

Révision du PDU de l'agglomération Lyonnaise

Union des Comités d'Intérêts Locaux du
Grand Lyon

Le 12 janvier 2016

Ordre du jour

- I. Qu'est ce qu'un PDU ? Le PDU de l'agglomération Lyonnaise

Echanges

- II. Les liens entre urbanisme et transport, quelques exemples de constats et de questions

Echanges

Qu'est ce qu'un PDU ?

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est un document stratégique et de programmation

- Le plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation **du transport de personnes tous modes (marche à pied, vélo, TC, voiture...)** et de **marchandises**, la **circulation et le stationnement** dans le périmètre de transports urbains.
- Une démarche qui s'adapte aux **évolutions des modes de vie**, au **développement** de l'agglomération et à ses enjeux de qualité du cadre de vie.
- Une approche transversale et selon des échelles de territoire adaptées aux différentes thématiques.
- Accompagné d'une **étude des modalités de son financement** et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient => Réalisme financier
- Il comporte le calendrier des décisions et réalisations des mesures prévues
Il est soumis à **évaluation environnementale**.

De grandes orientations fixées par la loi

- **Selon le code des transports, le PDU vise à assurer**
 - L'équilibre durable entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé
 - Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine
 - L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements
 - La diminution du trafic automobile
 - Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements les moins consommateurs d'énergie et polluants
 - L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie
 - L'organisation du stationnement sur voirie et en parcs
 - L'organisation des conditions d'approvisionnement nécessaires aux activités commerciales et artisanales
 - L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques
 - L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
 - La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables

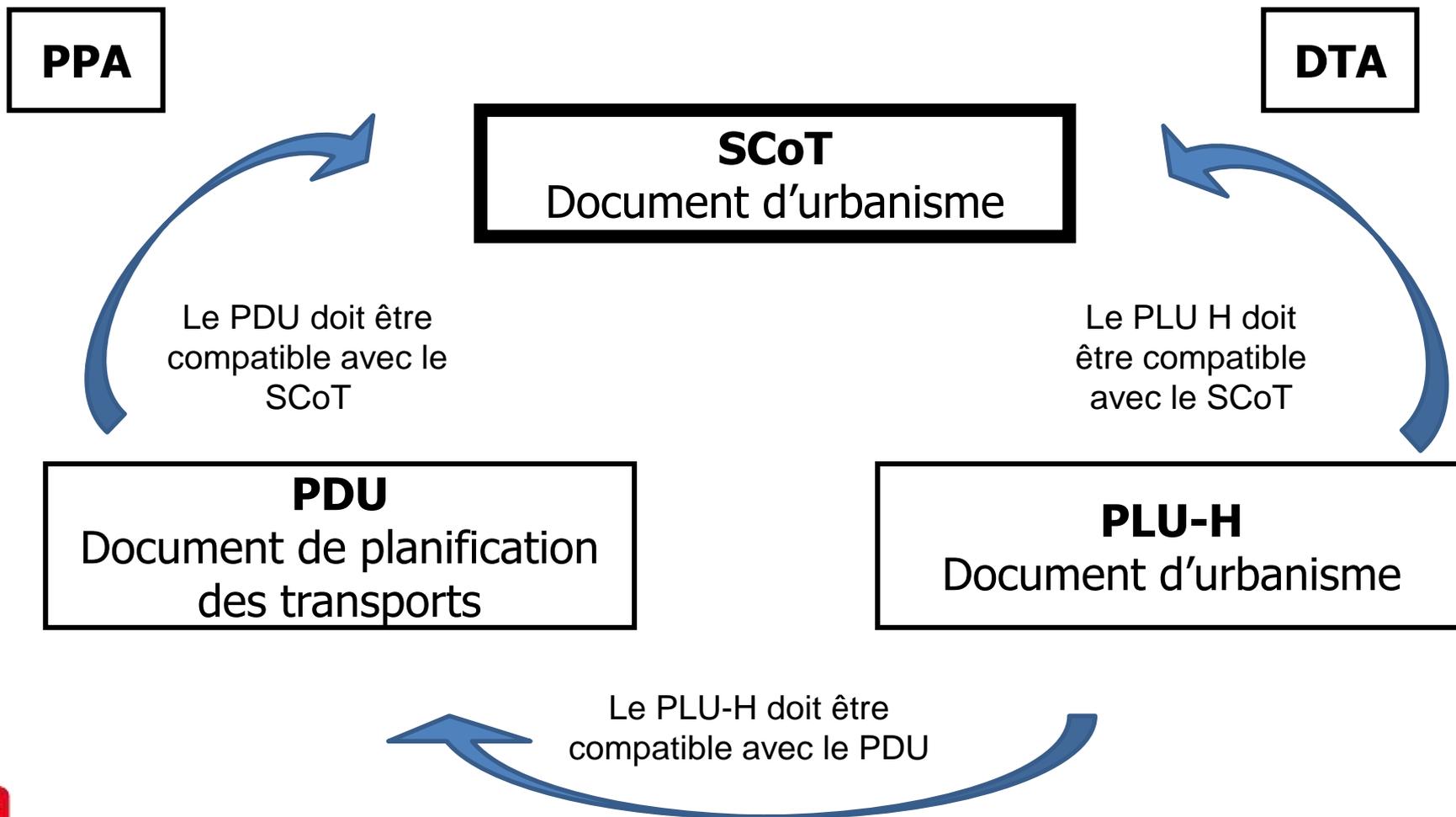
De grandes orientations fixées par la loi

- **Selon le code des transports, le PDU vise à assurer**
 - L'équilibre durable entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé
 - Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine
 - L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements
 - **La diminution du trafic automobile**
 - Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements les moins consommateurs d'énergie et polluants
 - L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie
 - L'organisation du stationnement sur voirie et en parcs
 - L'organisation des conditions d'approvisionnement nécessaires aux activités commerciales et artisanales
 - L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques
 - L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
 - La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables

De grandes orientations fixées par la loi

- **Selon le code des transports, le PDU vise à assurer**
 - L'équilibre durable entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé
 - Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine
 - L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements
 - La diminution du trafic automobile
 - Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements les moins consommateurs d'énergie et polluants
 - L'amélioration de l'usage du **réseau principal de voirie**
 - L'organisation du **stationnement** sur voirie et en parcs
 - L'organisation des **conditions d'approvisionnement** nécessaires aux activités commerciales et artisanales
 - L'amélioration du **transport des personnels** des entreprises et des collectivités publiques
 - L'organisation d'une **tarification et d'une billettique intégrées** pour l'ensemble des déplacements
 - La réalisation, la configuration et la localisation d'**infrastructures de charge pour les véhicules électriques** ou hybrides rechargeables

Les liens de compatibilité juridique



La démarche de révision du PDU de l'agglomération lyonnaise

Le premier PDU a été adopté en 1997, puis révisé en 2005

En 2014, évaluation du PDU :

- Le PDU 2005 est mis en œuvre à 95%
- Les enjeux de l'agglomération ont changé
- De nouveaux documents stratégiques ou de planification fixent un cap pour le territoire
 - ➔ Scot de l'agglomération lyonnaise
 - ➔ Scot de l'ouest lyonnais
 - ➔ Plan de Protection de l'atmosphère
 - ➔ Plan climat du Grand Lyon

- Le futur PLU-H du Grand Lyon devra pouvoir être le relai efficace d'un PDU aux orientations actualisées

Contexte institutionnel

Au 1^{er} janvier 2015 :

Création de la Métropole de Lyon

Extension du périmètre de compétence du Sytral à l'ensemble du département du Rhône



Constitution d'un syndicat mixte SRU sur l'ensemble du territoire du département du Rhône pour les transports urbains et non urbains.

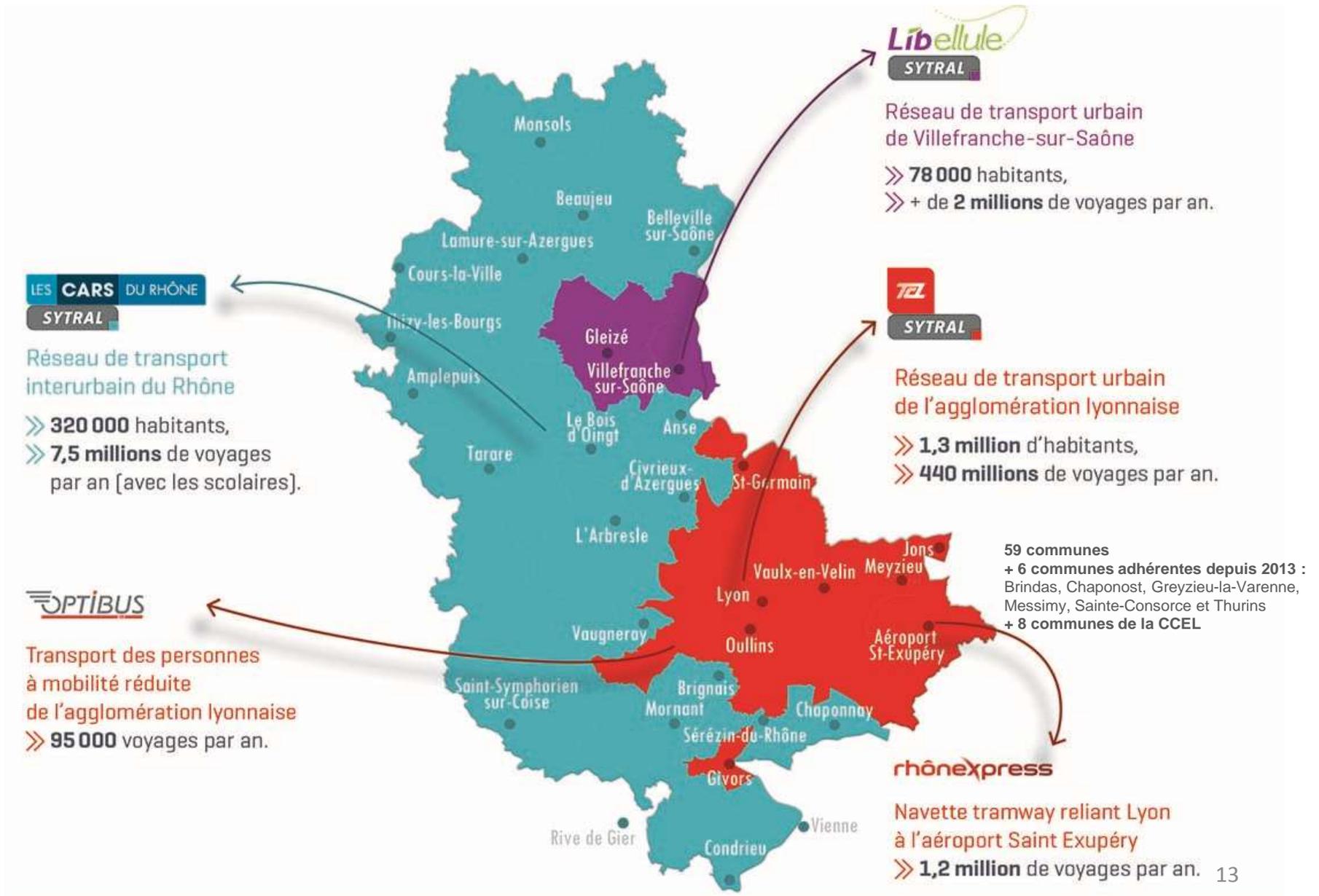
Avant le 1^{er} janvier 2015

- Sytral :
 - Transports urbains sur le **Grand Lyon** + 6 communes
- SMTR :
 - Transport routier non urbain sur le Rhône
 - Transports urbains sur la CAVBS et la CCEL
- Conseil Général du Rhône:
 - Rhônexpress

