviation, signalisation)
- d) Le vol étant un frein important à l'usage du vélo, il faut accroître les places sécurisées dans les parkings publics, voire créer des parkings spécifiques
- e) Multiplier la pose d'arceaux et autres dispositifs sur voirie, mais hors trottoirs, aux abords des établissements publics tels que collèges, lycées, universités, équipements culturels et secteurs commerciaux
- f) Organiser des campagnes d'information sur le code de la route pour rappeler le respect des règles du partage de la rue
- g) Mettre en service des stations de location de vélos électriques
- h) Donner la possibilité de transporter son vélo dans les TC sur les axes ferroviaires locaux et régionaux
- i) Aménager des remontes vélos vers les collines : Fourvière (par tunnel Saint Paul désaffecté), Croix Rousse

## **VI - Transport et livraisons de marchandises en ville**

Il est difficile de réduire l'activité de livraison en ville dans la mesure où il est nécessaire d'approvisionner les surfaces alimentaires, les distributeurs de meubles, d'électro ménager, les chantiers de bâtiment et que cet approvisionnement est effectué par des camions de gros tonnage afin d'en réduire les coûts.

Il convient donc d'aménager des infrastructures de desserte multimodale dans les secteurs logistiques de zones d'activités économiques à partir desquelles seront faites les livraisons en ville avec des aires prévues à cet effet.

L'objectif est de faire procéder à ces livraisons par des véhicules non polluants (camions, camionnettes électriques) durant des plages horaires fixes.

Concernant le fret, il est nécessaire de terminer rapidement pour une mise en service, le contournement ferroviaire de l'agglomération par l'Est lyonnais (CFEL) ce qui aura l'avantage de libérer plusieurs sillons pour les trains de voyageurs dont la progression est freinée

Juin 2017

### **PIÈCES JOINTES :**

ANNEXE 1 : CAHIER D'ACTEUR DE L'UCIL POUR L'ANNEAU DES SCIENCES

ANNEXE 2 : PLACES DE STATIONNEMENT DANS LES OPÉRATIONS  
IMMOBILIÈRES DE LOGEMENTS



## CAHIER D'ACTEUR n° 11

# L'Anneau des Sciences et le contournement autoroutier Nord-Sud de Lyon, deux infrastructures indispensables à l'équilibre et au développement de la métropole lyonnaise



### L'Union des Comités d'Intérêts Locaux du Grand Lyon

Les Comités d'Intérêts Locaux sont des associations créées, au niveau des quartiers et des bourgs de l'agglomération lyonnaise, par des habitants œuvrant bénévolement pour la préservation et l'amélioration de leur cadre de vie.

Leur fédération est l'interlocuteur naturel des pouvoirs publics pour traiter tous les problèmes d'agglomération.

L'UCIL regroupe une cinquantaine de comités répartis sur le territoire du Grand Lyon, représentant 10 000 foyers adhérents engagés au service de leur cité.

#### Contact :

Maison Rhodanienne  
de l'Environnement  
32, rue Sainte-Hélène  
69002 Lyon

Tél. : 09.66.43.97.71  
u.c.i.l@wanadoo.fr  
www.ucil.fr

### Des habitants mobilisés pour désengorger l'hyper-centre de leur agglomération et désenclaver l'Ouest lyonnais

L'aménagement et les déplacements urbains ont toujours préoccupé les habitants et donc constitué des domaines privilégiés de réflexion et d'action pour les CIL. C'est pourquoi ils ont tenu à participer au débat public relatif à l'Anneau des Sciences. Principalement experte au titre de l'usage, l'UCIL fonde son argumentation sur le dossier du débat, mais également et surtout sur les constats de ses membres et sur une réflexion constante et commune portant sur l'aménagement de la cité.

