

# Déplacements Citoyens

20 juin 2017

Association Loi 1901

Palais du Travail , 9, place Lazare Goujon – Villeurbanne

Site : <http://deplacementscitoyens.free.fr>

## **Adresse postale :**

chez Jean Murard, Président -110, rue Hénon - 69 004 - LYON

courriel : murard3735@wanadoo.fr

**Trésorier :** Sylvain Pierre Fuzelier 15, rue Frédéric Mistral – 69 300 Caluire

**Contacts téléphon.** : 04 78 29 19 92 (J. Murard) - 04 72 44 24 51 (J.C. Reverchon)

---

## Avis favorable avec réserves sur le projet de Plan de Déplacements Urbains 2017/2030 de l'agglomération lyonnaise *présenté le 20 juin 2017 par Jean Murard, Président dans le cadre de l'enquête publique diligentée par le Sytral*

---

### SOMMAIRE

Considérations Générales  
Réflexions sur le secteur Est  
Réflexions sur le secteur Ouest  
Réflexions sur le secteur Nord  
Réflexions sur le secteur Centre

### Conclusions : Avis favorable avec réserves

#### **Appréciation positive des axes stratégiques, mais plusieurs réserves qui ne sont pas anodines :**

Projets autoroutiers incohérents avec objectifs d'évolution des parts modales :

Irréalisme de certaines ambitions :

8% de part modale du vélo à l'horizon 2030 :

Le prolongement de notre réseau de métro à Alai :

Timidité dans les projets de transports en commun :

Nécessité du renforcement de la coopération entre le Sytral et la Région

Auvergne Rhône-Alpes pour des lignes de périphérie urbaine

## Considérations Générales :

**Le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération lyonnaise pour la période 2017/2030** voté par le Sytral en décembre 2016 a **pour ambition de promouvoir “un système de mobilité durable au service d'une agglomération multipolaire attractive et solidaire”**

Il commence par établir un diagnostic dans l'ensemble favorable de l'évolution de la mobilité dans notre agglomération, tout en mettant en évidence, hors Lyon et Villeurbanne, des problématiques particulières selon ses différents secteurs :

- le secteur Est, le plus vaste, qui s'étale au delà du Boulevard Laurent Bonnevey jusqu'à l'aéroport de Saint Exupéry, se caractérise par un fort développement économique et démographique et par une forte utilisation de la voiture.
- les secteurs Ouest (des Monts d'Or à Givors) et Nord (Val de Saône et Plateau de Caluire/Rillieux) au relief plus tourmenté et à l'accessibilité plus contrainte, sont aussi encore marqués par une forte circulation routière, mais aussi par la nécessité de développer des réseaux structurants de transports collectifs.

Sur l'ensemble de l'agglomération, son objectif **est d'atteindre en 2030 des parts modales respectives :**

- **pour la voiture : de 35 %** (contre 44 % en 2015 et 50 % en 2006)
- **pour les TC : de 22 %** (contre 19% en 2015 et 15 % en 2006)
- **pour le vélo : de 8 %** (contre 2 % en 2015 et 2 % en 2006)
- **pour la marche de 35 %** (contre 34 % en 2015 et 32 % en 2006)

**Ces objectifs ne nous paraissent pas toujours réalistes.** C'est le cas de l'augmentation de la part modale du vélo à 8 % en 2030, qui est peut-être atteignable en Centre Ville, mais sûrement pas sur l'ensemble de l'agglomération.

**D'autres sont critiquables, car ils vont carrément à l'inverse des ambitions affichées, et sont de véritables invitations à recourir davantage à la voiture :**

C'est le cas de l'inscription à l'horizon 2030 dans les ouvrages à réaliser des 15 km, dont 12 en tunnel, du **Tronçon Ouest du Périphérique (TOP)**, dont l'appellation “marketing” usurpée est l'Anneau des Sciences.