Après le 1^{er} janvier 2015

- « Sytral étendu »
 - Transports urbains sur **la métropole** de Lyon + 6 communes + CAVBS + CCEL
 - Transport routier non urbain sur le Rhône
 - Rhônexpress

Le périmètre d'action du SYTRAL



La démarche de travail

- une démarche, pas une étude
- une réflexion prospective à l'horizon 2030
- une programmation à l'horizon 2022
- une approche transversale et selon des échelles adaptées aux différentes thématiques
- un impératif de réalisme financier
- une démarche de travail partenariale pour aboutir à un PDU partagé par les acteurs en charge de sa mise en œuvre

Les objectifs que se fixe le SYTRAL

- Parmi les objectifs obligatoires et les sujets habituels de tout PDU, le SYTRAL a identifié **9 sujets majeurs** selon la délibération de mars mettant en révision le PDU :
 - Au-delà des enjeux internes au PTU, **l'interface avec les territoires voisins**
 - A l'échelle de l'agglomération, **favoriser la diversification des pratiques modales en anticipant les besoins d'adaptation des réseaux** de transports collectifs, en développant **une approche globale des services à la mobilité** et en trouvant **des solutions adaptées aux territoires peu denses**
 - **Améliorer la qualité du cadre de vie** et sortir de la simple focal politique de déplacements pour s'inscrire aussi dans les **politiques de santé publique**
 - **Intégrer le transport de marchandises en ville dans la politique globale de déplacements**
 - Mettre en place un **travail partenarial** pour la révision, la mise en œuvre et le suivi du PDU

Le dispositif partenarial et de concertation

La consultation obligatoire à la demande, seule obligation du code des transports

- Aux termes de l'article L.1214-14 du Code des transports, « les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet ».
- Les personnes susceptibles d'être consultées à leur demande peuvent transmettre un avis écrit adressé au SYTRAL ou encore faire une demande au SYTRAL en vue de présenter leurs observations sur le projet.

Trois leviers pour la réussite de la révision du PDU

- **Faire du PDU un document partagé pour qu'il soit appliqué :**
 - partager le diagnostic
 - définir les enjeux et pistes de plan d'action avec les acteurs responsables de sa mise en œuvre.
- **Fonder le PDU sur une meilleure connaissance des leviers mobilisables pour favoriser l'évolution des comportements**
 - se rapprocher des habitants et des acteurs économiques pour mieux identifier les marges de manœuvre et leviers d'action pour faire évoluer les comportements de mobilité.
- **Favoriser une large appropriation du projet** par les techniciens des collectivités, les acteurs économiques et les habitants **pour faire adhérer et enclencher** ainsi les dispositifs de sensibilisation/information qui devront se poursuivre après l'adoption du PDU révisé.

Une concertation définie par la délibération

- Des « contributions » sur un espace dédié du **site Internet** du SYTRAL - ouvert
- Des **mini-publics** – mai à novembre 2015
- Une ou plusieurs « **conférence(s)-débat** » - début 2016
- Des **échanges avec la société civile et les associations** – en cours
- Des « **groupes de travail partenariaux** » - jusqu'à janvier 2016

Le rôle des groupes de travail

- Les groupes de travail composés de techniciens des collectivités partenaires et d'experts, ont pour rôle d'alimenter l'élaboration du nouveau PDU en **apportant du contenu** à chacune des étapes de la démarche. Ils :
 - étayent et apportent des compléments au diagnostic ;
 - confortent la définition des enjeux ressortant du diagnostic ;
 - proposent des actions pour répondre aux orientations définies par le comité de pilotage.

- Les groupes de travail proposent... les instances de pilotage **orientent et arbitrent**.
- ➔ Les réflexions des groupes de travail sur les actions seront **cadrées par des orientations** définies en comité de pilotage.

Neuf groupes pour une approche transversale

1. Mobilité, environnement (dont énergie) et santé publique
2. Mobilité, dynamisme économique et rayonnement
3. Mobilité et cohésion sociale
4. Performance des modes de déplacements et aménagement de l'espace public
5. Financement des systèmes de transports et services de mobilité
6. Le transport de marchandises dans la politique globale de déplacements
7. Bassins de vie et multipolarité : spécificités et solutions adaptées selon les territoires
8. Modes de vie et comportements de mobilité
9. Interface avec les territoires voisins au sein de l'aire métropolitaine (dont mobilité périurbaine)

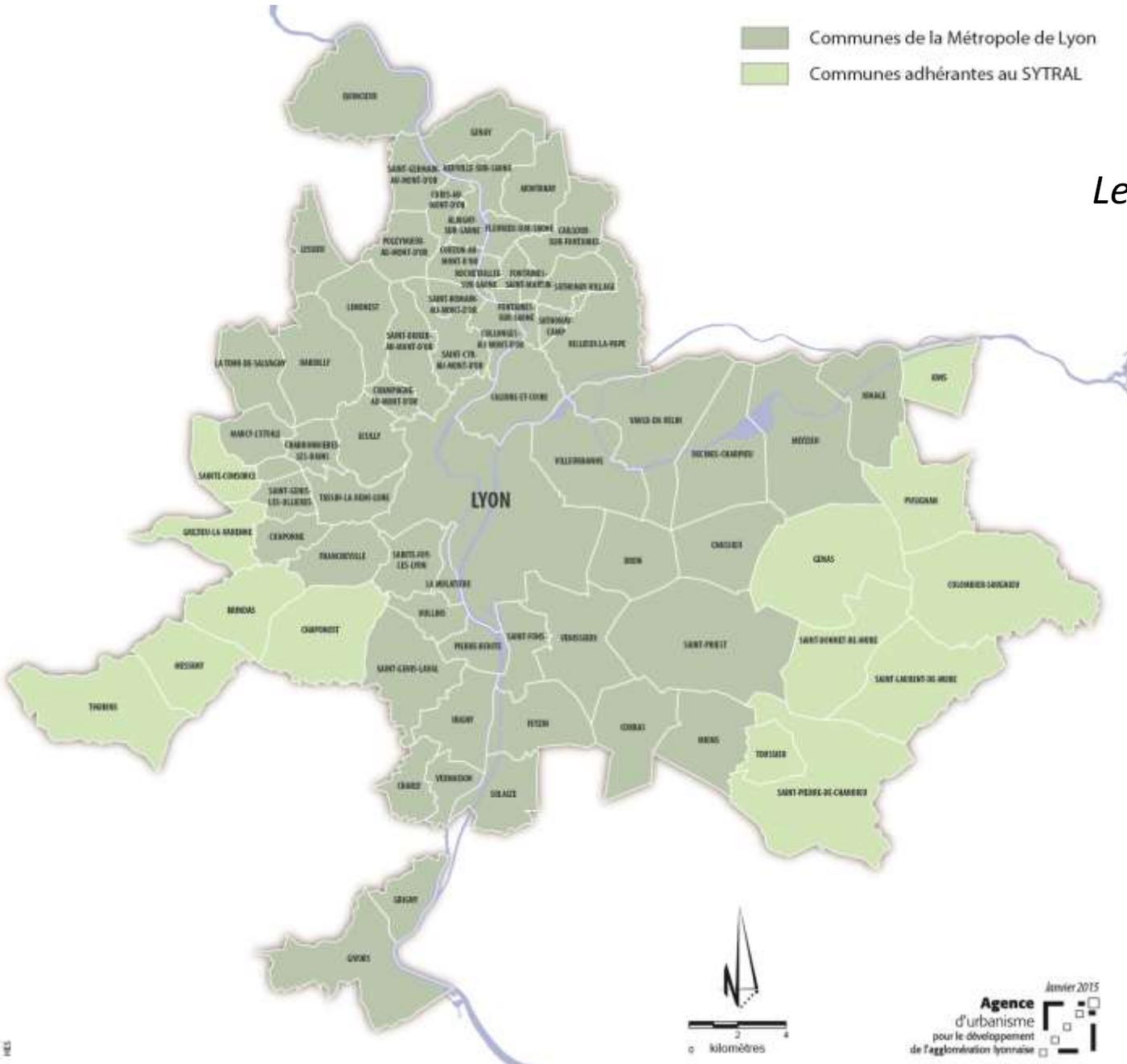
Les réunions territoriales des maires

La première série des **réunions territoriales** s'est déroulée de mi-octobre à début novembre.

Elles ont été l'occasion de présenter la démarche de révision, d'informer les élus des territoires et de d'échanger sur les enjeux par grands bassins de vie du périmètre de la révision du PDU.

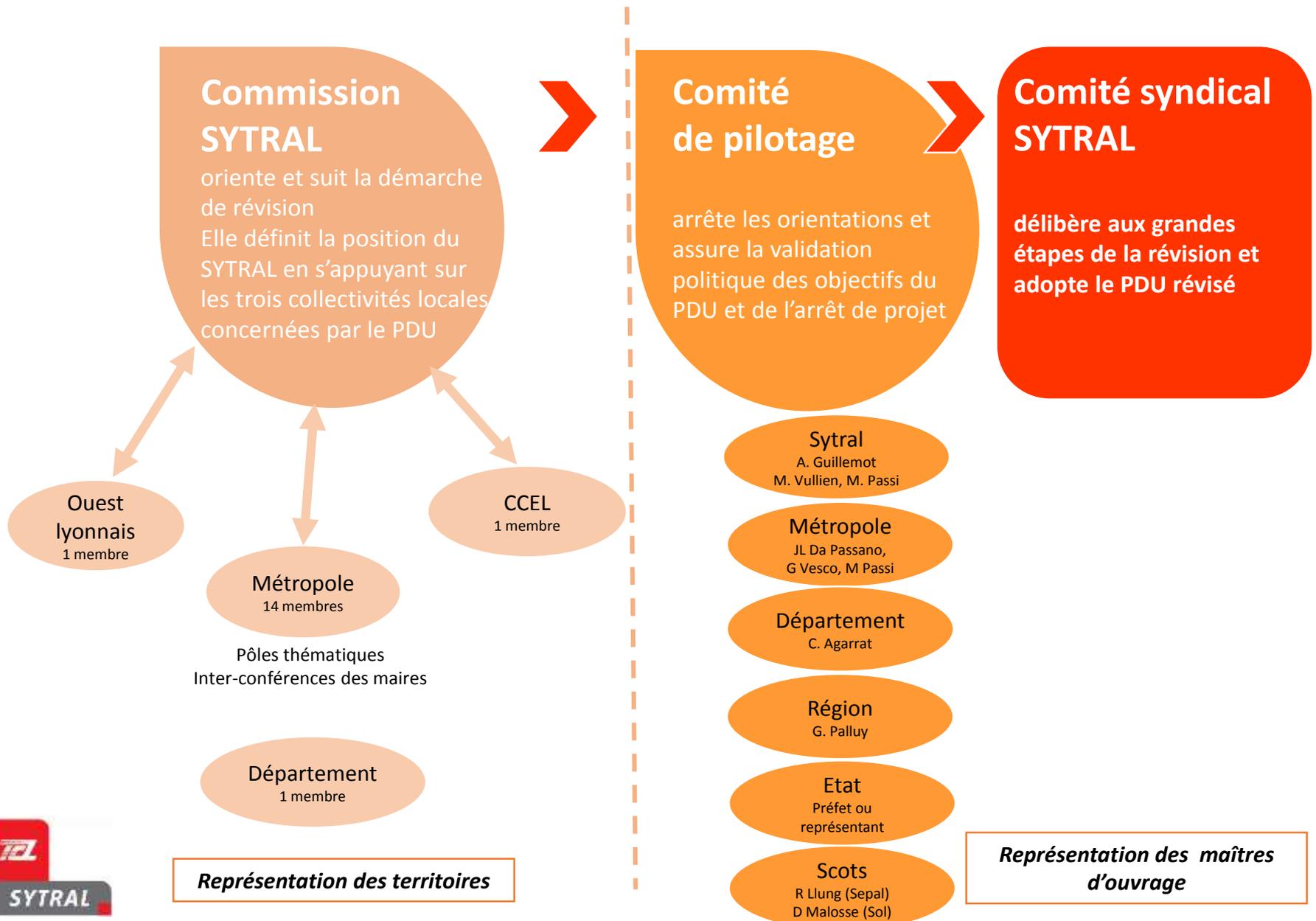
Nord	- Vendredi 16 octobre de 9h à 11h	Salle Georges Brassens 6 chemin de Mainteneur Saint Germain au Mont d'Or
Ouest	- Lundi 19 octobre de 9h30 à 11h30	Complexe culturel l'Iris 1 montée des Roches Francheville
Grand Est	- Vendredi 23 octobre de 15h30 à 17h30	Salon d'honneur Hôtel de ville de Bron
Villeurbanne	- Vendredi 6 novembre de 9h30 à 11h30	Salle du comité syndical SYTRAL
Lyon	- Vendredi 6 novembre de 14h30 à 16h30	Salle du comité syndical SYTRAL

