

## CONTRIBUTION DU SEPAL SUR LE PROJET DE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS (PDU) DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Par délibération du 9 décembre 2016, le comité syndical du Sytral a arrêté le projet de Plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération lyonnaise sur un périmètre des transports urbains (PTU) élargi, regroupant la Métropole de Lyon, la Communauté de communes de l'Est lyonnais ainsi que six communes de l'Ouest lyonnais.

Ce document-cadre qui régit la politique de transport de voyageurs et de marchandises doit être compatible avec le Scot de l'agglomération lyonnaise, étant précisé que la réflexion prospective du PDU fixée à 2030, définit également des choix programmatiques de moyen terme à l'horizon 2022.

Le Bureau du SEPAL a pris connaissance avec intérêt du projet de PDU et a souhaité formaliser une contribution reprenant les observations que ce projet appelle au regard de la prise en compte des orientations du Scot.

Le SCoT propose un cadre de développement à long terme reposant sur quelques grands principes :

- **Une organisation multipolaire** qui vise à localiser habitat, emplois et services dans des polarités urbaines bien équipées et bien desservies, qui structurent des bassins de vie ;
- **Un développement urbain structuré** notamment autour du réseau métropolitain de transport public, dont la constitution est une priorité du Scot. Il organise la croissance urbaine à l'échelle métropolitaine et se décline au niveau local par des liaisons d'agglomération et de proximité ;
- **Une relation urbanisme/transport** qui donne priorité au développement et à la densification des secteurs les mieux équipés et les mieux desservis par les réseaux de transport public (desserte actuelle ou future) : autour des gares, dans les polarités urbaines, le long des corridors urbains du Scot et dans les sites de projet à fort potentiel d'accueil ;
- **la construction d'une « ville des courtes distances » et un principe de sobriété énergétique.**

Cette contribution se structure autour des grands choix fondateurs inscrits dans le Projet d'Aménagement et de Développement durable (PADD) du Scot de l'agglomération lyonnaise :

- développer l'attractivité économique et résidentielle de l'agglomération lyonnaise,
- faire de l'environnement un facteur de développement,
- construire une agglomération plus solidaire,

et précise de quelle manière les actions du PDU contribuent à la mise en œuvre de ces grands choix.

---

## DÉVELOPPER L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET RÉSIDENIELLE

---

L'attractivité de l'agglomération lyonnaise passe par un système de déplacement performant, durable et multimodal, basé sur un réseau maillé de transport collectif. L'accroissement de la demande de déplacements depuis et vers les territoires de l'aire métropolitaine lyonnaise implique par ailleurs des améliorations notoires pour développer les liaisons interurbaines en transports collectifs, améliorer l'interconnexion des différents réseaux de transport et fluidifier la chaîne de déplacement intermodale.

- **Ainsi, le SEPAL juge essentielles les actions du PDU concourant à l'augmentation de la capacité et à l'extension du réseau express métropolitain<sup>1</sup> (Axe 3)**, dans la mesure où celui-ci joue un rôle structurant pour le développement de l'aire métropolitaine lyonnaise et pour les déplacements en relation avec le Centre de l'agglomération.

**Au cœur du réseau (fiche 3.1 et 3.2)**, il s'agit notamment des actions sur le nœud ferroviaire lyonnais, des gains de capacité sur les lignes de métro A, B, D et les services périurbains TER, du prolongement du métro B aux hôpitaux Sud voire au-delà vers l'A450 ou encore des études sur une liaison métro vers Alaï. L'amélioration de la desserte actuelle et future du corridor T3 est également jugée prioritaire, compte tenu des problèmes de saturation déjà observés et des perspectives de croissance urbaine à l'Est.

L'on peut également citer, **en relation avec les territoires voisins (Fiche 3.4)**, les études relatives à l'exploitation de l'ancienne emprise du CFEL sur l'axe Pont de Chéruey-Crémieu, au traitement de la 3<sup>ème</sup> branche du réseau ferroviaire de l'ouest lyonnais, ou encore l'exploitation de l'emprise Sathonay-Trévoux.