De même, la prise en compte comme hypothèse de travail de la réalisation de **l'A 45, projet de deuxième autoroute entre Saint-Étienne et Lyon (en réalité entre La Fouillouse et Brignais)**, se situe dans une perspective d'encouragement à l'utilisation de la voiture entre les deux villes. Alors que 120 trains journaliers circulent entre Saint-Étienne et Lyon, vont de centre ville à centre ville, la moitié environ entre Châteaueux et Perrache, et la moitié entre Châteaueux et Part Dieu. Avec des temps de parcours moyens de l'ordre de 50 mn pour Perrache et de moins de 45 mn pour Part Dieu. Et des correspondances fournies avec les réseaux de tram et de métro des deux villes.

**Indépendamment de ces incohérences, le projet affiche des axes stratégiques que nous approuvons :**

- une mobilité dite “sans couture” favorisée par une billettique et des tarifications combinées, et par une politique de rabattement et de diffusion du trafic vers et depuis les transports collectifs
- un espace public accueillant et facilitant pour les modes doux actifs : marche, vélo et vélo électrique
- des transports collectifs performants et attractifs

- une mobilité automobile régulée et raisonnée (sous réserve des incohérences signalées ci-avant)
- des actions d'encouragement au changement de comportements
- la préoccupation d'une mobilité pour tous : pour les plus vulnérables et dans tous les territoires etc.

**Il identifie ensuite pour chaque grand secteur de l'agglomération (Centre, Est, Nord et Sud) de nombreuses actions** en distinguant ce qui est à relativement court terme (d'ici 2022) et ce qui est à moyen terme (horizon 2030), **avec**, de notre point de vue, **un certain manque de volontarisme ou de réalisme concernant le développement des transports en commun** .

Voici sur chacun de ces secteurs quelques réflexions complémentaires :

## Réflexions sur le secteur Est :

Le secteur Est du périmètre de transports urbains de la métropole lyonnaise, le plus vaste, a connu un fort développement au cours des deux dernières décennies. Sa population a progressé de 27 000 habitants entre 1999 et 2011. Et elle devrait se poursuivre, avec le risque que ce soit au détriment de nombreuses zones d'agriculture.

## L'enquête déplacements de 2015 :

La voiture, bien qu'en recul par rapport à 2006, reste de loin le premier mode de déplacements du secteur avec 60 % de part modale (contre 63 % en 2006). Cette part est donc très supérieure à celle du Centre-Ville (26 % en 2015) , ce qui entraîne pollution et nuisances.

La part des transports collectifs a progressé : 11% en 2015 (contre 9% en 2006), mais reste faible. Elle doit être confortée et améliorée, notamment en faveur des étudiants et des salariés.

## Approbation des principaux enjeux :

Selon le rapport, il faut :

- diminuer le trafic auto
- accompagner le développement urbain
- développer des liaisons fortes en transports collectifs
- poursuivre le désenclavement de quartiers
- intégrer des franchissements de « barrières » pour favoriser l'usage du vélo et la marche
- prévoir une accessibilité multimodale aux zones d'emploi

Toutes ces considérations tombent sous le sens, mais quid des possibilités de les réaliser...

## Les actions d'ici 2022 :

Les lignes de métro A et D, dont les terminus respectifs sont à Vaulx en Velin La Soie et à la gare de Vénissieux sont très appréciées par le public (fréquences, horaires...).

L'augmentation projetée de leurs capacités va dans le bon sens.

Le tram pourra aussi satisfaire les augmentations de demandes.

Il en est ainsi du tram T4, qui relie le Campus de La Doua au Plateau des Minguettes et à Feyzin, et qui est de plus en plus chargé. L'augmentation projetée de ses capacités, en lui permettant d'accueillir des rames d'une longueur de 43m contre 32m aujourd'hui, recueille notre approbation.

Concernant le tram T3, le projet de PDU n'est pas assez volontariste. Cette ligne devrait être prolongé d'une douzaine de kilomètres sur l'emprise de l'ex «Chemin de Fer de l'Est», de Meyzieu Z.I. jusqu'à Tignieu, via Pusignan, Janneyrias et Charvieux-Chavagneux, desservant un bassin de population de l'ordre de 30 000 habitants, principalement dans l'agglomération pontoise.