Une deuxième série de réunions territoriales en mars 2016 avant de valider les orientations stratégiques



Le périmètre du PDU

Les instances politiques



Le Plan des Déplacements Urbains

- **Arrêt de projet mi-2016**
- **Adoption mi-2017**
- **Gouvernance politique** : COPIL (maîtres d'ouvrage) / commission interne (territoires)
- **Horizon 2020/22 pour programmation** (plans de mandats) **et 2030 pour orientations** (pérennisation d'actions longues, anticipation ...)
- **Démarche partenariale et de concertation encadrée par délibération de mars 2015**

Actualités

- **Contributions grand public/associations /société civile**
- **5 réunions par grands bassins de vie – octobre/novembre 2015** : échanges dans une approche territoriale, par grands quadrants inter-CTM à organiser avec les maires / enjeux croisés avec réunions PLU-H Métropole
- **Conférence-débat – 1^{er} trimestre 2016**

II. Les liens entre urbanisme et transport, quelques exemples de constats et de questions

SCOT 2030

AGGLOMÉRATION LYONNAISE

POUR UNE MÉTROPOLE MULTIPOLAIRE



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



sepal

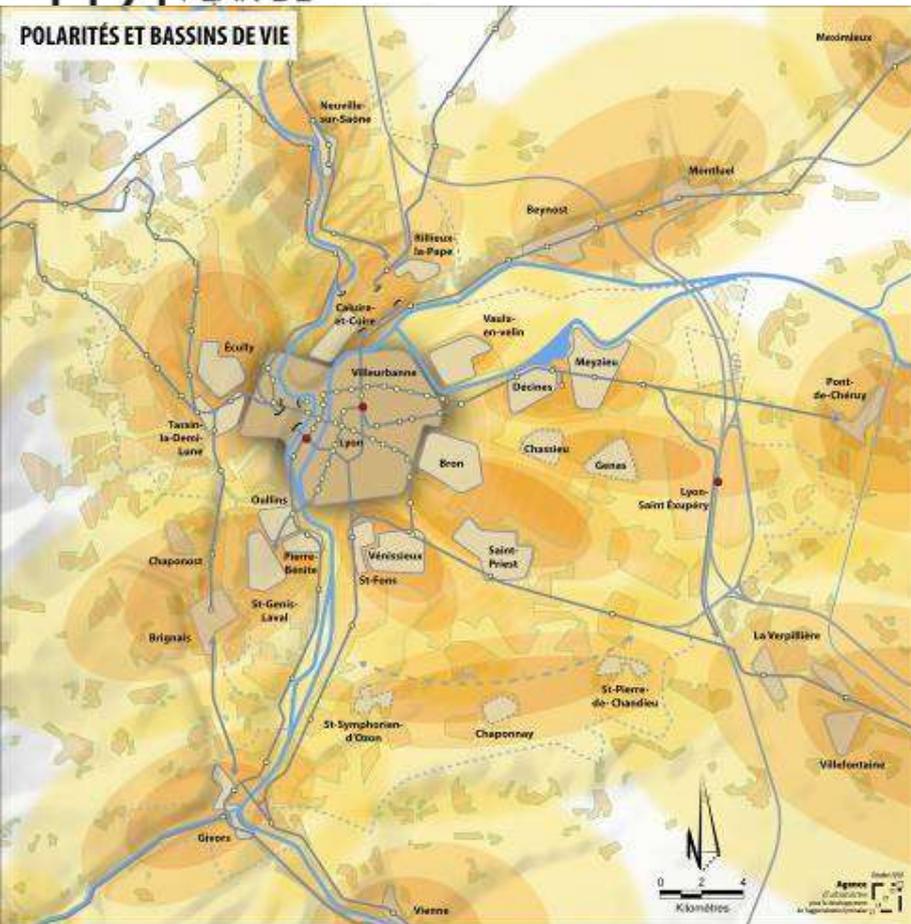
syndicat mixte d'études
et de programmation de l'agglomération lyonnaise

Ce que dit le Scot Sepal

Les orientations du Scot Sepal à décliner dans le PDU : le principe de multipolarité

- *Les infrastructures routières et le développement automobile ont favorisé un développement urbain coûteux en espace, en énergie et en émissions de gaz à effet de serre.*
- *Dans ce contexte, le Scot Sepal fait le choix d'une organisation de l'espace qui s'appuie désormais sur le **Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise**. Ce choix doit être le garant de l'attractivité et de la compétitivité du territoire. Il doit permettre à l'ensemble des ménages d'avoir accès à **un système de déplacement durable, non captif de l'automobile**.*
- *Ce choix s'appuie sur deux orientations complémentaires et indissociables :*
 - *rechercher une organisation urbaine multipolaire garantissant aux habitants l'accès aux équipements et services au plus près de leur domicile et la possibilité d'emprunter un système performant de transports collectifs ;*
 - *conduire une politique de déplacements s'appuyant sur le développement de l'offre en transports collectifs, l'optimisation de l'exploitation du réseau de voirie et une place accrue pour la marche et le vélo dans les déplacements de proximité.*

POLARITÉS ET BASSINS DE VIE



Un système multipolaire :

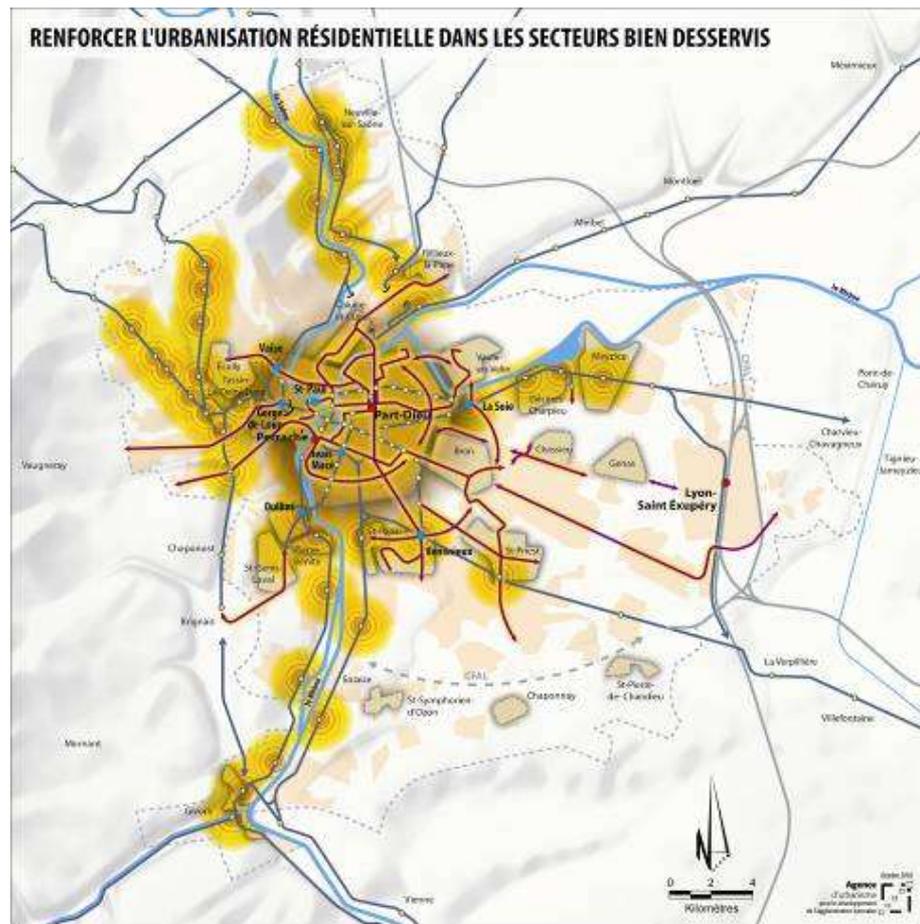
- basin de vie Centre (centre métropolitain)
- basin de vie à conforter
- polarité à conforter (polarité d'agglomération ou polarité relais)

Réseau express :

- réseau express de l'aire métropolitaine (REAL)
- gare de niveau euro-régional
- autre gare

OPAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (Section Sud Cf. décision ministérielle du 15 avril 2009 et arrêté préfectoral du 6 mai 2009).

RENFORCER L'URBANISATION RÉSIDENTIELLE DANS LES SECTEURS BIEN DESERVIS



Secteur d'urbanisation résidentielle prioritaire :

- dans le bassin de vie Centre
- autour des gares du réseau express métropolitain
- dans les secteurs bien desservis (corridors urbains)

Réseau express :

- réseau express de l'aire métropolitaine
- gare de niveau euro-régional
- gare de correspondance
- autre gare

OPAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (Section Sud Cf. décision ministérielle du 15 avril 2009 et arrêté préfectoral du 6 mai 2009).

Les orientations du Scot Sepal à décliner dans le PDU : les nuisances

- Le Dog vise **l'abaissement des niveaux de pollution** sur l'ensemble de l'agglomération, plus particulièrement le long des grandes artères urbaines et aux abords des infrastructures routières de type autoroute ou voie rapide urbaine.
- Le Dog préconise des **aménagements en faveur des modes alternatifs** à la voiture sur l'emprise même de ces infrastructures et **l'abaissement général des vitesses**.
- Les voiries qui structurent les corridors urbains sont reconverties, dans la mesure du possible et lorsque cela est justifié, en **boulevards urbains**. Elles accueilleront de manière privilégiée des aménagements favorables aux transports collectifs et aux modes doux.
- En particulier, le PDU détermine les conditions permettant d'assurer un partage de l'espace public favorable aux modes doux et aux transports collectifs et une **amélioration du paysage urbain**.