Elle veut rendre compte, dans ce cahier d'acteur, de la pratique des habitants, de leurs attentes en matière de tranquillité et de circulation apaisée dans leurs quartiers respectifs, mais aussi de leurs besoins de mobilité en tant qu'agents économiques et utilisateurs de tous les services de la métropole lyonnaise.

Depuis plus de 15 ans, l'UCIL demande deux nouvelles voiries complémentaires indispensables : le tronçon Ouest manquant du boulevard périphérique de Lyon et le contournement autoroutier Nord-Sud de l'agglomération. Ces deux équipements lui paraissent seuls susceptibles, d'une part de débarrasser l'hyper-centre d'une circulation de transit qui n'y a pas sa place et suscite des saturations incompatibles avec son bon fonctionnement, d'autre part d'assurer l'avenir du développement de l'Ouest lyonnais.

## ANNEAU DES SCIENCES ET CONTOURNEMENT, TOUS DEUX INDISPENSABLES POUR UNE AGGLOMÉRATION ACTIVE ET ÉQUILBRÉE

L'UCIL a débattu depuis bien longtemps du projet de TOP - Anneau des Sciences. Celui-ci est ressenti comme une nécessité, tant par les habitants de l'Ouest et du Sud-Ouest qui désirent se rendre rapidement dans les pôles d'emploi ou de commerce de l'Est, que par les autres habitants de l'agglomération lorsqu'ils ont besoin de se rendre dans ce secteur Ouest, aujourd'hui très difficile d'accès.

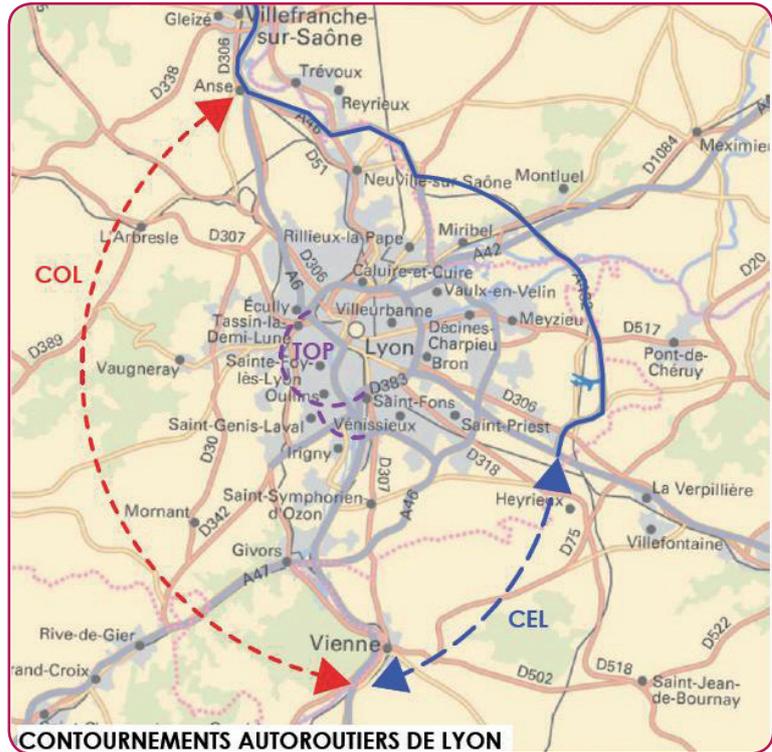
Elle est très favorable à sa réalisation, le plus rapidement possible.

