



# **Révision du PDU de l'agglomération lyonnaise**

**Projet arrêté  
le 11 mars 2004**

<b>POURQUOI REVISER LE PDU ?</b>	3
<b>POLITIQUE GENERALE</b>	5
1. Le contexte de la révision : des dispositions juridiques plus contraignantes	5
2. De l'élaboration du PDU à sa révision	7
3. Quelle agglomération pour demain ?	11
<b>LES AXES STRATEGIQUES DE LA REVISION</b>	16
<b>I. UNE AGGLOMERATION OU TOUS LES MOYENS DE DEPLACEMENT ONT LEUR PLACE</b>	16
1. Poursuivre et renforcer la politique en faveur des modes doux	17
2. Améliorer l'offre de transports collectifs	17
3. Affirmer la place des taxis	19
4. Maîtriser les flux automobiles entrant dans l'agglomération	19
5. Mieux partager la voirie dans l'agglomération	20
6. Poursuivre la politique de stationnement	21
7. Développer les cohérences et complémentarités des réseaux	24
8. Assurer l'approvisionnement de l'agglomération	25
<b>II. UNE AGGLOMERATION EQUITABLE</b>	29
1. Répondre aux besoins spécifiques	30
2. Répondre aux besoins de solidarité	31
<b>III. UNE AGGLOMERATION SURE ET AGREABLE A VIVRE</b>	33
1. Mieux prendre en compte la protection de l'environnement	33
2. La sécurité routière : une priorité	35
3. Aménager les espaces publics autour des modes doux, un enjeu de proximité et de sécurité	37
4. Prévenir l'insécurité dans les transports collectifs	39
<b>IV. FAIRE PARTAGER LES CHOIX</b>	41
1. Concerter : construire ensemble	41
2. Informer : assurer le service à l'utilisateur	42
3. Communiquer pour une meilleure compréhension	43
4. Sensibiliser : influencer sur les comportements pour faire adhérer	44
<b>MISE EN PLACE ET SUIVI DU PDU</b>	46
1. Quel cadre institutionnel ?	46
2. Quelle organisation partenariale ?	47
3. Quel suivi du PDU ?	47
4. Quels coûts et comment financer ?	48
<b>CALENDRIER DES DECISIONS ET REALISATIONS DU PDU</b>	51
<b>GLOSSAIRE</b>	64
<b>SOURCES</b>	65

# POURQUOI REVISER LE PDU ?

Le SYTRAL a décidé en 2002 la mise en révision du Plan des déplacements urbains (PDU) de l'agglomération lyonnaise élaboré en 1997, dans un contexte marqué par l'obligation de mise en conformité des PDU avec la loi relative à la Solidarité et au renouvellement urbains (SRU) et la volonté de mener conjointement les réflexions du PDU et du Plan local d'urbanisme (PLU).

Une politique de déplacements se bâtit forcément sur le long terme. La révision entend donc confirmer les orientations prises dans le plan de 1997, basé sur un scénario volontariste en faveur des modes doux et des transports collectifs. Elle doit compléter ces orientations pour définir la politique de déplacements de l'agglomération pour les dix ans à venir.

La révision met à jour le PDU de 1997 en intégrant les préconisations nouvelles de la loi SRU. Elle approfondit également les domaines peu traités alors, comme les marchandises en ville, et les sujets nouveaux, comme la sécurité des déplacements et les plans de déplacements d'entreprises (PDE).

Elle n'apporte pas de projets lourds supplémentaires, contrairement au PDU précédent qui avait déjà décidé du réseau de lignes fortes. Elle s'appuie avant tout sur des mesures qui, sans être spectaculaires, peuvent avoir un impact fort sur les déplacements.

Il s'agit de répondre aux attentes de nos concitoyens qui sont de vivre dans une agglomération :

- où la pollution de l'air et le bruit diminuent pour mieux protéger la santé et l'environnement ;
- où l'on peut se déplacer en sécurité ;
- où il existe une réelle solidarité d'agglomération ;
- où le choix du mode de déplacement existe vraiment, ce qui impose que marche à pied, vélo, et transports collectifs, aient les conditions nécessaires pour être attractifs ;
- où chacun peut profiter de la vie de proximité, dans un espace urbain qui n'est pas envahi par la voiture ;
- où tous les déplacements nécessaires à l'économie, à l'enseignement, aux loisirs, à la santé sont organisés harmonieusement.