**Ce que dit
le Scot
Sepal**

SCOT 2030
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Les orientations du Scot Sepal à décliner dans le PDU : le transport de marchandises

→ **Le PADD vise une politique innovante pour la distribution des marchandises en ville, pour *réduire les nuisances et les dysfonctionnements* générés par le système actuel de distribution, presque exclusivement routier.**

→ **Le Doq préconise :**

- *la définition de conditions de circulation et d'arrêt adaptées pour les véhicules affectés au transport de marchandises,*
- *la mise en cohérence des critères réglementaires d'accès des véhicules affectés au transport de marchandises dans les zones denses.*

**Ce que dit
le Scot
Sepal**

SCOT 2030
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Démarche initiée par la Métropole dans le cadre du Copil TMV, à capitaliser et poursuivre via le PDU

→ **Une réflexion sur de nouveaux modes de distribution des marchandises en ville, sous la forme d'un *Schéma spécifique de distribution des marchandises en ville sera intégrée aux futurs PDU***

Les orientations du Scot Sepal à décliner dans le PDU : construire le réseau express de l'aire métropolitaine

→ **Le PADD fixe l'objectif de garantir le développement conjoint des offres TGV, Intercités, périurbaines et fret et de permettre la connexion entre elles de toutes les branches de l'étoile ferroviaire.**

→ **Le Dog préconise le lancement d'une démarche partenariale permettant de définir les projets à engager et les priorités d'investissements par rapport aux objectifs suivants :**

→ *gains de capacité au cœur du nœud : la séparation physique des services TGV, Grandes lignes et fret par rapport à l'offre métropolitaine peut être envisagée dans ce cadre, ainsi qu'un réaménagement lourd de la gare de la Part-Dieu,*

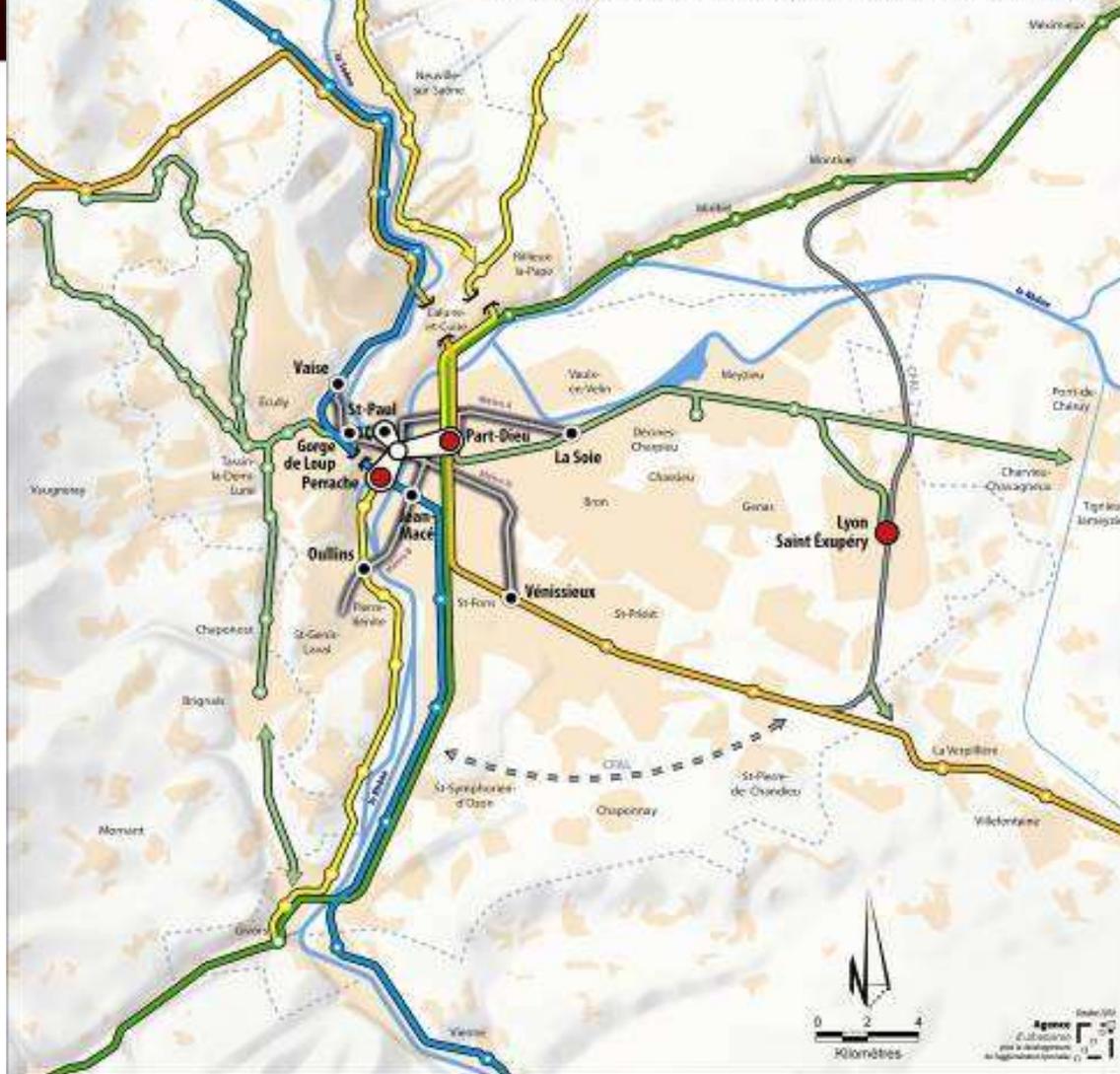
Démarche « Nœud Ferroviaire Lyonnais » et projet « Part-Dieu » menés de façon partenariale dont les programmations (CPER) pourront être valorisées dans le PDU

→ *aménagement d'une liaison est-ouest permettant de mettre en relation le réseau ferroviaire de l'ouest lyonnais avec le reste du réseau métropolitain.*

**Ce que dit
le Scot
Sepal**

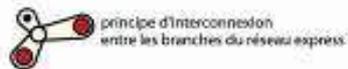
SCOT 2030
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

VERS UN RÉSEAU EXPRESS DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE



Garés et interconnexions :

-  gare de niveau euro-régional
-  gare de correspondance
-  autre gare



CPAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (Section Sud CF-décision ministérielle du 15 avril 2009 et arrêté préfectoral du 6 mai 2009).

NB : les choix des couleurs des lignes ne préjugent pas des modalités d'exploitation ni des principes de diamétralisation des dessertes

- **Constitué par le réseau TER, les lignes A, B, D du métro et T3**
- **Il assure la desserte effective des 21 polarités et des sites de projet du Scot**
- **Il permet les déplacements d'échelle métropolitaine en lien avec le centre de l'agglomération**

SCOT 2030
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Quelques exemples d'orientation du Scot à décliner dans le PDU : construire le réseau express de l'aire métropolitaine

→ Le Dog a pour objectif d'assurer la desserte de l'ensemble des polarités et sites de projet au niveau de l'agglomération et à ses franges.

→ A cette fin, il y a lieu de garantir à terme : *Prévu au plan de mandat Sytral*

→ le prolongement de la **ligne de métro B** jusqu'au secteur des Hôpitaux Sud pour desservir les polarités urbaines du sud-ouest de l'agglomération et assurer une connexion avec le tronçon ouest du boulevard périphérique de Lyon ;

Etudes AVP identifiées au CPER ?

→ l'exploitation de l'emprise **Sathonay-Neuville – Trévoux**, rouverte 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 ;

→ la réouverture de la ligne **Brignais – Givors** au transport de voyageurs, pour relier la polarité urbaine de Givors à celles de Brignais et de Tassin-la-Demi-Lune et pour améliorer le maillage du Réseau express ;

Copil Plaine Saint-Exupéry et modification DTA préconisent un mode routier à moyen

→ l'exploitation de l'emprise du **chemin de fer de l'Est lyonnais à l'est de Meyzieu** pour desservir l'est de l'agglomération et la polarité de l'agglomération pontoise. L'emprise de tram-train desservant Lyon - Saint Exupéry peut être prolongée pour permettre le développement d'une offre et pour renforcer les liens entre l'agglomération lyonnaise et l'agglomération de la Porte de l'Isère.

**Ce que dit
le Scot
Sepal**

SCOT 2030
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

*A aborder dans la
programmation du PDU*

Les orientations du Scot Sepal à décliner dans le PDU : mailler le territoire par un réseau d'agglomération et de proximité

→ Le Dog recommande le **renforcement en capacité et le développement** de ce réseau pour :

- offrir une accessibilité renforcée à la ville à toutes les catégories de populations,
- contribuer à la réduction de la part de la voiture dans les déplacements internes à l'agglomération,
- lutter contre la pollution atmosphérique,

→ mieux partager l'espace public. Réalisation d'une analyse partagée entre Métropole et Sytral, à valoriser dans le PDU

Ce que dit le Scot Sepal

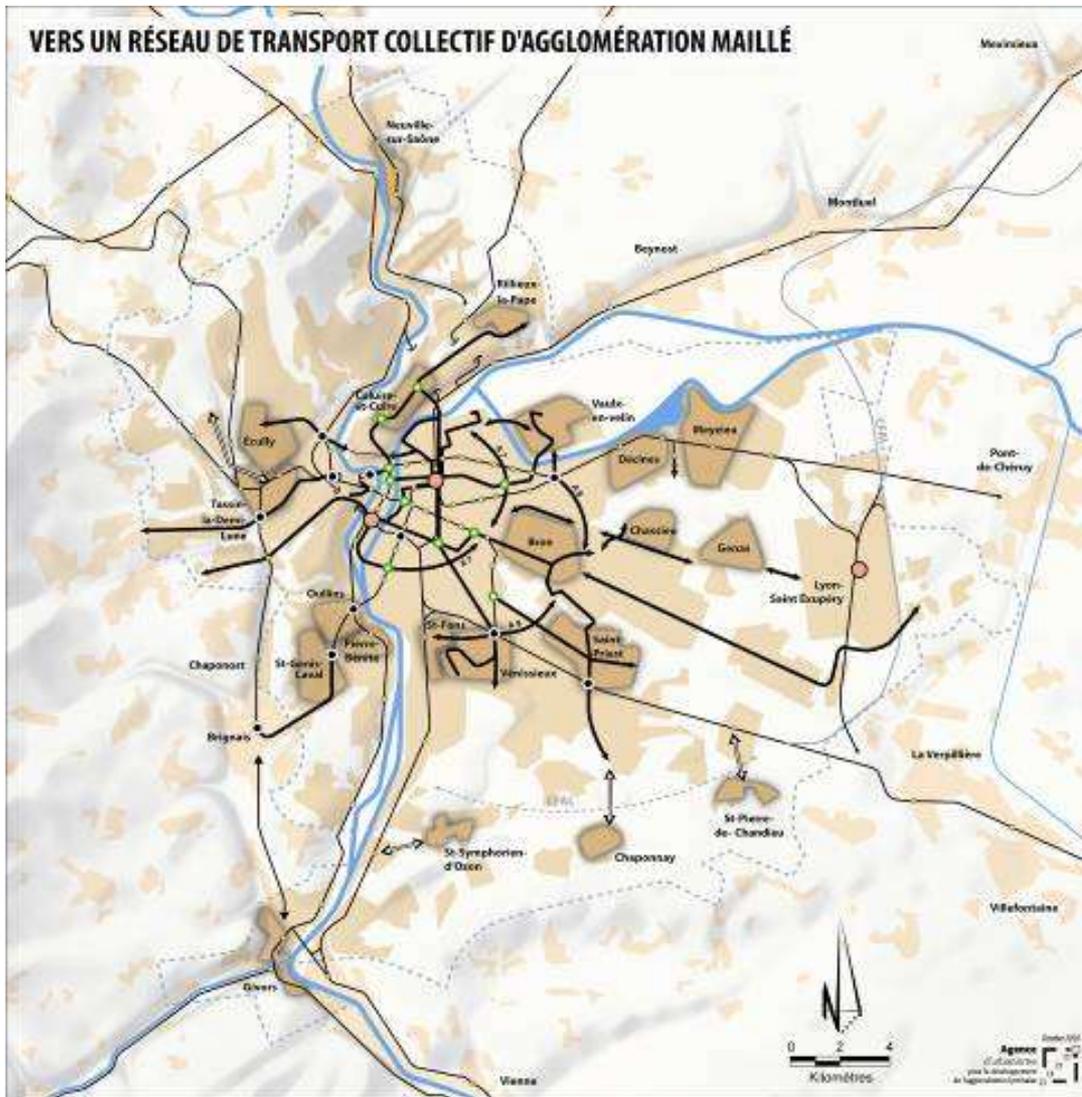
SCOT 2030
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Des axes (A2, A4, A7, A8, ...) et une priorisation à aborder dans la programmation du PDU