L'UCIL estime également indispensable la création d'un véritable contournement autoroutier Nord-Sud de l'agglomération, qui permette au Grand Lyon de jouer pleinement son rôle de métropole européenne située sur un axe majeur de transit, sans pour autant subir les conséquences de ce trafic dans son hyper-centre :

- Soit par l'Ouest, sous la forme du COL prévu dans la DTA (directive territoriale d'aménagement) et au SCOT (schéma de cohérence territoriale) ;
- Soit par l'Est, passant par l'aéroport Saint-Exupéry, comme l'a proposé le préfet de la région Rhône-Alpes dans le SRIT (schéma régional des infrastructures et des transports), avec la réserve importante suivante :

*Il nous semblerait préférable de prolonger l'A432, déjà réalisée d'Anse à l'A43, jusqu'au péage de Reventin-Vaugris au Sud de Vienne, afin d'inciter tous les véhicules en transit à emprunter cette nouvelle voirie plus directe, plutôt que d'engorger le Sud de la Rocade Est (A46) jusqu'à l'échangeur de Ternay-Chasse, puis la liaison Chasse-Vienne par l'A7.*

Outre les déplacements des personnes, ces deux équipements favoriseront également l'acheminement des marchandises dont dépendent l'activité et les emplois de notre cité. Le trafic, loin de constituer une maladie de la ville, est le signe de sa bonne santé économique.



CONTOURNEMENTS AUTOROUTIERS DE LYON

### LA FIN D'UN « SCANDALE MAJEUR » : L'A6-A7 DANS L'HYPER-CENTRE

L'UCIL considère que le tronçon de l'autoroute A6-A7 qui passe au centre ville de Lyon constitue un « scandale » écologique majeur qu'aucune autre grande métropole européenne n'accepterait de subir. Nous ne connaissons en effet aucune autre grande ville européenne de taille comparable à la nôtre dont le centre soit traversé par une autoroute de grand transit.

On sait que la circulation sur cette artère est double :

- Un transit Nord-Sud, l'autoroute A6-A7 étant une des voies principales de communication de l'Europe ;
- Une circulation locale d'agglomération importante, en particulier entre le centre et l'Ouest, les montées à la colline de Fourvière, ou le passage par Vaise et le tunnel de la Croix-Rousse, ne suffisant pas à desservir l'Ouest lyonnais (justement à cause du non-bouclage du périphérique), mais aussi entre l'Ouest et le Sud-Est.

L'Anneau des Sciences nous paraît parfaitement adapté pour désenclaver l'Ouest lyonnais et alléger la circulation :

- Dans le tunnel de Fourvière et celui de la Croix-Rousse,
- Sur les voies radiales du plateau (rue Joliot-Curie, rue Commandant Charcot...);
- Sur les montées à cette colline ;
- Dans le nouveau centre de Tassin-La-Demi-Lune, à l'Horloge et sur la rue Marietton ;
- Sur l'axe Nord-Sud de Lyon et sur le quai Perrache.

En outre, le contournement autoroutier de Lyon permettra enfin de déclasser le tronçon central du quai Perrache. Celui-ci pourra alors être transformé en avenue urbaine à vitesse apaisée, favorisant les modes de déplacement doux (sites propres de transports en commun, pistes cyclables et vaste promenade sur les berges du Rhône), pourvue de carrefour à feux aux croisements des rues transversales du nouveau quartier de la Confluence enfin relié efficacement au quartier de Gerland par de nouveaux ponts sur le Rhône.

Le double projet « TOP - Contournement » réduira considérablement la pollution atmosphérique et le bruit dans la partie la plus dense en habitat du Grand Lyon.

## UN VRAI BOUCLAGE DU BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

Entre le tracé court et le tracé long, l'UCIL privilégie aujourd'hui le tracé court qui constitue le « tronçon manquant » pour achever le périphérique « naturel » de l'agglomération.

Toutefois, nous pensons que le barreau Sud du tracé long mérite néanmoins un examen approfondi pour une réalisation ultérieure complémentaire éventuelle. Celle-ci se justifiera lorsque le contournement autoroutier Nord-Sud aura été fait par l'Etat, réduisant ainsi le risque d'attirer la circulation de transit sur l'Anneau des Sciences, et si l'autoroute A45 est effectivement réalisée telle qu'elle est envisagée aujourd'hui. En effet, cette liaison directe avec le BUS et la Rocade Est permettra de relier simplement l'Ouest lyonnais au grand Est et d'accueillir dans des conditions satisfaisantes le trafic métropolitain venant de l'agglomération stéphanoise par l'A45.



