



PLAN DEPLACEMENTS URBAINS

Phase de concertation

CONTRIBUTION de l'UNION DES COMITES D'INTERETS LOCAUX DE LA METROPOLE DE LYON

(mars 2016)

L'espace de vie effectif des habitants se situe pour beaucoup d'entre eux au-delà des limites géographiques de la Métropole et, à partir du domicile, les migrations relatives aux activités professionnelles, commerciales ou récréatives concernent au sens large l'aire urbaine, à cheval sur plusieurs départements.

A ce titre, l'automobile représente encore le moyen de locomotion le plus utilisé pour se déplacer, mais il doit être progressivement relayé par des modes de transports en commun adaptés et performants.

C'est pourquoi, le Plan des Déplacements Urbains prendra en compte tous les services et toutes les infrastructures indissociables des mobilités urbaines et périurbaines, dans l'ensemble de leurs composantes et, le cas échéant, par la réinvention de moyens de transport.

Son élaboration devrait être interactive avec celle du PLUH car celui-ci va faire émerger de nouveaux grands axes de déplacement par l'urbanisation de zones peu ou pas construites tandis que de nouvelles dessertes vont permettre un accroissement du développement économique et de l'habitat dans d'autres secteurs.

I - Les déplacements automobiles

a) Autour de la Métropole

La première priorité à l'horizon 2030 est le contournement de l'agglomération, levier essentiel pour réduire notamment 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 à l'est depuis l'A6 par l'A46 nord au niveau de la commune des Echets 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 au niveau 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 la solution la plus efficace est de relier l'A432 depuis Saint Exupéry, au sud de l'agglomération de Vienne au niveau de l'actuel péage de Reventin-Vaugris afin de décongestionner l'agglomération en éliminant le trafic international de transit des véhicules poids lourds et de tourisme qui n'y a pas sa place, en le rejetant à l'extérieur de la ville.

b) Dans la Métropole

1°/ Le contournement doit être complété par l'aménagement de l'Anneau des Sciences qui a fait l'objet en 2013 d'un débat public conclu positivement et constitue un élément indispensable aux déplacements urbains de l'ouest et du nord-ouest de la Métropole .

En effet, cet ouvrage pourra désenclaver les 5^{ème} et 9^{ème} arrondissements ainsi que les communes de l'Ouest lyonnais, depuis la porte du Valvert (Ecully, Tassin) jusqu'à celle de la Saulaie (Oullins, Pierre Bénite, La Mulatière), et ensuite Saint Fons où un pont enjambant le Rhône permettra un bouclage circulaire du boulevard périphérique.

De plus, l'Anneau des Sciences favorisera la mise en service de nouvelles lignes de transport en commun et de marchandises performantes, la création de parcs relais et de covoiturage ainsi que 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, promenade arborée pour piétons, et la construction d'un nouveau pont sur le Rhône reliant la Presqu'île à Gerland.

3°/ La réduction de la pollution liée au trafic automobile qui congestionne le passage de l'agglomération passe en priorité par l'éloignement du centre ville, des véhicules parasites que sont touristes et poids lourds en transit.

Sur les axes de circulation métropolitains majeurs, la vitesse actuellement limitée à 50 km/h peut être maintenue dans la mesure où elle fluidifie le trafic. En complément une régulation cohérente des feux tricolores aura des effets bénéfiques en permettant de franchir à vitesse moyenne modérée, sans arrêt, une série de carrefours au feu vert (hors circulation asphyxiée par des bouchons) générant ainsi une diminution d'émission de CO2.

Pour la sécurité des piétons et cyclistes, les rues secondaires et résidentielles pourront ponctuellement faire l'objet d'une limitation à 30 km/h.

II - Le Stationnement

a) Sur voirie

Le stationnement payant est à généraliser dans l'ensemble des secteurs UC à Lyon, les centres de quartier des communes, et dans 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 devrait être élevé à 3% et la durée de gratuité portée de 15' à ½ heure. Dans les secteurs anciens non équipés de parkings privés, il faut étudier la mise en service de stationnement public.

b) Constructions neuves

En matière de logements privé le ratio de 1 place pour 75m² doit être conservé de même que celui d'une place par logement pour le logement social.

Pour les résidences para-hôtelières (étudiants, séniors, services...), il pourrait être ramené de une place pour 3 à une place pour 4 logements.

c) Les Parcs relais

Ce sont des outils nécessaires pour éviter la convergence des véhicules particuliers vers le centre-ville en mode 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 sera toutefois être proposée à leurs utilisateurs.

Leur implantation doit également se situer en deuxième couronne, à proximité de l'A46 avec des aires réservées au covoiturage et des surfaces pour 2 roues motorisées ou non.

III - Les transports en commun

Ils constituent l'élément majeur d'une bonne politique des déplacements à l'intérieur du territoire d'attraction de la Métropole. C'est au travers des réseaux de transports en commun que va être évaluée l'efficacité des différents modes de transport dont les améliorations nécessaires interviendront sous de multiples angles :

1°/ La régularité et l'accroissement de la fréquence aux heures de pointe, l'adjonction de rames quand cela s'avère possible ainsi que l'automatisation de toutes les lignes de métro amélioreront la compétitivité et la performance sur ces axes.

2°/ Un meilleur relai du métro par des bus de rabattement en direction des terminus de lignes ou vers des stations de forte attractivité, une amélioration de la desserte des pôles d'activités et des lignes de bus type « garexpress » avec le renforcement des lignes « structurantes » en 1^{ère} couronne sont préconisés.