---

<sup>1</sup> Bâti autour des dix branches de l'étoile ferroviaire, des lignes de métro A, B et D et du tramway express T3

- **Au-delà du réseau métropolitain de transports collectifs, le projet de PDU entend renforcer le réseau d'agglomération (tramway ou bus à haut niveau de service) (fiche 3.2)** pour desservir les polarités urbaines, les grands pôles générateurs de déplacement et permettre l'interconnexion entre les lignes fortes du réseau de transport collectif.

Loin d'évoquer exhaustivement les maillons de ce réseau, le Sepal juge particulièrement stratégique le développement de lignes fortes dans le Centre et l'Est, alors que 2/3 de la croissance résidentielle du Sepal y est attendue à l'horizon 2030.

Ce secteur dense au plan résidentiel, accueille l'aéroport international Saint-Exupéry, des grands sites économiques, des équipements participant au rayonnement de la métropole lyonnaise (Eurexpo, Grand Stade), des pôles commerciaux d'agglomération et des grands sites de projets urbains (Carré de Soie, Porte des Alpes, Le Puisoz, Gratte-Ciel, Gerland...).

L'inscription dans le PDU de liaisons de rocade (T6, A8) connectées à des axes radiaux forts existants ou à créer<sup>2</sup>, est jugée ainsi particulièrement déterminante pour la mise en œuvre d'un projet urbain sur ce territoire. Il en va de même de la ligne Centre-Est, liaison radiale complémentaire à la ligne T3 qui reliera le Centre aux polarités de Bron, Chassieu, Genas puis à l'aéroport Saint-Exupéry.

- **L'amélioration des performances du réseau de bus urbain (Fiche 3.3) doit concourir à mailler finement les bassins de vie et permettre l'accès aux principaux équipements et services intermédiaires.**

La définition et la mise en œuvre d'un **schéma d'amélioration de la performance des lignes de bus** est une des actions fortes du projet de PDU. L'effort de priorisation des corridors amorcée dans le projet de PDU doit déboucher sur une feuille de route définitive en 2018 ; les critères énoncés demeurent conformes aux objectifs du Scot, même si une vigilance toute particulière doit être accordée aux territoires qui cumulent un fort niveau d'enclavement et des populations captives de la voiture (cf. paragraphe infra « Rendre la Ville accessible à tous »).

Les améliorations consenties sur le réseau de bus urbain devront également préfigurer les futures liaisons fortes en transport en commun (tramway, BHNS) et accompagner progressivement le développement urbain le long des corridors urbains du Scot<sup>3</sup>.

- **Pour conforter les liens en transports collectifs avec les territoires voisins**, fort de ses compétences sur l'organisation des transports urbains et - plus récemment - interurbains, le Sytral prévoit la conduite d'une étude portant sur **la complémentarité entre les lignes urbaines et interurbaines**. Le SEPAL accueille cette réflexion avec intérêt puisqu'elle intéresse tout particulièrement la Communauté de Communes du Pays de l'Ozon, située hors du périmètre des transports urbains (PTU) mais aussi les territoires limitrophes au SEPAL.

<sup>2</sup> Améliorations sur la ligne T3, ligne forte « Centre-Est » (Genas-Part-Dieu ou Grange-Blanche), liaisons RD306 et route d'Heyrieux,...

<sup>3</sup> Ces « corridors urbains » sont les lieux privilégiés du développement à horizon 2030 et correspondent aux territoires bien desservis (ou ayant vocation à l'être) par des liaisons en transport en commun performantes et attractives

- **Le projet de PDU propose par ailleurs une politique de rabattement et de diffusion (Fiche 1.3)** vers et depuis les principaux pôles d'échange et gares du réseau express métropolitain et définit leur typologie ; ces pôles d'échanges multimodaux constituent les portes d'accès privilégiées au cœur de l'agglomération ; Dans les mois qui suivent l'approbation du PDU, il s'agira de travailler sur ces portes d'entrée dans un cadre partenarial élargi - notamment aux territoires voisins - afin qu'elles soient justement calibrées et que leur accès soit promu et facilité dans les territoires extérieurs, notamment par le développement d'offres de mobilité alternatives à la voiture solo (cars avec coordination horaire, covoiturage, vélo...).