Du fait de l'existence préalable de l'emprise CFEL, le coût au kilomètre de ce prolongement serait beaucoup plus faible que celui de lignes construites en centre ville, donc beaucoup plus accessibles en terme de financement.

Que cette ligne soit partiellement en Isère ne devrait pas être un prétexte pour continuer à ne rien faire. Pour des questions de cohérence avec T3 et Rhonexpress, la Région, autorité organisatrice de mobilité sur ce secteur, pourrait déléguer au Sytral la maîtrise d'ouvrage et la gestion de ce prolongement, qui pourrait faire l'objet d'une tarification spéciale pour la partie iséroise de la ligne.

## **Remarques sur actions stratégiques programmées d'ici 2022 :**

Il est fait état de la possibilité d'étude d'élargissement de l'A46 Sud à 3 voies. Ce projet, qui engendrerait une augmentation de la circulation en zone dense, n'est pas souhaitable. Il concurrencerait la finalisation, à l'étude, du grand contournement, plus excentré, avec la construction du barreau manquant de l'A432 entre Grenay et l'aérodrome de Corbas, sur le même tracé que le projet de la partie sud du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise

Autre point à étudier en URGENCE, le blocage journalier systématique sur l'A42 au « nœud des îles », matin et soir .

L'étude d'un nouvel accès routier à Eurexpo ne devrait pas être prioritaire. En effet, le nombre de salons est assez réduit durant toute l'année, et ils ont lieu principalement en fin de semaine. Lors du dernier salon « Nature », début juin, les bus et trams étaient très loin d'être remplis... La sous fréquentation du tram T5 entre Grange Blanche et Eurexpo (2,1 millions de voyages seulement en 2015, contre près de 11 millions pour T3, et plus de 20 millions pour les tram T1, T2 et T4) confirme cette analyse.

Points positifs du projet de PDU : l'usage du vélo, qui peut être développé par le biais de parcours cyclables, et l'incitation à la marche, sans oublier les PMR (personnes à mobilité réduite) doit être une préoccupation constante.

## **Remarques sur actions stratégiques à programmer d'ici 2030 :**

Le développement de l'utilisation des trains péri urbains sur les axes en direction de Genève, Chambéry, Grenoble, Valence, fait partie des objectifs incontournables de l'évolution des transports, de même que celui des réseaux de transports collectifs urbains.

La politique du stationnement semble plus aller dans le sens d'une « perception d'impôt » que d'une volonté de permettre une utilisation rationnelle, parfois obligatoire, de la voiture.

Le développement du co-voiturage est déjà en cours et devrait se poursuivre dans les années à venir. Sur ce point, des avantages de circulation devraient être consentis aux utilisateurs.

### **En résumé :**

Globalement, ces propositions vont dans un sens assez logique... Mais compte tenu du coût important de certains ouvrages à prévoir, il ne faudrait pas que ces travaux soient effectués en opposition à la réalisation d'autres domaines prioritaires tels que constructions de logements à prix accessibles en « intra muros » afin d'éviter les mouvements pendulaires constatés

## **Réflexions sur le secteur Ouest**

Ce secteur est très vaste puisqu'il s'étend du Nord -Ouest au Sud Ouest de l'agglomération, des limites du Val de Saône aux rives du Rhône en englobant des zones très urbaines et des communes péri-urbaines et rurales situées sur les Monts d'Or et contreforts des Monts du Lyonnais.

Sur ce territoire vallonné composé de collines, de monts, de plateaux et de vallées, le relief est un des principaux facteurs qui influencent l'organisation de la mobilité. Les altitudes de certaines communes culminant à plus de 700 m créent des dénivelés importants sur les axes routiers et les lignes de transports en commun dont les tracés empruntent majoritairement des corridors naturels de fonds de vallées.

### **Les enjeux du PDU :**

#### **- En matière de circulation automobile :**

Les habitants du secteur effectuaient 64% de leurs déplacements en automobile en 2015 (contre 68 % en 2006) et une nouvelle réduction à venir de ce taux représente un objectif majeur du PDU.