Les objectifs visés par la révision du PDU sont multiples pour répondre à ces attentes, tout en s'inscrivant dans le cadre des politiques d'agglomération menées aujourd'hui. Il s'agit ainsi de :

- donner leur place à tous les moyens de déplacement dans l'agglomération, pour les voyageurs comme pour les marchandises ;
- permettre l'accès à la ville pour tous, tant pour les personnes à mobilité réduite que pour les populations en situation de précarité ;
- limiter les nuisances de la circulation, améliorer la qualité de vie en ville, pouvoir se déplacer en sécurité ;
- informer, communiquer, sensibiliser la population car une politique de déplacements, qui vise à limiter l'usage de la voiture en ville au profit des transports collectifs et des modes doux, ne peut se réaliser qu'avec l'assentiment des habitants.

Pour élaborer la révision du PDU, le SYTRAL et le Grand Lyon ont mis en place neuf groupes thématiques qui se sont réunis entre mars et juillet 2003. Ces groupes de travail ont rassemblé des élus, des techniciens et des acteurs du monde économique et associatif. Ce document constitue la synthèse de leurs propositions.

L'ensemble des actions qu'ils ont proposées et leur calendrier de réalisation sont récapitulés à la fin de ce document.

La révision du PDU concerne tous les habitants de l'agglomération dans leurs déplacements quotidiens. C'est pourquoi il a fait l'objet d'une large concertation avec la population début 2004. Le projet de PDU a été arrêté par le comité syndical du SYTRAL le 11 mars 2004, avant d'être soumis pour avis aux différentes collectivités concernées et à l'Etat. L'enquête publique aura lieu à l'automne 2004, et le PDU devrait être adopté par le comité syndical du SYTRAL début 2005.

# POLITIQUE GENERALE

## I. LE CONTEXTE DE LA RÉVISION : DES DISPOSITIONS JURIDIQUES PLUS CONTRAIGNANTES

La loi SRU promulguée le 13 décembre 2000 a comme objectif premier de renforcer la cohérence entre politiques d'urbanisme et de transport. Dans ce cadre, elle a sensiblement modifié le contenu et la portée des PDU. Elle impose aux agglomérations déjà dotées d'un PDU de le mettre en conformité avec ses nouvelles dispositions.

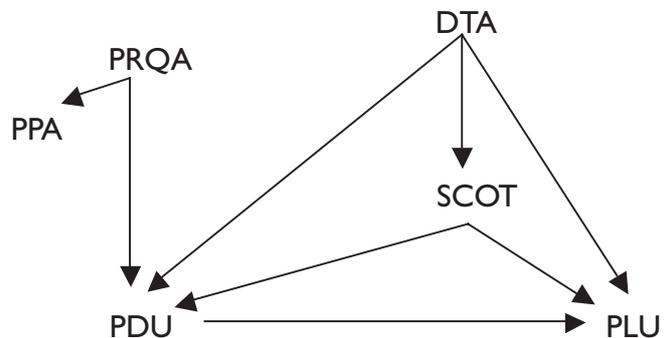
Par délibération en date du 21 novembre 2002, le comité syndical du SYTRAL a décidé de lancer la révision du PDU de l'agglomération lyonnaise.

### I.1. L'intégration du PDU dans les documents de planification

La loi SRU donne de nouveaux outils pour la planification urbaine et repositionne les PDU dans l'ensemble des démarches de planification :

- le SCoT (Schéma de cohérence territoriale), qui remplace aujourd'hui le schéma directeur, définit la cohérence de l'aménagement du territoire, en incluant la problématique des déplacements dans une approche à long terme ;
- le PDU définit la politique de déplacements, avec des objectifs et des actions à court et moyen terme.

Les liens de compatibilité à respecter entre les documents de planification



*Nb : Les sources des « Le savez-vous » et des « Ce qui ce passe ailleurs » et les sigles utilisés sont indiqués en annexe à la fin du document*

Le Plan local d'urbanisme (PLU) a également une nouvelle portée dans le domaine des déplacements, à travers son Projet d'aménagement et de développement durable (PADD). La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) ne prévoyait qu'une prise en considération des orientations du PDU dans le Plan d'occupation des sols (POS), pour la

délimitation des zones d'urbanisation nouvelle. Désormais, le PLU doit être compatible avec le PDU, par exemple sur les questions relatives au stationnement.