3°/ Le développement de « sites propres » assurant une meilleure efficacité pour des lignes de bus à haute fréquentation, ainsi que des liaisons transversales intercommunales hors ville de Lyon.

4°/ Le prolongement de la circulation des métros et tramways jusqu'à 1h du matin en semaine et 2h du matin en fin de semaine (week-end) en assurant une desserte bus des axes de campus étudiants jusqu'à 5h.

5°/ La mise en service de navettes fluviales à partir de la Confluence, sur la Saône et le Rhône à destination de Vaise et de la Cité Internationale.

6°/ L'aménagement de nouvelles voies sur rail :

- Pour la desserte de l'Ouest lyonnais par le métro, de la gare d'Alaï à Saint Jean avec des haltes à Tassin, Point du Jour et Ménival.
- En direction de l'Ain par la réouverture du réseau ferré Sathonay/Trévoux.
- Vers le Nord Isère en réactivant la ligne Meyzieu/Pont de Chéruy.

7°/ L'aide à l'innovation par la mise en place de navettes électriques entièrement automatisées favorisant des liaisons de courte distance et multimodales.

8°/ Harmonisation de la billetterie : billet unique multimodal TCL/SNCF/Autocar, carte multimodale de zone rechargeable, tarif préférentiel lié au vieillissement de la population.

9°/ La relance de l'intérêt du monde économique pour étendre l'essor des plans de Déplacements des Entreprises (PDE)

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.

Quelques principes élémentaires et de bon sens comme des parcours signalés, balisés, minutés, avec éclairage nocturne et conduisant de préférence vers des lieux publics et touristiques ; des normes strictes pour les chantiers sur voirie, lors de l'exécution des travaux et la remise en état des chaussées, qui doivent être soumis à des contrôles rigoureux ; sans oublier les mises à niveau entre rue et trottoir aux carrefours récemment aménagés afin de faciliter les déplacements des PMR et des personnes âgées.

Une autre exigence fondamentale consistera à différencier les revêtements de sol en cas de contiguïté de circulation piétonne avec une piste cyclable sur une même voie.

Il paraît, en outre, pertinent d'amplifier les zones de rencontre dans les centres de quartier en les dotant d'un marquage au sol ostensible et compréhensible.

En complément, la sensibilisation des plus jeunes au code de la rue ainsi que l'anticipation du vieillissement de la population (en réduisant par exemple les distances entre deux stations de bus et en permettant des pauses (bancs) lors des déplacements) sont des mesures indispensables à prendre.

V - Déplacements cyclistes

Au cours des dernières années, les itinéraires cyclables ont été largement déployés sur Lyon/Villeurbanne ; néanmoins afin de les optimiser, il reste à les développer sur d'autres axes importants de la Métropole, notamment périurbains.

Un maillage plus efficace des itinéraires cyclables en centre-ville s'avère nécessaire pour garantir une continuité des bandes et pistes cyclables qui doivent être débarrassées de tous les éléments accidentogènes tels que potelets, bordurettes, dénivelés...

On doit multiplier la création de pistes en site propre plus sécurisantes tout en conservant des bandes cyclables dans les secteurs de trafic peu dense.

A l'appui de cette évolution, deux compléments à cette pratique du vélo sont indispensables : d'une part, la sécurité des pistes et bandes cyclables et, d'autre part la possibilité de garer son deux-roues en lieu sûr.

En premier lieu, signaler clairement les parcours par des panneaux directionnels précisant distance et temps de trajet ainsi que les zones de travaux en indiquant des déviations d'itinéraires sécurisés.

Ensuite, le vol étant un frein considérable à la pratique du vélo, la pose d'arceaux et autres dispositifs sur voirie doit devenir une priorité, notamment à proximité d'établissements publics (collèges, lycées, universités...), d'équipements culturels et de secteurs commerciaux tout en accroissant les places sécurisées dans les parkings publics, voire en ouvrant des parkings spécifiques à l'usage des deux roues.

Il s'avère indispensable d'étendre le vélo en libre-service aux vélos électriques avec de nouvelles stations de location et la possibilité de transporter son vélo sur les axes ferroviaires locaux ou régionaux serait un atout supplémentaire.

Enfin, toutes ces mesures seront accompagnées d'une communication forte et de campagnes d'information ciblées, en particulier l'autorisation du « tourne à droite » aux feux tricolores pour les cyclistes et les nouvelles règles du code de la route mettant en valeur le partage de la rue.

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

VI - Transport et livraisons de marchandises en ville

Il est difficile de réduire l'activité de livraison en ville dans la mesure où les surfaces alimentaires, les distributeurs de meubles, d'électroménager, les chantiers de bâtiment, liste non exhaustive, doivent être approvisionnés 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 surfaces de déchargement et de stockage, 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 à moyen terme, 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 jusqu'à présent

*

Il est important que la réalisation du PDU se traduise concrètement par *un plan de mobilités* regroupant tous les axes majeurs de déplacements, voies de circulation et lignes de transport en commun, *à l'échelle de l'aire urbaine de LYON.*

Le PDU envisagera donc toutes les évolutions des modes de transport, qu'ils soient collectifs ou individuels, et devra être adaptable à l'innovation technologique pour la satisfaction des usagers.

Aussi son exécution doit être soumise à un suivi évaluatif quinquennal et partenarial entre les acteurs, associations d'usagers (concertation citoyenne permanente) et organismes décideurs, afin d'expertiser le degré de réalisation des objectifs qui auront été fixés dans la procédure de concertation initiale.

*