On peut toutefois s'interroger sur l'efficacité des moyens qui seront mis en œuvre pour l'atteindre vu le niveau des investissements prévus en infrastructures

autoroutières qui en fait ne feraient qu' accompagner, voire encourager l'usage de la voiture.

Ces ouvrages vont aussi créer des coupures supplémentaires constituant autant d'obstacles aux déplacements, identifiés dans le PDU et faisant l'objet de mesures spécifiques.

En outre ceux qui doivent jalonner l'A466 (barreau entre l'A6 et l'A46) vont porter atteinte à un site que les acteurs locaux avaient réussi à sanctuariser : il s'agit de la création de diffuseurs a priori incompatibles avec les dispositions de l'arrêté préfectoral du 22/01/2016 renouvelant la qualification de « Projet d'Intérêt Général (PIG) » de protection des espaces naturels et agricoles de la Plaine des Chères.

#### - **En matière de transports collectifs :**

##### - **le train :**

La relance du transport ferroviaire à partir d'un réseau ancien de voies et de gares qualifié de structurant est une heureuse initiative au regard des bonnes pratiques d'aménagement du territoire mais il convient au préalable de comprendre les raisons de la sous- utilisation actuelle de ce mode de transport dans l'Ouest Lyonnais. L'explication tient probablement à la lisibilité des parcours, aux discontinuités de l'intermodalité, à une offre tarifaire peu attractive ainsi qu'à des fréquences de passage inadaptées.

L'intégration du train dans la chaîne des déplacements des trois lignes qui partent ou proviennent de la gare Saint-Paul devrait pouvoir s'inspirer de l'exemple parisien du RER qui représente un modèle de collaboration entre opérateurs du transport de voyageurs : décliné au niveau local, il conviendrait d'améliorer la collaboration entre le Sytral (autorité organisatrice en matière de transports en commun urbains) et la Région Auvergne Rhône-Alpes (autorité organisatrice concernant les trois lignes de l'Ouest Lyonnais).

Pourquoi la Région ne déléguerait-elle pas sa compétence au Sytral ?

##### - **le métro :**

La faisabilité du projet de liaison entre le centre de Lyon et Alaï dans le but desservir le 5<sup>e</sup> arrondissement est de nature à laisser sceptiques les partisans les plus convaincus de ce mode de transport : défi technologique, du fait des dénivelés importants (plus de 100m entre le Vieux Lyon et le plateau du Point du Jour) et coût exorbitant pour une utilité qui reste à démontrer. D'autres solutions plus pertinentes mériteraient d'être étudiées comme par exemple :

- la création d'une liaison entre les lignes de métro D et B, par la création d'une ligne forte de rocade en site protégé, de Gorge de Loup à la Gare d'Oullins (ou à Oullins-Centre, une fois le métro B prolongé aux Hôpitaux Sud), et empruntant le tracé de l'ex CD 42 dans le val d'Yzeron

- la consolidation de la ligne de tram-train entre la Gare Saint-Paul à Brignais, via Gorge de Loup et .... L'Etoile d'Alaï, avec mise en voie double de tout le tronç commun entre Saint-Paul et Tassin.

##### - **l'amélioration du réseau de bus :**

Le plan du réseau TCL de l'Ouest fait apparaître des coupures importantes entre zones qui en raison de la configuration de ce réseau de bus en « étoile », ne sont pas connectées entre elles. De vastes portions de territoire ne sont traversées par aucune ligne et le maillage tend à s'étioler et les possibilités de correspondances se raréfient quand on s'éloigne du centre de l'agglomération, ce phénomène étant accentué par le regroupement de faisceaux de lignes sur des pôles d'échanges sectorisés.

Cette situation doit être rapprochée des données relatives au volume des migrations domicile/travail internes à la zone (page 22 du dossier) qui mettent en évidence une augmentation des besoins de déplacements en rocade en milieu péri urbains.

De ce point de vue, les projets de ligne fortes sur les axes A4 entre Le Pérollier et la Part Dieu et A2 entre la Presqu'île et Francheville inscrits au PDU, ne font que confirmer le fonctionnement de deux lignes existantes qui ont déjà ce statut, respectivement les lignes C6 et C20. Ce sont des radiales en milieu urbain qu'il est certes indispensable de conforter par des sites protégés, mais il existe d'autres besoins en rocade qui n'ont pas de réponse.