## UN PROJET D'AVENIR POUR L'OUEST LYONNAIS

L'UCIL rappelle que le SCOT approuvé prévoit une augmentation de la population du Grand Lyon de 150 000 habitants à l'horizon 2030. L'Ouest lyonnais devra supporter sa part de cet accroissement, ce qui augmentera inéluctablement le nombre des déplacements entre ce secteur et les autres. Il est également à noter que les secteurs périphériques à l'Ouest du Grand Lyon devraient eux aussi connaître une augmentation de leur population et de leurs emplois. Pour

éviter la thrombose des voies de communication de l'Ouest, il nous paraît indispensable de réaliser l'Anneau des Sciences le plus rapidement possible (on sait que celui-ci ne sera pas opérationnel avant 10 à 15 ans si la décision de le faire est prise aujourd'hui). Ainsi, les voies de communication inter-quartiers, qui supportent actuellement des trafics inacceptables et incompatibles avec la qualité de vie des habitants, pourront-elles être déchargées d'une partie de leur trafic, facilitant le passage des véhicules de transport en commun.

## UNE VOIRIE DISCRÈTE ET BIEN INTÉGRÉE À SON ENVIRONNEMENT

L'UCIL se réjouit que le projet actuel du TOP-Anneau des Sciences comporte un maximum de tunnels. L'antécédent du tronçon Nord du périphérique, réalisé ainsi, a démontré qu'un tel équipement n'est pas « nuisant » et ne dégrade pas son environnement, tout en allégeant la circulation sur les voiries de l'hyper-centre et de la périphérie (exemple de la rue Duquesne).

Elle demande toutefois que les échangeurs d'accès soient particulièrement soignés en prenant le minimum de terrain à l'air libre et en paysageant les voiries indispensables de raccordement au réseau.

On devra veiller au traitement des sorties des tunnels, tant par rapport aux évacuations des gaz d'échappement par des ventilations bien dimensionnées, que par rapport aux activités ou à l'habitat existants ou qui seront réalisés à proximité.

## UN PÉAGE NÉCESSAIRE MAIS RÉDUIT

Bien qu'on puisse s'interroger sur la pertinence d'instituer un péage sur un ouvrage dont l'utilisation par un maximum de véhicules est souhaitable pour désengorger le centre ville, l'expérience réussie du tronçon Nord du périphérique a démontré que le fait de faire supporter la moitié du coût de l'équipement à ses usagers par le péage et la moitié aux contri-

buables par les budgets des collectivités, constitue un bon compromis qui ne dissuadera pas les automobilistes d'emprunter la nouvelle section. Le mode de perception devra toutefois intégrer toutes les techniques nouvelles permettant d'éviter l'étalement des postes de péage traditionnels et même le ralentissement et l'arrêt des véhicules.

## LA TOTALITÉ DE L'ANNEAU DES SCIENCES DOIT ACCUEILLIR DES LIGNES DE TRANSPORT EN COMMUN DE ROCADE

En ce qui concerne plus particulièrement le tronçon Ouest de l'Anneau des Sciences en débat, l'UCIL souhaite vivement que le projet intègre pleinement une fonction de support de nouvelles lignes de transport en commun, soit dans la circulation générale, soit sous forme d'une troisième voie réservée (souhaitable mais onéreuse du fait de la réalisation en tunnel). Il conviendra de bien aménager les accès et les espaces de transfert pour que les échangeurs restent fluides. Des parkings de dissuasion et des pôles multimodaux devront être prévus en conséquence (à Alaï et à La Saulaie, en particulier, avec échanges TER ou métro). Il serait souhaitable d'étendre ultérieurement cette fonction à l'ensemble de l'Anneau des Sciences (tronçon Nord et Boulevard Laurent Bonnevey). Ainsi, un maximum de lignes périphériques de transport en commun pourront être réalisées, permettant aux habitants qui désirent se rendre d'un quartier excentré à un autre, de ne plus être obligés, comme aujourd'hui, de passer par le centre de l'agglomération du seul fait de l'étoile des lignes actuelles qui convergent vers l'hyper-centre.