→ A cette fin, les politiques publiques et les documents de planification veillent à :

- permettre la **connexion entre les communes et pôles d'emplois** non desservis par le Réseau express et ses gares, avec un niveau de service adapté à l'importance de la demande,
- assurer par des lignes fortes les liaisons entre polarités, notamment par des lignes transversales de rocade, elles-mêmes connectées au Réseau express,
- créer un **nouvel axe de transport collectif desservant l'est de l'agglomération** du secteur de **Grange-Blanche à Sept-Chemins, Eurexpo et au-delà**. Cette nouvelle offre est déterminante pour la mise en œuvre d'un projet urbain sur ce territoire et sa desserte en transports collectifs de Genas à Saint-Exupéry. Cet axe peut permettre à un bouclage avec le tramway express de l'Est lyonnais (liaison T2 / T3),
- assurer une **offre de rabattement en transport collectif efficace** entre les polarités urbaines non directement desservies par le Réseau express et les gares les plus proches.

VERS UN RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF D'AGGLOMÉRATION MAILLÉ



- Le réseau des transports collectifs d'agglomération, constitué des lignes de tramway, des lignes de trolleybus, et des lignes de bus et de cars à haut niveau de service, des funiculaires et de la ligne de métro C, complète les axes du Réseau express
- Il tend à permettre les déplacements dans l'agglomération et entre les polarités urbaines
- *Les principes d'extension figurant sur cette carte ne constituent pas des tracés et ne préjugent pas des modes de transport finalement retenus.*

Les orientations du Scot Sepal à décliner dans le PDU : pour un réseau de voirie hiérarchisé, optimisé et à l'insertion urbaine renforcée

- ***En matière de voirie, l'objectif n'est pas de développer le réseau mais au contraire d'en limiter les extensions.***

- ***Les priorités affichées pour le réseau routier sont les suivantes :***
 - *optimiser son exploitation,*
 - *boucler le périphérique,*
 - *renforcer l'intégration urbaine des voiries.*

**Ce que dit
le Scot
Sepal**

SCOT 2030
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

RÉSEAU DE VOIRIE

→ **Le réseau métropolitain : fiabilité des temps de parcours et traitement urbain permettant une meilleure intégration de ces infrastructures à la vie de l'agglomération**

→ **Le réseau d'agglomération : coexistence des différents modes dans des séquences à caractéristiques fortement urbaines nécessitant une prise en compte des aménités et une protection des riverains.**

→ **Le réseau de proximité : un grand confort pour les usagers de l'espace public.**

 nationale ou régionale

 métropolitaine

 d'agglomération

 section de voirie pouvant faire l'objet d'un renforcement de l'intégration urbaine

Hierarchiser le réseau routier :

- Voie :

-  d'agglomération
-  métropolitaine
-  nationale ou régionale

col et A 45 infrastructures telles qu'inscrites dans la DTA

Site de projet :

 section de voirie pouvant faire l'objet d'un renforcement de l'intégration urbaine

Les orientations du Scot Sepal à décliner dans le PDU : optimiser l'exploitation du réseau routier

→ Le Dog, en cohérence avec les prescriptions du Plan de protection de l'atmosphère (PPA), fixe les orientations suivantes :

- Sur l'ensemble du réseau routier, **limiter la vitesse maximale de manière homogène** par typologie de voirie ou par secteur géographique. Les autorités compétentes mettent en œuvre les mesures les plus adaptées en fonction du contexte urbain et du type de voirie.
- Sur le **réseau métropolitain, envisager autant que possible la séparation des circulations automobiles individuelles et des autres modes de transport**. A cette fin, des voies peuvent être réservées de façon temporaire ou pérenne aux modes alternatifs à la voiture individuelle (bus, cars, covoiturage, etc.).
- Sur le **réseau d'agglomération, la priorité est donnée aux transports collectifs**. Cette orientation va de pair avec **la fluidité du trafic automobile et la protection des modes doux**.
- Sur le **réseau de proximité, la priorité est donnée aux modes doux, avec une limitation de la place accordée aux modes mécanisés**.

**Ce que dit
le Scot
Sepal**

SCOT 2030
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

A définir plus
précisément par le
PDU

Les orientations du Scot Sepal à décliner dans le PDU : boucler le périphérique

*Projet très structurant
pour la programmation
du PDU*

**Ce que dit
le Scot
Sepal**

SCOT 2030
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

→ **Le Dog prévoit la réalisation du Tronçon ouest du périphérique (TOP) qui permet de boucler le boulevard périphérique.**

→ **Ce projet s'inscrit dans un schéma multimodal d'organisation des déplacements à l'échelle de l'agglomération, en cohérence avec le développement du Réseau express.**

Présenté lors du débat public anneau des Sciences

→ **Le TOP, en partie enterré, protège le centre de l'agglomération et les communes de l'ouest et du sud-ouest des trafics parasites et en améliore l'accessibilité, notamment aux points de connexion du TOP et des lignes structurantes de transport collectif. Il renforce également l'accessibilité et donc le potentiel de développement des grands sites d'activités du sud-ouest de l'agglomération. Il offre un nouveau franchissement du Rhône et permet de faciliter le déclassement et la requalification de l'autoroute A6 / A7 à l'intérieur du périphérique.**

Les orientations du Scot Sepal à décliner dans le PDU : renforcer l'intégration urbaine des voiries

Ce que dit le Scot Sepal

SCOT 2030
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

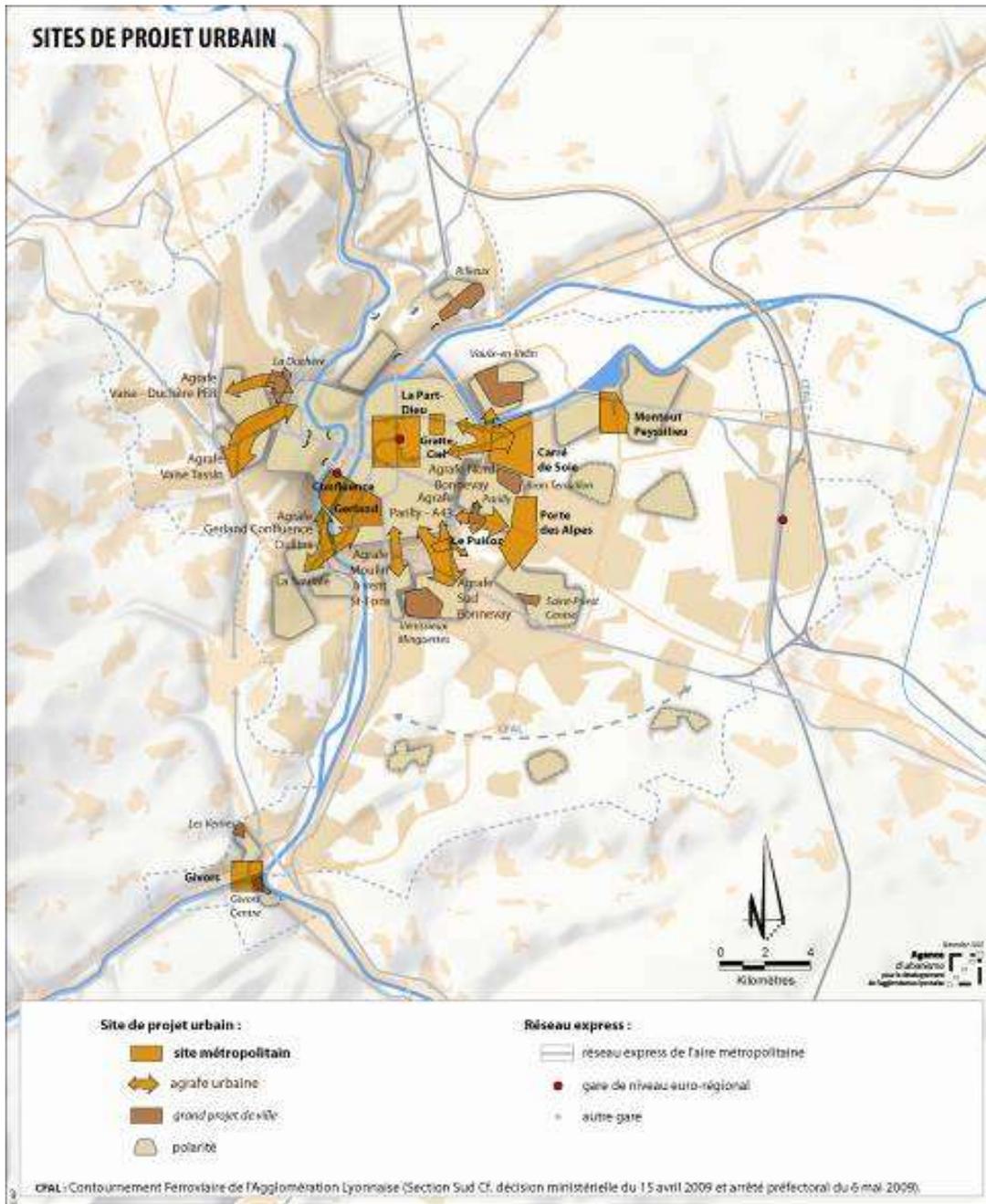
A définir plus
précisément par le
PDU

→ Le Dog identifie des sites de projet, dits d'«**agrafes urbaines**», liés à l'intégration urbaine de grandes infrastructures à caractéristiques autoroutières situées en milieu urbain. Ces projets doivent contribuer non seulement à **limiter les coupures urbaines et à réduire les nuisances** subies par les riverains mais aussi à **renforcer les capacités d'accueil des territoires limitrophes**, tout en améliorant la qualité urbaine offerte aux habitants.

Etude partenariale en cours sur le périphérique L.
Bonnevay

→ Les sections urbaines de voiries suivantes peuvent être concernées : A6, A7, D383, A43, A47.

→ Pour l'A47 et sans attendre l'aménagement de l'A45, **la traversée de Givors requiert un traitement particulier** au vu de la coupure créée dans la ville. L'aménagement d'une déviation de la polarité, en lien avec un nouveau franchissement du Rhône au niveau du site de Givors Loire-sur-Rhône, dégagerait des marges de manœuvre intéressantes pour atteindre cet objectif.