Il est à noter, enfin, qu'une large part des **sites prioritaires pour le développement économique de l'agglomération<sup>4</sup>** et des **sites de projet urbain métropolitains<sup>5</sup>** identifiés dans le Scot bénéficiera des améliorations évoquées précédemment sur les différents réseaux, de manière à répondre à l'afflux conséquent d'habitants et d'actifs à l'horizon 2030.

Pour autant, tous les pôles d'emplois, d'équipements et de services ne bénéficieront à terme d'une desserte performante par les transports collectifs ; il s'agira donc à l'avenir de travailler par anticipation sur la localisation des projets d'une certaine ampleur (sites économiques, parcs d'entreprises, pôles commerciaux, pôles d'enseignement...) en cherchant une plus grande proximité vis-à-vis des axes structurants de transports collectifs. De ce point de vue, l'initiative consistant à **enrichir le schéma d'accueil des entreprises et des collectivités par une approche « déplacements »** semble particulièrement intéressante, tout comme l'accompagnement au management de la mobilité (**Fiche 5.2**).

## UNE AGGLOMÉRATION SOLIDAIRE

---

- **Le projet de PDU entend favoriser l'accès à la mobilité pour tous, notamment dans les territoires de l'agglomération lyonnaise qui conjuguent des difficultés d'insertion urbaine, économique et sociale (fiche 6.1).**

**L'amélioration de la desserte en transport collectifs** par des liaisons structurantes connectées au réseau lourd, mise en avant dans le PDU, doit être tout particulièrement recherchée pour les quartiers prioritaires pour la politique de la Ville, compte tenu de la densité urbaine et de la forte captivité des publics concernés. Les aménagements urbains et notamment ceux favorables aux modes doux contribueront eux aussi à raccrocher ces quartiers au reste du territoire urbain.

---

<sup>4</sup> Il s'agit des sites économiques métropolitains (Part-Dieu, Confluence, Gerland, Carré de Soie, Porte des Alpes, Pôle économique Ouest...) et des sites à fort potentiel de développement (Lyon Tèze, Grandclément, Lyon Sud-Est, Mi-Plaine...) cf. Doo page 33.

<sup>5</sup> Cf. Doo page 50

Le Sepal juge également prioritaires les actions de **résorption des coupures urbaines** liées à la présence de grandes infrastructures en milieu urbain (A43, A6-A7, boulevard périphériques, A47...). Ces actions font directement écho aux fameux sites d'« agrafes urbaines » du Scot et touchent plusieurs quartiers prioritaires de la Politique de la Ville : Saint-Fons-Arsenal/carnot-Parmentier , Lyon-La Duchère, Nord Bonneville (Villeurbanne et Vaulx-en-Velin), Bron Parilly etc.

## UNE AGGLOMÉRATION QUI FAIT DE L'ENVIRONNEMENT UN FACTEUR DE DÉVELOPPEMENT

---

- **Le projet de PDU encourage une mobilité qui s'inscrit dans les objectifs du Plan de Protection de l'Atmosphère et du SCRAE en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants<sup>6</sup>.**

L'objectif ambitieux de report modal du PDU (35% de déplacements à pied, 22% en TC et 8% en vélo) repose non seulement sur une performance accrue des réseaux de transports collectifs mais aussi sur un **rééquilibrage de l'aménagement et de l'usage de l'espace public en faveur des modes actifs (Axe 2)** : développer les aménagements cyclables et piétons, penser leur complémentarité avec les transports collectifs, apaiser les vitesses de circulation et donc les niveaux de pollution, renforcer l'offre de stationnement vélo y compris en libre-service...