## UNE RÉFLEXION QUI DOIT PORTER SUR L'ENSEMBLE DE L'ANNEAU DES SCIENCES

L'UCIL considère comme une excellente politique de ne plus raisonner sur divers tronçons du boulevard périphérique de Lyon mais de réfléchir plus globalement sur la totalité du parcours de l'Anneau des Sciences. Elle demande donc que le dossier soit complété dans ce sens par des projets ambitieux d'aménagement

urbain destinés à gommer certains inconvénients et nuisances générés aujourd'hui par le Boulevard Laurent Bonneval dans les zones les plus denses en habitat. En particulier, la couverture partielle du périphérique à Cusset permettrait de cicatrifier cette coupure urbaine importante de Villeurbanne et de mieux relier le centre, par le cours Emile Zola requalifié, aux quartiers Est de notre agglomération.

## Conclusion



► L'UCIL est très favorable à la réalisation du tronçon Ouest de l'Anneau des Sciences et du contournement autoroutier Nord-Sud de l'agglomération lyonnaise. Beaucoup plus qu'un problème de circulation et d'infrastructures, c'est un élément majeur et indispensable de l'aménagement de toute la métropole.

Elle recommande donc que :

- Le projet TOP-Anneau des Sciences soit réalisé sans attendre.
- Le tracé court soit retenu en première phase.
- Les échangeurs soient conçus de façon à favoriser les accès des transports en commun sur le TOP et plus largement sur tout l'Anneau des Sciences.
- L'État prenne enfin ses responsabilités dans la gestion des grands trafics européens qui depuis maintenant plus de quarante ans traversent le centre de notre agglomération avec les conséquences en saturation et pollution que ceci entraîne.
- Une fois le grand contournement autoroutier de Lyon réalisé par l'État, pour bien relier l'autoroute A45/A450 à l'agglomération et l'Ouest lyonnais au grand Est, on puisse envisager également de réaliser le tronçon Sud du tracé « Rocade ». Il importe au moins aujourd'hui de réserver cette éventualité.
- Le tronçon central de l'autoroute A6/A7 soit enfin déclassé et remplacé par une avenue urbaine apaisée bien intégrée au quartier de la Confluence.

### **Nombre des places de stationnement exigées dans les opérations immobilières de logements**

L'UCIL est fermement opposée à une quelconque diminution de la norme de stationnement dans les opérations résidentielles, y compris dans l'hypercentre de la Métropole. Elle pense même qu'une telle mesure irait à l'encontre des objectifs recherchés.

En effet, la limitation effectuée pour les bureaux a été faite pour décourager les employés de prendre leur voiture pour aller au travail, en particulier lorsqu'il s'agit de pendulaires qui font tous les jours le même trajet aller et retour. Cette volonté justifiée a été accompagnée par la loi instaurant une prise en charge partielle des frais de déplacement en transport en commun de l'employé par son entreprise et par la mise en place de plans de déplacements d'entreprise (PDE).

Par contre, le même raisonnement qui fait limiter le nombre des places de stationnement pour les bureaux, devrait, à notre avis, inciter les autorités à s'assurer que chaque habitant possédant une voiture aura bien à sa disposition une place de stationnement privée hors de la voirie publique afin qu'il puisse ne pas utiliser son véhicule pour aller au travail (sauf cas de nécessité). Il suffit de passer dans les rues le soir pour constater que celles-ci sont bordées de chaque côté par toutes les voitures des habitants de retour chez eux, qui ne disposent pas de parking privé dans leur résidence. Tous ces véhicules seront en infraction le lendemain, ce qui impose de les utiliser pour aller à leur travail le matin. Ceci va à l'encontre de l'objectif de réduire la place de la voiture en ville.