→ Ces projets d'agrafes urbaines impliquent d'envisager, localement ou plus largement, une requalification des infrastructures concernées associée à l'amélioration de la protection des riverains par rapport aux nuisances, notamment phoniques.

Les orientations du Scot Sepal à décliner dans le PDU : développer les aménagements favorables à l'usage du vélo

→ Au delà de la priorité accordée aux modes doux sur l'ensemble du réseau viaire de proximité, il est nécessaire de **généraliser les aménagements favorables à l'usage du vélo** à l'échelle de l'agglomération.

Plan modes doux de la Métropole à valoriser

→ Le Dog préconise la réalisation d'un **schéma cyclable d'agglomération**, en cohérence avec les territoires voisins, précisant le réseau d'itinéraires cyclables à aménager afin d'assurer le maillage de l'ensemble du territoire et de permettre l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens comme pour les déplacements de loisirs.

→ Les documents d'urbanisme facilitent le développement de cet usage en favorisant l'aménagement d'espaces de **stationnement vélo** dans la construction résidentielle ou économique, comme dans les espaces publics et à proximité des équipements générateurs de flux.

**Ce que dit
le Scot
Sepal**

SCOT 2030
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

En s'appuyant sur la
démarche de coordination
PDU/PLU-H en cours

Les orientations du Scot Sepal à décliner dans le PDU : des politiques de stationnement au service de l'attractivité résidentielle et de la mixité fonctionnelle

*S'appuyer sur les
retour d'expérience
de Lyon et
Villeurbanne
notamment*

**Ce que dit
le Scot
Sepal**

SCOT 2030
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

*En s'appuyant sur la
démarche de coordination
PDU/PLU-H en cours,
Sujet de
compatibilité
majeur*

- Les politiques de stationnement constituent un levier essentiel de toute politique de mobilité urbaine pour influencer sur les pratiques de déplacements. En milieu urbain, concilier un besoin en stationnement pour les résidents, une limitation du stationnement pendulaire (domicile-travail) et une facilitation pour l'accès des visiteurs nécessite la mise en place d'une **politique cohérente à l'échelle locale et à celle de l'agglomération.**
- Le Dog préconise le **renforcement et l'élargissement progressif de la politique de maîtrise du stationnement** initiée dans le centre de Lyon ainsi que son déploiement à l'échelle des polarités de l'agglomération.

- Les PLU adaptent les règles relatives à l'offre en stationnement dans la construction neuve dans les secteurs les mieux desservis en transports collectifs.

Les orientations du Scot Sepal à décliner dans le PDU : des principes de localisation et de dimensionnement des parcs-relais

- ***le Dog identifie les principes suivants pour l'aménagement des parcs-relais :***
 - ***le rabattement automobile au plus proche de son lieu de départ sur des parcs d'une taille adaptée ; à ce titre, l'ensemble des gares et arrêts du Réseau express (hormis celles situées en secteur dense) constitue les portes d'accès privilégiées au réseau express pour les déplacements quotidiens au sein de l'aire métropolitaine,***
 - ***la priorité accordée aux modes de rabattements alternatifs à la voiture individuelle (modes doux, transports collectifs),***
 - ***la garantie d'une urbanisation possible des terrains stratégiques particulièrement bien desservis par les transports collectifs.***

***Ce que dit
le Scot
Sepal***

SCOT 2030
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

*En utilisant des
leviers comme la
tarification du
stationnement en
P+R en cours
d'expérimentation par
Sytral*

Les orientations du Scot Sepal à décliner dans le PDU : des principes de localisation et de dimensionnement des parcs-relais

Stratégie et programmation
à définir par le PDU, en lien
avec les réflexions du
SMTAML

→ **L'aménagement ou l'extension de parcs-relais d'une taille plus importante est mis en œuvre en des points particuliers soumis à une forte pression du stationnement automobile en fonction de leur positionnement et de leur niveau de service.**

**Ce que dit
le Scot** *Expérimentatio*
Sepal *n en cours par*
Sytral

SCOT 2030
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

→ **Pour ces parcs, des modalités spécifiques de gestion alternatives de ces équipements (tarification et autres conditions d'accès à préciser) sont mises en places pour éviter que leur utilisation s'avère contreproductive par rapport aux rabattements à vélo ou en transports collectifs et pour optimiser leur utilisation.**

→ **Le Dog fixe pour objectif de mener de front et de gérer dans le temps l'organisation du rabattement et l'insertion urbaine des pôles d'échanges. Dans ce cadre :**

- *des terrains proches d'une gare ou d'un pôle d'échanges peuvent être dédiés, dans un premier temps, de façon extensive au stationnement automobile,*
- *puis, en fonction des évolutions urbaines que connaît le secteur, ces espaces peuvent faire l'objet d'aménagement de logements, de services et/ou d'activités, ainsi que de stationnement en ouvrage.*

→ **Ce principe de réversibilité s'applique autant que possible, afin de faciliter la mise en œuvre d'une politique de priorisation de l'urbanisation à proximité des gares et pôles d'échanges.**

Les orientations du Scot Sepal à décliner dans le PDU : des principes de localisation et de dimensionnement des parcs-relais

- *Les aménagements favorables à l'usage des modes doux sont généralisés pour l'accès aux gares et pôles d'échanges.*
- *L'accès en transports collectifs est également facilité et la chaîne intermodale optimisée (minimisation des temps de correspondance, confort du trajet piéton).*
- *En ce qui concerne la gare de la Part-Dieu et ses abords, une attention particulière est portée à son aménagement en considération du renforcement de son rôle central pour les déplacements métropolitains en lien avec le développement du Réseau express. L'aménagement de cette porte d'entrée essentielle de l'agglomération obéit aux principes suivants en rapport avec le développement de son usage :*
 - *séparation éventuelle des flux de voyageurs liés aux déplacements métropolitains, régionaux ou nationaux (TGV),*
 - *définition d'une vision d'ensemble et à long terme de la gare elle-même en considération de l'ampleur des investissements à consentir et en cohérence avec l'évolution des infrastructures ferrées desservant les gares,*
 - *intégration du projet dans une approche urbaine de la gare par rapport au quartier et à la ville.*

Ce que dit le Scot Sepal

SCOT 2030
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

*En cours
dans le cadre
du projet
PEM Part-
Dieu, inscrit
au CPER*

Les orientations du Scot Sepal à décliner dans le PDU : un système tarifaire et de financement intégré à l'échelle métropolitaine

→ La tarification des transports collectifs participe au choix modal des habitants. Elle doit être claire, pratique et son niveau doit être attractif. Le développement du Réseau express implique des investissements importants. Son exploitation suppose des ressources accrues.

***Ce que dit
le Scot
Sepal***

SCOT 2030
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

*Rôle du
SMTAML*

- Le Dog préconise une tarification multimodale zonale à l'échelle métropolitaine.***
- Le développement d'une offre de transports collectifs coordonnée exige la mise en place d'une gouvernance territoriale adaptée, ainsi que des ressources et des solidarités financières à la hauteur des enjeux.***

LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCoT) DE L'OUEST LYONNAIS



Syndicat de l'Ouest Lyonnais

25, chemin du Stade - 69670 VAUGNERAY
04 78 48 37 47 - sol@ouestlyonnais.fr



**Ce que dit
le Scot de
l'ouest
lyonnais**

Les orientations du Scot de l'ouest lyonnais à décliner dans le PDU : assurer un meilleur équilibre sur l'ouest lyonnais en matière de mobilités et de déplacements, en développant notamment les transports collectifs

- ***Près des 2/3 des actifs travaillent en-dehors du territoire de l'ouest lyonnais (dont plus de la moitié dans l'agglomération lyonnaise),***
 - ***Presque la moitié des emplois sont occupés par des actifs résidant à l'extérieur (dont 1/4 résidant sur l'agglomération lyonnaise),***
- Le SCOT de l'ouest lyonnais vise à rééquilibrer les déplacements en faveur de solutions alternatives au « tout voiture ». Ce projet se traduit par 3 idées fortes :**
1. *Développer les transports collectifs*
 2. *Structurer et adapter le réseau de voirie de l'ouest lyonnais*
 3. *Renforcer l'attractivité des modes doux*



Ce que dit le Scot de l'ouest lyonnais

[Obtenir des orientations de la Région à inscrire dans la programmation du PDU](#)

Les orientations du Scot de l'ouest lyonnais à décliner dans le PDU : Développer les transports collectifs

Privilégier le transport ferroviaire par 3 actions importantes :

- ➔ **Lignes ferroviaires à créer** : lignes tram-train Lyon/l'Arbresle, Lyon/Brignais, Lozanne/Lyon (réalisées et en mises en service en 2012), **remise en service de la ligne Brignais/Givors**, prolongement de la ligne l'Arbresle/Sainte-Foy l'Argentière
- ➔ **Gares à créer ou réhabiliter** : remise en service de la gare de Bessenay afin de capter les transits originaires des Monts du Lyonnais, réhabilitation de la gare de Brignais, **optimisation de la halte de Chaponost**, création de la gare de Vourles et **haltes envisagées de Millery/Montagny**
- ➔ **Organisation du rabattement sur les gares de l'ouest lyonnais** (Brignais, Lentilly/Charpenay, Lissieu/Dommartin, **Chaponost**, l'Arbresle, Sain-Bel...) **et sur les points d'entrée situés en périphérie du territoire** (**gare de Givors, futur espace intermodal d'Irigny, ville d'Oullins avec le prolongement de la ligne B du métro**)



*A aborder dans le cadre
d'une approche globale
mêlant réseaux urbain et
interurbain*

Ce que dit le Scot de l'ouest lyonnais

*Sur la base des
orientations proposées
pour la Métropole
lyonnaise ?*

Quelques exemples d'orientation du Scot de l'ouest lyonnais à décliner dans le PDU : développer les transports collectifs

Renforcer la desserte en transports collectifs routiers :

- élargir la desserte en transports collectifs aux secteurs les plus urbains de la Vallée du Garon et des Vallons du Lyonnais
- structurer les échanges et les rabattements avec la création de parkings relais notamment sur l'axe Vaugneray/Grézieu et dans le secteur de Mornant
- création d'une ligne forte de TC en site propre entre Vaugneray et Gorge de loup avec la création de pôles d'échanges intermodaux

Mieux gérer les flux de transports de marchandises en rationalisant les flux desservant le territoire, en privilégiant « l'apport local » et en veillant à ce que les documents d'urbanisme intègrent la problématique des véhicules de livraison dans les centres-ville (délimitation de points d'accueil).



***Ce que dit
le Scot de
l'ouest
lyonnais***

Les orientations du Scot de l'ouest lyonnais à décliner dans le PDU : Structurer et adapter le réseau de voirie de l'Ouest Lyonnais

Le maillage viaire sur l'ouest lyonnais doit permettre d'organiser le rabattement sur les gares :

- privilégier l'axe RD30/RD7 comme « dorsale de structuration » du territoire en organisant au mieux un certain nombre de radiales
- considérer certaines voiries de niveau départemental comme itinéraires d'accès aux gares de rabattement (à la fois pour l'Ouest Lyonnais mais aussi pour les Monts du Lyonnais) : RD 342 vers la future gare de rabattement de Vourles, RD 2 et RD 342 en direction des gares de Givors et Rive-de-Gier
- solliciter l'aménagement de nouveaux axes pour permettre l'organisation de rabattements vers les pôles d'échanges (RD 389 avec l'aménagement de la déviation l'Arbresle Sain-Bel et les différentes gares de rabattements, RD 50 avec l'aménagement de la déviation de Chaponost desservant la halte ferroviaire)



Ce que dit le Scot de l'ouest lyonnais

Les orientations du Scot de l'ouest lyonnais à décliner dans le PDU : Structurer et adapter le réseau de voirie de l'Ouest Lyonnais

L'aménagement de déviations des « points noirs » est identifié pour **sortir les flux routiers des centres bourgs** visant à obtenir des **traversées de bourgs sécurisées** ainsi que des réaménagements de centres cohérents avec le concept de village densifié du SCoT en lien avec l'axe sur la mobilité douce du SCoT (**limitation du trafic et donc de la pollution, réalisation de cheminements pour les déplacements doux** autorisant de meilleures conditions de développement des activités commerciales et de services dans le centre-bourg).