Il implique également un **nouveau rapport à l'automobile et un usage optimisé de la voirie (Axe 4)** : éloigner les flux de transit routier du cœur de l'agglomération (grand contournement de l'agglomération), promouvoir les usages partagés de la voiture (covoiturage, autopartage, organiser un partage de l'espace public plus favorable aux autres modes de déplacement (transports collectifs, covoiturage, vélo...). L'aménagement de voies réservées (aux transports collectifs, au covoiturage, aux véhicules à faibles émissions...) sur le réseau routier structurant est également une piste prometteuse pour réduire les flux automobiles et les nuisances induites pour les riverains.

Les mesures du PDU sur **le stationnement (Fiche 4.3), qui constitue un levier essentiel des politiques de mobilité urbaine**, sont conformes avec les orientations du Scot : réduction de l'offre sur voirie, optimisation des parcs en ouvrage, encadrement différencié du stationnement privé selon de la desserte en transports collectifs...

Enfin, s'agissant du **projet multimodal « Anneau des sciences »**, compris dans son acception la plus large<sup>7</sup>, les études d'approfondissement seront l'occasion de penser l'articulation et la complémentarité entre les différents modes de déplacement - routiers, collectifs, actifs. Cette amélioration des conditions de desserte et d'accessibilité tous modes est la condition d'un développement plus ambitieux attendu dans le cadran ouest (17 500 logements à horizon 2030) et plus largement dans l'ouest de l'aire métropolitaine lyonnaise.

---

<sup>6</sup> Réduire de plus de 85% les émissions de NOx et de plus de 60% les émissions de PM10 liées au transport en 2030 par rapport à 2007. Réduire de plus de 35% les émissions de GES liées au transport routier en 2030 par rapport à 2005.

<sup>7</sup> à savoir l'infrastructure routière enterrée, la requalification de l'axe A6-A7, le développement de l'offre en transport collectifs et l'apaisement du trafic sur les voiries de l'Ouest.

- **Le projet de PDU entend limiter les impacts environnementaux liés à la distribution des marchandises en ville (Axe 7) dans la mesure où celle-ci génère une part substantielle des émissions de gaz à effet de serre et de polluants.**

Compte tenu de la complexité des sujets traités et de la multiplicité des acteurs - institutionnels et privés – concernés par ce sujet, le SEPAL ne peut que se satisfaire de la consolidation de **l'instance de concertation Transport de Marchandises en Ville**, qui constitue un véritable espace de partage de connaissances et de dialogue auquel le SEPAL participe avec vif intérêt. Ces réflexions pourraient d'ailleurs utilement être intégrées au sein d'un Schéma spécifique de distribution des marchandises en ville (une mesure d'accompagnement du Scot).

Le SEPAL juge tout à fait pertinente l'instauration d'une **zone à faibles émissions** adossé à un dispositif d'aides financières pour le renouvellement du parc de véhicules utilitaires légers; d'autres mesures sont envisagées ou à l'étude : livraisons nocturnes, livraisons « silencieuses », multiplication des espaces logistiques urbains (ELU), partage temporel et physique de la voirie...

Il en va de même des actions du PDU encourageant à la **préservation de sites logistiques embranchés fer ou fleuve**, et notamment la préservation des installations terminales embranchées des entreprises même lorsqu'elles ne reçoivent plus de trains, pour préserver la possibilité d'utiliser le mode ferroviaire.

Dans un contexte de saturation des infrastructures routières et ferroviaires, le projet de PDU préconise, enfin, la **mise à profit de la voie d'eau pour le transport de marchandises** qui s'inscrit en parfaite cohérence avec les orientations du SCOT et du schéma portuaire métropolitain : développement du Port E. Herriot, notamment dans sa fonction de desserte logistique, mise en réseau des ports, préservations de quais fluviaux...