Il serait d'autant plus aberrant de réduire le nombre des places exigées dans les opérations neuves de logements du secteur central (le mieux desservi par les transports en commun), que les immeubles anciens, qui y sont très nombreux et même majoritaires, ne possèdent le plus souvent aucun parking privé. Seuls les parcs de stationnement publics et un surplus éventuel dans les opérations nouvelles de logement peuvent alors permettre de sortir les voitures des voies publiques où elles sont stationnées. On sait combien coûtent les constructions de parcs de stationnement publics en sous-sol, et que la collectivité diminue artificiellement le prix de location des places pour les résidents afin de décourager l'utilisation des véhicules particuliers pour les trajets domicile-travail. De plus, ces problèmes, associés au développement du parking payant sur voirie en journée, ont incité les pouvoirs publics à prévoir un tarif très réduit de stationnement de surface pour les résidents. Cette disposition, demandée par l'UCIL car indispensable pour les habitants de ces immeubles anciens, constitue néanmoins un pis-aller imposé par l'insuffisance chronique des parkings privés en centre ville, mais il faut bien constater que les voitures ventouses ainsi créées encombrant les rues, gênant les livraisons et diminuant le turn-over nécessaire au bon fonctionnement des activités et commerces des quartiers. Une insuffisance du nombre des places créées dans le cadre de la densification urbaine annoncée ne pourra donc qu'augmenter ce problème.

La voiture particulière permet de sortir de la ville le week-end, d'aller voir sa famille, d'assurer des déplacements aux heures où il n'y a plus de TC ou de faire bien d'autres trajets que d'aller de son domicile à son travail ; c'est un instrument de liberté largement répandu dans la population, où qu'elle réside.

La question qu'il faut se poser en ce qui concerne la norme du nombre des places exigées actuellement est la suivante : est-elle excédentaire ? La réponse est : certainement pas !

La norme la plus courante, en particulier dans le secteur central est de 1 place pour 75 m<sup>2</sup> de surface hors œuvre nette, soit grossièrement de 1 place par logement compte tenu des surfaces actuelles des appartements. Ce nombre a diminué mécaniquement de 10 % depuis que la nouvelle surface de plancher a été substituée par la loi à l'ancienne SHON en mars 2012 dans tous les règlements d'urbanisme. Il s'agit déjà là d'une diminution très importante non justifiée par le taux de motorisation observé ou prévisible. En effet, selon l'INSEE, le taux de motorisation des ménages dans notre type d'agglomération s'établit à environ 75 % dont 33 % de multi motorisation, ce qui signifie que chaque ménage possède en moyenne au moins 1 voiture. En conséquence, une norme inférieure à 1 place par logement (sauf pour les logements sociaux pour lesquels une norme maximale est aujourd'hui légale et pour les résidences spécialisées, étudiants ou personnes âgées) ne permet pas de couvrir les besoins des nouveaux logements, encore moins de diminuer le stationnement actuel sur voirie. Il serait donc totalement inconscient de diminuer encore cette norme.

Enfin, la même loi qui a créé en 2012 la surface de plancher a aussi remplacé la taxe locale d'équipement (TLE) par la taxe d'aménagement (TA), incorporant à la surface taxable la superficie des parcs de stationnement en sous-sol qui jusqu'alors était exonérée (et à un tarif plus fort que les logements !). Ceci risque d'inciter les promoteurs immobiliers à réaliser le moins possible de parkings en sous-sol, d'autant qu'on sait que leur prix de vente acceptable par les clients est souvent inférieur à leur prix de revient réel. L'intérêt de la collectivité est donc de ne pas permettre une diminution du nombre des places exigées, déjà inférieur aux besoins réels des habitants.