Les orientations du Scot de l'ouest lyonnais à décliner dans le PDU : renforcer l'attractivité des modes doux



***Ce que dit
le Scot de
l'ouest
lyonnais***

- Elaborer et mettre en œuvre un **schéma de liaisons douces** à l'échelle de chaque EPCI visant à assurer le maillage entre les différents équipements publics, commerces et services et les principales zones d'habitat et d'activités, ainsi qu'un schéma d'organisation des modes doux intercommunautaires en **organisant les liaisons douces pour les communes disposant d'une gare**.

Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération lyonnaise

**POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE,
AGISSONS ENSEMBLE MAINTENANT**

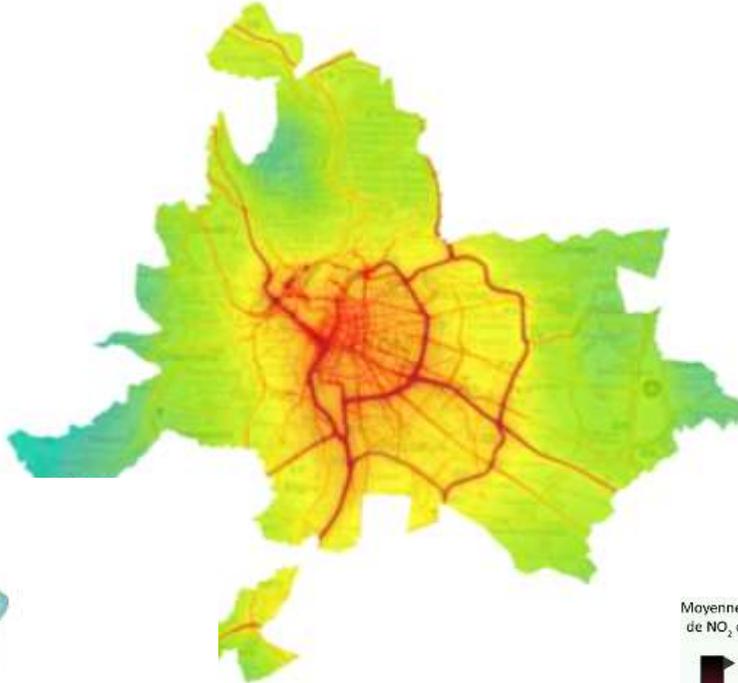




Le dioxyde d'azote, traceur de pollution automobile



Moyenne annuelle NO2 2013



Secteurs les plus touchés :

- Centre agglomération Lyon
- Grands axes périphériques
- Proximité A6/A7

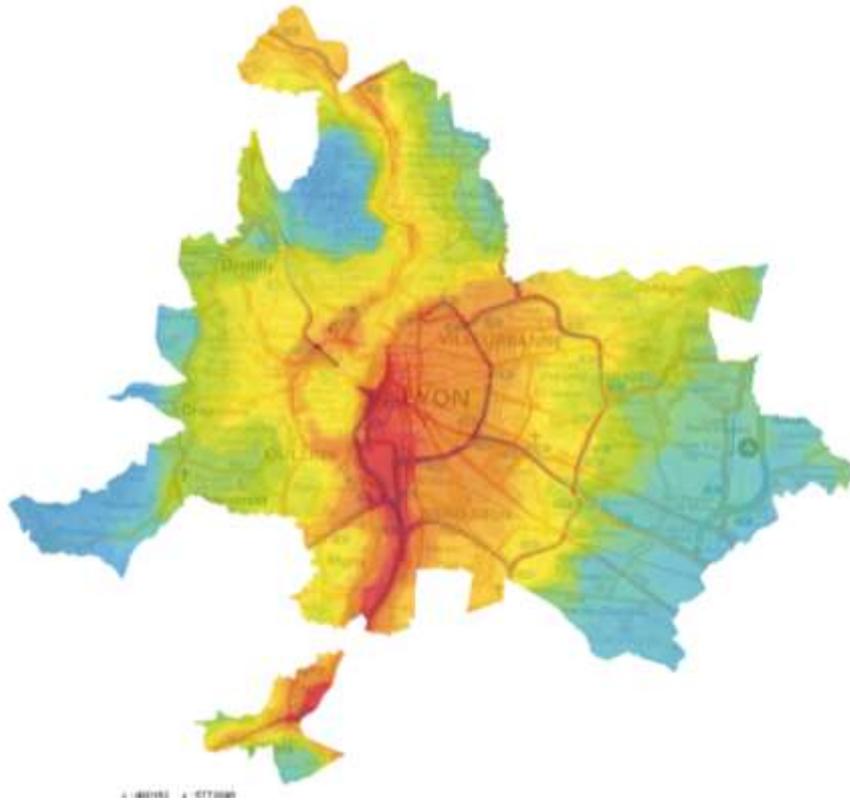
Environ 35000 habitants de l'agglomération de Lyon exposés à des niveaux supérieurs à la valeur limite





Particules fines : valeurs annuelles respectées mais dépassements journaliers fréquents en hiver

PM10 - Nombre de jours > 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2013



2013 : Valeur limite journalière franchie

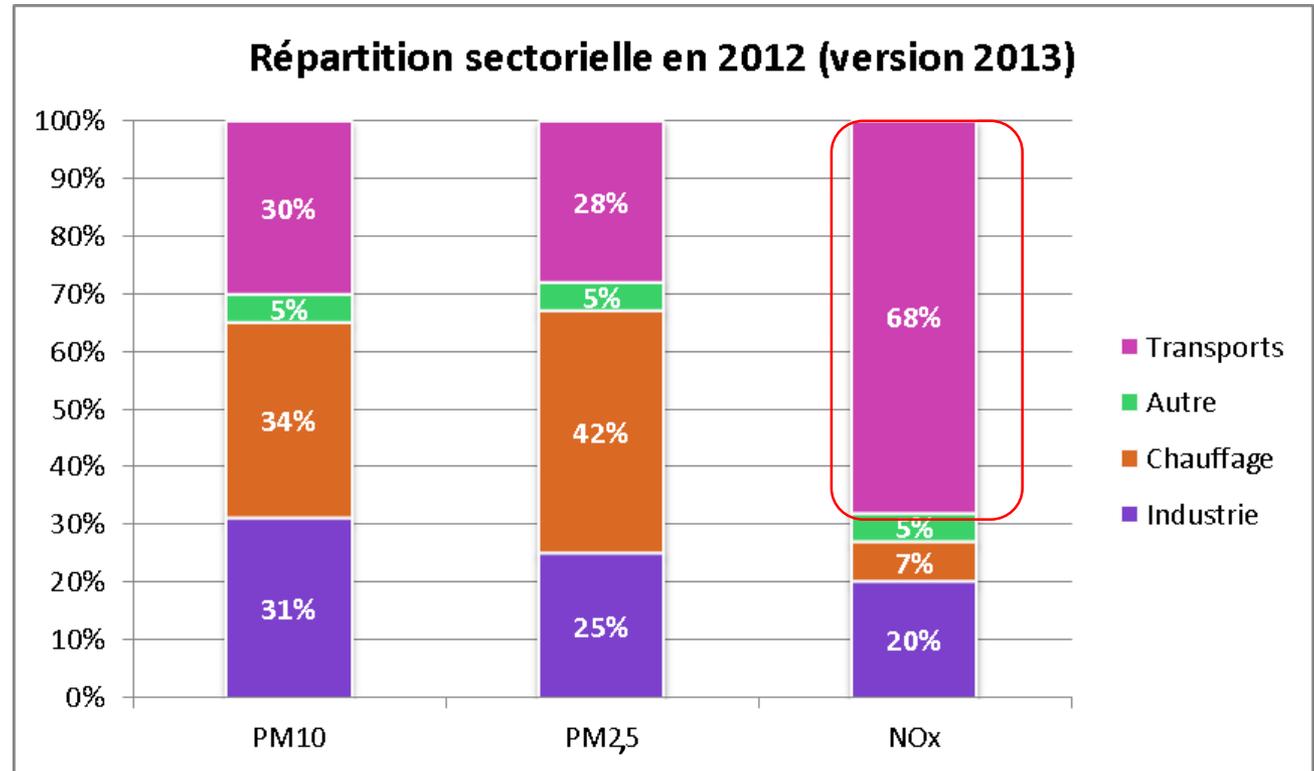
- dans Lyon intra-muros,
- aux abords des grands axes (A7 et Bd Périphérique)

Environ 130000 habitants de l'agglomération de Lyon exposés à un franchissement de la valeur limite

Origine des polluants à enjeu sur la zone PPA Lyon (2012)

- **Transports** : secteur largement majoritaire dans les émissions de NOx, **22% de baisse des émissions de NOx des transports entre 2007 et 2012 (- 49% escomptés en 2015 avec actions PPA)**

NB : 2012 est l'année la plus récente évaluée par l'inventaire



TRANSPORTS : Principal émetteur de NOx (66% dont plus de 90% imputable aux véhicules diesel)
(Données 2012 sur Grand Lyon)

Les orientations du Plan de Protection de l'Atmosphère à décliner dans le PDU



***Ce que dit
le Plan de
Protection
de
l'atmosphère***

Le PPA fixe l'objectif suivant :