C'est ainsi, à titre d'exemple, qu'un salarié d'une entreprise de Techlid habitant Craponne, n'a pas aujourd'hui de solution TC directe à sa disposition : soit il utilise son véhicule personnel, soit il se lance dans un long périple en TC, via Gorge de Loup et la Gare de Vaise, avec au minimum deux correspondances. Sur de tels axes de rocade, il serait opportun de recenser l'importance des besoins pour juger de l'opportunité de la création de nouvelles lignes.

L'autre urgence concerne la complémentarité entre le réseau TCL et les lignes interurbaines qui traversent le territoire du SYTRAL, telles que la 118 (qui relie la gare de Vaise à Lissieu). Leurs conditions d'accessibilité par les abonnés des TCL sont quasiment confidentielles et de ce fait dissuasives. L'interopérabilité entre le réseau urbain des titulaires de la carte Técély et les services assurés notamment par les Cars du Rhône devient une nécessité. Elle ne doit pas se réduire simplement à une harmonisation ou à une entente tarifaire mais doit pouvoir contribuer efficacement à fournir de nouvelles solutions de mobilité optimales aux usagers des transports collectifs.

#### **-le développement de l'usage du vélo :**

La création de pistes cyclables sur des routes départementales envisagée dans le PDU, exige la prise en compte d'un impératif de sécurité pour les cyclistes. Le partage de la voirie ne peut pas se limiter à un simple marquage au sol à cause des risques inhérents à la cohabitation avec le trafic automobile. Il serait donc prudent de créer des vrais sites propres pour les vélos.

## Réflexions sur le secteur Nord

Ce secteur qui englobe le plateau Caluire-Rillieux et le Val de Saône est le moins étendu en surface.

C'est lui, en revanche, qui est le plus irrigué par des lignes de TER entre Lyon et d'autres pôles urbains régionaux importants : Roanne-Clermont, Villefranche-Macon, Bourg en Bresse, Ambérieu-Genève.

Comme les autres secteurs, il se caractérise par une diminution de la part modale de la voiture (de 64 % en 2006 à 59% en 2015), et par une augmentation de celle des transports en commun (de 10 % en 2006 à 12 % en 2015) dont le poids reste cependant faible.

Le secteur a bénéficié de la mise en service en 2011 des lignes C1 (de Part Dieu à Cuire) et C2 (de Part Dieu à Rillieux), lignes fortes de trolleybus articulés bénéficiant de priorités aux feux et de sites protégés ou réservés sur une partie de leurs parcours (notamment le long de la Cité internationale pour C1 et dans la montée des Soldats pour C1 et C2).

Ces lignes ont vu leur fréquentation fortement progresser depuis leur lancement en 2011 : à elles deux, elles ont enregistré 9,76 millions de voyages en 2015.

Le principal défi à venir est la résorption des bouchons dans le Val de Saône.  
Comment ?

Des trajets par le train de St Germain au Mont d'Or à La Part Dieu, ou en direction des gares de Vaise et Lyon-Perrache, par les T.E.R. venant de Roanne ou de Mâcon, peuvent être réalisés avec des temps très attractifs de 10 à 15 mn. Ces trains sont cependant souvent très chargés à l'approche de Lyon, et ils ne s'arrêtent pas toujours aux gares intermédiaires : Albigny-Neuville, Couzon, Collonges-Fontaine. Pour définir ce qui peut être amélioré avec l'opérateur SNCF, les associations d'usagers et les élus des communes concernés, il conviendrait de réanimer les comités de lignes, en sommeil depuis deux ans.

Nous sommes en tous cas très favorables à la consolidation du pôle d'échange multimodal de Saint-Germain au Mont d'Or prévu dans le projet.

Concernant les lignes TCL trois dessertes principales existent dans le val de Saône. De Neuville, elles rejoignent :

- la gare de Vaise ( donc avec correspondance possible avec le métro D) par la rive droite de la Saône (ligne 43)
- Bellecour, par la rive gauche (ligne 40)
- la Part Dieu, par Fontaine, Caluire et la Montée des Soldats (ligne 70)

Entre 2010 et 2014, leurs fréquentations ont fortement progressé, respectivement de 41 %, 24 et 31 %.

A trois, elles ont totalisé en 2014 plus de 3,8 millions de voyages, malgré des temps de parcours en heures de pointe relativement élevés, de l'ordre de :

- 30 mn pour Neuville-Gare de Vaise
- 40 mn pour Bellecour-Neuville
- 50 mn pour Part Dieu-Neuville.

Comment leur circulation peut-elle être améliorée par la mise en site protégé des lieux où elles se trouvent engluées dans la circulation générale ? C'est un point important sur lequel il convient de travailler

Faut-il par ailleurs, pour renforcer la desserte TC, réhabiliter l'emprise de l'ancienne voie ferrée Trévoux-Sathonay en un site protégé de transports en commun ? Avant de trancher la question du mode à retenir (tram ou BHNS), la première question à se poser est l'utilité pour les usagers d'une telle réhabilitation.

Trois sous-secteurs sont à examiner :

- de Trévoux à Neuville (env 7 km) où, effectivement, il n'y a pas de desserte TC
- de Neuville à Fontaine (env 6 km), axe déjà desservi par la ligne 70, mais avec un parcours un peu plus excentré
- de Fontaine à la gare de Sathonay (env 3,5 km), tronçon traversant des zones moins denses que celle desservies par la ligne 70, avec un parcours plus long que celui emprunté par la 70 mais avec, au final, la particularité d'arriver à la gare de Sathonay. Cette gare, redénommée récemment Rillieux-Sathonay, permet une correspondance avec les trains Lyon-Bourg (un train toutes les 30 mn en heure de pointe et un train toutes les heures ou les deux heures le reste du temps). Ces trains ont l'avantage de ne mettre qu'à peine 10 mn pour arriver à La Part Dieu. Sauf incidents liés à la surcharge des voies allant à La Part Dieu, et de la gare elle-même.

Sachant que les quelque 10 km entre Neuville et Sathonay pourraient être parcourus en environ 15 mn sur un site intégralement protégé, cela mettrait La Part Dieu à 30 minutes de Neuville (15 mn entre Neuville et Sathonay + 5 mn de temps de correspondance + 10 mn de Sathonay à Part Dieu), soit beaucoup moins que la ligne 70.

Quant au mode qui serait à retenir, dans la mesure où il y aurait obligatoirement une rupture de charge à Sathonay (à cause de la surcharge des voies en aval de Sathonay) le rail ne s'impose pas, et la solution BHNS serait a priori la plus pertinente, et également un peu moins coûteuse, surtout si l'on retient une solution de bus hybride ou électrique plutôt qu'une solution trolleybus.

Une ligne Sathonay-Trévoux serait aux trois quarts dans le périmètre du PDU de l'agglomération lyonnaise.

Elle n'aurait de plus pas vocation à être prolongée au-delà de Trévoux et serait donc typiquement une ligne de périphérie urbaine, plus qu'une ligne péri urbaine, comme le sont toutes les lignes de T.E.R. reliant Lyon aux autres villes importantes que sont Grenoble, Clermont, St Etienne, Valence, Bourg etc.

Bien qu'elle soit de compétence régionale, et donc de financement de la Région, il paraîtrait opportun que cette dernière délègue sa compétence au Sytral, tant pour la maîtrise d'ouvrage que pour la gestion ultérieure de la ligne après sa mise en service.