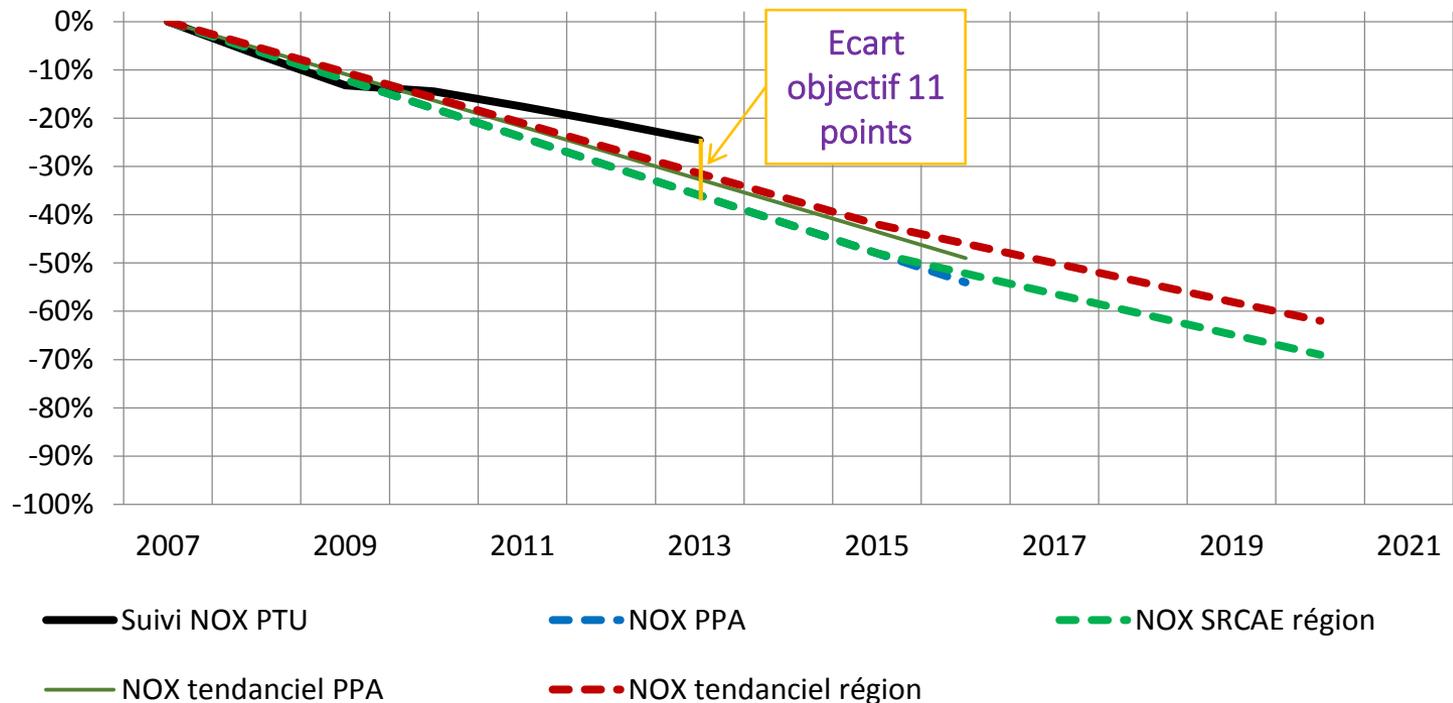
« L'ensemble des politiques de transport viseront sur le territoire du PPA à une diminution des émissions entre 2007 et 2016 de :

- 47% en particules**, sachant qu'une diminution 40% attendue en tendanciel 2015
- 54% en oxydes d'azote** sachant que diminution de 49% est attendue en tendanciel 2015 »

Le SRCEA défini également des objectifs à atteindre pour 2020 et 2050

NOx : Situation 2013 PTU et objectifs PPA / SRCAE

NOx	Suivi PTU	Objectif PPA	Objectif SRCAE	Tendanciel PPA	Tendanciel SRCAE
2013	- 25%	- 36%	- 36%	- 33%	- 32%

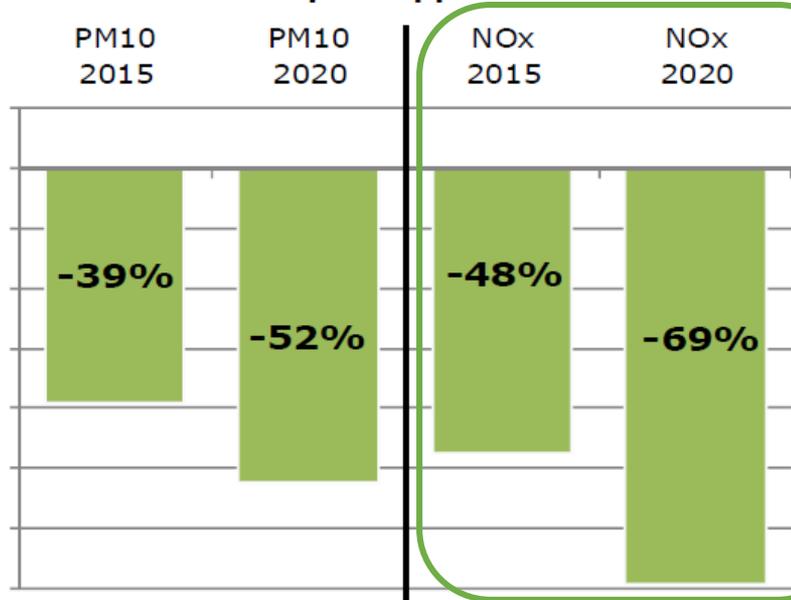


Objectifs PPA difficilement atteignables en 2015 pour NOx et PM10,

▶ **Actions supplémentaires à mettre en œuvre**

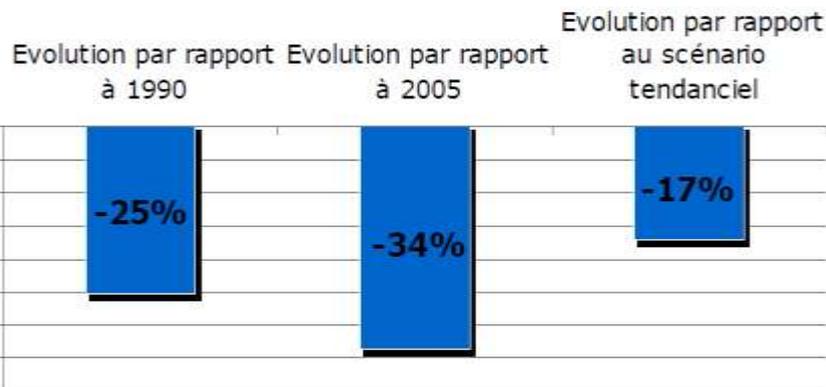
SRCAE : Objectifs qualité de l'air et GES pour les transports

TRANSPORTS
Objectif de réduction
des émissions de PM10 et de NOx en 2015 et en 2020
Evolution par rapport à 2007



Pour secteur **transports**, enjeu principal = **réduction des NOx**

TRANSPORTS
Objectif de réduction
des émissions de GES en 2020 (en %)



Quelques exemples de constats et de questions

Donner sa juste place à l'automobile ou limiter la place de l'automobile ?

- **Constat :**
 - Entre 1995 et 2006, une baisse significative de la mobilité automobile dans le Grand Lyon, mais pas partout et toujours des flux entrants qui augmentent
 - Une offre de stationnement en ouvrage qui continue d'augmenter, même si elle est moins utilisée, tandis que la voirie connaît des problèmes de saturation et de respect de la réglementation
 - Des initiatives en faveur d'un usage plus partagé de la voiture
- **Exemple de questions et enjeux :**
 - Quelle est la nature des trafics automobiles « subis » dans le centre ?
 - Faut-il contraindre la circulation automobile en lien avec le centre de l'agglomération ? Et, si oui, comment ?
 - Comment endiguer l'augmentation continue de l'offre de stationnement ?
 - La dépénalisation du stationnement, une opportunité au service de quelle stratégie ?
 - Quel partage de l'espace public entre l'automobile et les autres modes de déplacements ? Quelle performance rechercher pour chaque mode ?
 - Quel rôle pour l'autopartage dans la politique globale de déplacements ?

Quelques exemples de constats et de questions

Renforcer la performance et la fiabilité des réseaux de transports collectifs

- **Constat :**
 - Plusieurs lignes fortes du réseau urbain et le nœud ferroviaire lyonnais sont confrontés à des phénomènes de saturation
 - Le développement urbain multipolaire prôné par le SCoT entend s'appuyer sur le réseau TC métropolitain et d'agglomération
 - Beaucoup de lignes pâtissent encore des embouteillages et le programme de couloirs-bus n'a pas été réalisé dans sa totalité
- **Exemple de questions et enjeux :**
 - Comment anticiper et répondre aux problèmes de saturation des lignes fortes pour structurer l'offre TC autour « d'un réseau express métropolitain » et « d'un réseau d'agglomération » (SCoT) dotés de capacités suffisantes ?
 - Comment garantir la performance des lignes de bus ?
 - Comment proposer une desserte adaptée et efficace des territoires, pôles et équipements périphériques ?
 - Comment améliorer la coordination des offres et leur attractivité pour l'utilisateur ?
 - Faut-il envisager le développement de solutions nouvelles ?

Quelques exemples de constats et de questions

Inscrire pleinement les modes actifs dans les pratiques de mobilité quotidienne

- **Constat :**
 - Des opérations emblématiques en faveur des modes actifs (réaménagement des berges, tunnel modes doux Croix-Rousse, pont Raymond Barre...)
 - Des aménagements de proximité pour faciliter et sécuriser les déplacements en modes actifs (plan modes doux, itinéraires cyclables...)
 - Des modes qui profitent aussi des actions menées en matière de partage de la voirie et d'apaisement de la circulation
- **Exemple de questions et enjeux :**
 - Quelle ambition de part modale pour la marche et le vélo ?
 - Faut-il « changer de braquet » en matière de politique cyclable ?
 - Quelle stratégie piétonne pour développer la pratique de la marche dans tous les territoires ?
 - La promotion de la marche peut-elle être un remède à la saturation de certaines lignes TC ?
 - Quels gisements de progrès pour garantir la sécurité des modes actifs ?
 - Comment renforcer la place des modes actifs dans les politiques d'intermodalité ?

Quelques exemples de constats et de questions

Offrir un « bouquet de services » en matière de mobilité

- **Constat :**
 - Diversification des offres de mobilité dans l'agglomération avec l'apparition de nouveaux services (vélos et voitures en libre-service...)
 - Des efforts pour faciliter l'intermodalité (tarification et information, pôles d'échanges et P+R) mais des pratiques intermodales qui restent faibles (2 % des déplacements des habitants de l'AML en 2006)
- **Exemple de questions et enjeux :**
 - Quels nouveaux services de mobilité ? Pour répondre à quels besoins ?
 - Quelle intégration dans la politique globale de déplacements ? Comment s'assurer notamment que les nouveaux usages de la voiture (covoiturage, autopartage) participent bien à une diminution du trafic automobile ?
 - Comment encourager à la multimodalité ?
 - Quel(s) service(s) en matière d'intermodalité ? Quels principes d'aménagement des pôles d'échanges ? Quelle politique de parcs relais ?
 - Faut-il encadrer le développement des deux-roues motorisés ?
 - Quelle ambition en matière de développement de la voiture électrique ?

Quelques exemples de constats et de questions

Intégrer le transport de marchandises dans une politique globale de déplacements

- **Constat :**
 - Depuis le dernier PDU, poursuite du dialogue entre acteurs publics et privés pour faire évoluer la politique en matière de logistique urbaine (création d'un espace logistique urbain, évolution de la réglementation en matière d'aires de livraison...)
 - Adoption en 2013 par le Grand Lyon d'une délibération-cadre définissant les enjeux et les perspectives à l'horizon 2020
- **Exemple de questions et enjeux :**
 - Quelle nouvelle évolution de la réglementation en matière de transport de marchandises ?
 - Faut-il encourager les expérimentations et les innovations techniques et organisationnelles ? Si oui, comment et avec quel cadre de suivi et d'évaluation ?
 - Peut-on envisager des mutualisations d'espaces entre transport de marchandises et mobilité des personnes ?
 - Quel impact des nouvelles pratiques de consommation sur la politique en matière de transport de marchandises ?

Le PLU-H

Organiser le développement urbain afin de permettre le développement d'une mobilité moins dépendante de la voiture :

- Adapter les **normes de stationnement voiture** pour les logements/bureaux (desserte TC et taux de motorisation)
- Elargir la cible des **normes de stationnement vélo** : logements et activités (bureaux/commerces/équipements culturels, sportifs, d'enseignement, ...)



- **Densités et formes urbaines** propices à l'usage des transports collectifs et autres modes doux
- **Réservations d'emprises** pour de futurs projets de transport collectif notamment