## Réflexions sur le secteur Centre

## Un diagnostic globalement satisfaisant

Le secteur Centre est constitué de l'ensemble Lyon Villeurbanne, « Lyobanne », 640 000 habitants sur une superficie de 60km<sup>2</sup>, près de la moitié de la population de l'agglomération sur seulement 8% de sa surface. Une densité de 10 700 hab/km<sup>2</sup>, la moitié de celle de Paris. Cependant des quartiers aussi denses que ceux de la capitale, Lyobanne bénéficiant à la différence de la capitale de quelques quartiers aérés, tels Fourvière et les zones pavillonnaires de Villeurbanne, les 165 ha de la Tête d'Or le plus grand parc urbain de France, les vastes étendues d'eau de ses 2 fleuves

Pas étonnant qu'en raison de sa densité, ce secteur affiche dans l'enquête déplacements de 2015 des comportements de mobilité en net progrès au profit essentiellement de la marche à pied, premier mode de déplacement (44% des déplacements, contre 40 % en 2006) suivi des transports collectifs (27% contre 22% en 2006). Les déplacements en voiture sont corrélativement en forte baisse (26% contre 35 % en 2006) mais restent importants. Dans le choix d'un déplacement en voiture la principale dissuasion est sans doute l'angoisse de pouvoir de trouver un emplacement de stationnement. A titre d'exemple le 2<sup>o</sup> arrondissement compte moins d'emplacements de stationnement sur la voirie qu'il n'est délivré par la mairie aux habitants de vignettes de stationnement résidentiel. En tout état de cause le taux de motorisation est tombé en 2015 par rapport à une enquête précédente de 0,93 à 0,75 voiture/ménage. 39% des Lyobannais n'auraient plus de véhicule automobile !

Densité d'un réseau TC performant, proximité des commerces et services confèrent à la plus grande partie des secteurs de Lyobanne un taux de « marchabilité » record, peut-être équivalent à celui de Paris intramuros, qui de toutes les grandes métropoles mondiales est la plus « marchable » ( Merci Mr Haussmann !)

## Un avenir pas absent d'hypothèques

- Développement des nouveaux moyens de mobilité urbaine ; auto- et vélo-partage Bluely & Velov

- Extension du réseau cyclable ; *exigence de continuité et de cohérence des itinéraires*

- Requalification A6/A7 : en période normale le transit de long-cours est relativement limité. Cette requalification n'est *pertinente que si le grand contournement Est par l'A 432 est achevé jusqu'à Chasse par la construction du barreau manquant entre Genay et Corbas, et que les incentives en faveur de son usage soient mis en place( suppression des péages sur cet itinéraire, parallèlement à leur création sur le l'itinéraire par le tunnel de Fourvière pour le trafic de transit)*

- Accès gare Part Dieu par la rue Pompidou : *La réduction de moitié envisagée du passage sous les voies ferrées, au détriment de la fluidité d'un trafic qui va s'intensifier avec l'extension du quartier, est une **très lourde erreur**. Ce serait refaire un nouveau Perrache . L'emprise des voies ferrées, surtout à l'emplacement des gares est toujours un redoutable obstacle à la continuité d'une trame viaire. On ne compte qu'une dizaine de passages Ouest Est de franchissement sous les voies ferrées pour l'ensemble Lyon Villeurbanne.*

- Au-delà de la limite de Lyon la structure viaire de Villeurbanne est moins visible et moins généreuse. Il convient de veiller à ce que l'aménagement dans certaines voies de sites réservés aux bus ou au tram, n'entraîne pas d'effets trop pénalisants aux autres modes de déplacements (marche, vélos, voiture etc) notamment pour les riverains. Une circulation qui se transformerait en *thromboses à répétition* nuirait à l'attractivité recherchée par ailleurs pour Lyon et son agglomération

## **Prolongement du tram T6 des Hôpitaux Est au campus de La Doua**

Il ne fait l'objet que d'une simple mention sur la carte de la page 217, avec la légende suivante : étude de ligne (programmée d'ici 2022). Ce qui paraît très timide lorsque l'on sait qu'il se situe sur l'axe A7 de transports en commun, qui figurait déjà au premier PDU. C'était en 1997, il y a déjà 20 ans

## **Conclusions : Avis favorable avec réserves**

Le projet de PDU 2017/2030 voté par le Sytral en décembre 2016 est un document d'une grande densité, qui a représenté un énorme travail qu'il convient de saluer

Au delà d'une appréciation positive des axes stratégiques qu'il énumère, Déplacements Citoyens émet sur ce document un certain nombre de réserves qui ne sont pas anodines.

Les voici résumées ci-dessous

### **Projets autoroutiers incohérents avec objectifs d'évolution des parts modales :**

Affirmer que l'on veut continuer à réduire l'usage de la voiture, et faire progresser les parts modales des modes doux (marche et vélo) et des modes mécanisés collectifs (les transports en commun) l'on ne peut qu'approuver.

Mais, simultanément, continuer à soutenir le projet de Tronçon Ouest du Périphérique n'est pas cohérent. Ne pas prendre position contre une deuxième autoroute entre St Etienne et Lyon (plutôt entre la Fouillouse et Brignais) ne l'est pas davantage, même si le projet en question n'est pas de la compétence de la Métropole.

## **Irréalisme de certaines ambitions :**

### **8% de part modale du vélo à l'horizon 2030 :**

Ce serait une ambition plausible pour les territoires qui sont sur la rive gauche du Rhône (Là où se sont tenues les réunions de travail préparatoires au PDU). Mais 8 % sur l'ensemble d'une agglomération faites en grande partie de collines et de vallons ne l'est pas

### **Le prolongement de notre réseau de métro à Alaï :**

Certes cette idée, lancée lors de la campagne des municipales de 2014, ne figure que dans une rubrique « études » à horizon 2022.

Mais lorsqu'on connaît les dénivelés entre la presqu'île et le plateau du Point du Jour (plus de 100m) et lorsqu'on sait qu'Alaï est déjà desservi par la ligne de tram train qui va de Saint-Paul à Brignais, via Gorge de Loup, il est permis de douter de la pertinence de cette idée.

## **Timidité dans les projets de transports en commun :**

Pour un document qui a l'ambition de raisonner à l'horizon 2030, il a le défaut de se limiter dans ses grandes lignes à ce qui figure dans le plan de mandat 2014/2020 ;

Même si nous approuvons l'essentiel du plan de mandat, il aurait été utile d'aller plus loin.

Il en est ainsi du projet de prolongement de tram T6 entre les Hôpitaux Est et le Campus de La Doua, qui devrait être mentionné autrement que dans la rubrique « études ».

De même que les projets liés à ce qu'on appelle l' »axe A8 « de transports en commun entre Saint-Fons et Vaulx en Velin, via Vénissieux, St Priest et Bron

L'on pourrait aussi parler des lignes fortes de bus qu'il faudrait consolider par la mise en place de sites protégés dans les 5<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup> arrondissements de Lyon, et dans les communes périphériques de ce secteur : Sainte Foy, Francheville, Tassin, Ecully, Champagne etc.  
etc.

Il y aurait aussi lieu de préparer activement la création de lignes nouvelles sur l'emprise A6/Tunnel de Fourvière/A7 à requalifier en boulevard périphérique.

## **Nécessité du renforcement de la coopération entre le Sytral et la Région Auvergne Rhône-Alpes pour des lignes de périphérie urbaine**

Plusieurs secteurs dont il a été question ci-dessus sont concernés avec des projets qui en restent depuis de nombreuses années au stade des études :

- la mise à double voie de l'intégralité du tronc commun des lignes de TER de l'Ouest Lyonnais entre Gorge de Loup et Tassin, qui favoriserait le développement de nouveaux services sur la ligne de Brignais (via Alaï et Francheville) et celle de Sain Bel
  - le prolongement de la ligne T3, a priori en tram, sur une douzaine de kilomètres de Meyzieu à Tignieu (agglomération de Pont de Chéruy)
  - la réactivation partielle ou totale de l'ancienne voie ferrée d'environ 17 km située entre Trévoux et Sathonay ; (a priori en bus à haut niveau de service)
- etc.

Ces secteurs ont a priori la Région comme Autorité Organisatrice de Mobilité mais leurs caractéristiques justifieraient que la Région délègue ses prérogatives au Sytral, tant pour la maîtrise d'ouvrage des projets à mener que pour la mise en service et le fonctionnement des services à mettre en place.