Le PDU doit aussi être compatible avec la Directive territoriale d'aménagement (DTA), le Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) et le SCoT, lorsqu'ils existent. Sur l'agglomération lyonnaise aujourd'hui, seul le PRQA a été approuvé. Le SCoT est en cours d'élaboration, son approbation est envisagée pour 2006/2007, et l'avant projet de DTA date de juillet 2003.

L'élaboration du Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise n'a été lancée que le 15 avril 2003. La LOTI (Loi d'orientation des transports intérieurs) et la loi SRU ne prévoient pas de lien de compatibilité entre le PPA et le PDU.

et le SCoT, lorsqu'ils existent. Sur l'agglomération lyonnaise aujourd'hui, seul le PRQA a été approuvé. Le SCoT est en cours d'élaboration, son approbation est envisagée pour 2006/2007, et l'avant projet de DTA date de juillet 2003.

L'élaboration du Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise a été lancée le 15 avril 2003. Il n'a pas de lien réglementaire avec le PDU.

#### **Rappel de trois objectifs du PRQA Rhône-Alpes en lien avec le PDU :**

- Réduire l'exposition de la population à la pollution atmosphérique et aux pollens allergisants.
- Réduire les émissions en intensifiant les efforts pour les zones où les objectifs de qualité ne sont pas durablement atteints.
- Sensibiliser la population afin qu'elle adopte des comportements contribuant à la lutte contre la pollution atmosphérique.

## **1.2. Un contenu étendu**

La loi SRU a étendu et précisé le contenu des PDU et leur a donné un caractère plus prescriptif.

Elle introduit l'obligation de traiter la sécurité des déplacements dans les PDU et la place en premier objectif. La sécurité des piétons et des cyclistes doit être prise en compte de manière globale. La mise en place d'un observatoire des accidents impliquant un piéton ou un cycliste est dorénavant obligatoire.

Elle introduit aussi le thème nouveau de l'intermodalité : les PDU doivent mettre en place « une tarification et une billettique intégrées pour

l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie, favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ».

Concernant le stationnement, le contenu des PDU est renforcé :

- l'article initial de la LAURE sur le volet stationnement public des PDU a été enrichi. Il doit inclure dorénavant l'organisation du stationnement (y compris des taxis, des résidents, des personnes handicapées ou à mobilité réduite, etc.), sa réglementation, sa tarification, la localisation des parcs relais ;
- les actes pris au titre du pouvoir de police du stationnement (ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routier) doivent être mis en compatibilité avec le PDU, dans les délais qu'il prévoit ;
- il définit les périmètres à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent les normes maxima de places de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation, notamment lorsque les conditions de desserte par les transports collectifs sont de bon niveau.

Concernant la voirie, la loi SRU spécifie que les PDU incluent le réseau routier départemental et national pour l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie.

La prise en compte des marchandises en ville doit être élargie. Maintenant, doivent être intégrés la rationalisation des approvisionnements, la mise en cohérence de la réglementation sur les livraisons au sein du périmètre de transports urbains, les besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement des livraisons. Une réflexion sur les infrastructures logistiques existantes et à venir dans la perspective d'une offre multimodale doit être menée.

## 2. DE L'ÉLABORATION DU PDU À SA RÉVISION

### 2.1. 1997, un tournant dans la politique de déplacements de l'agglomération lyonnaise

L'enquête réalisée auprès des ménages sur leurs déplacements dans l'agglomération en 1995 avait montré l'augmentation continue de l'usage de l'automobile et la perte d'attractivité des transports collectifs et des modes doux, c'est à dire de la marche à pied et du vélo. Pour inverser ces tendances, la collectivité avait alors élaboré un plan de déplacements urbains, adopté le 14 octobre 1997, axé sur trois grands objectifs :

- réduire les nuisances, c'est à dire les accidents de la circulation, le bruit routier et la pollution atmosphérique, chercher à améliorer la qualité de l'espace urbain ;

- maintenir l'accessibilité de tous les secteurs de l'agglomération, améliorer l'équité, renforcer la sécurité notamment dans les transports publics ;
- ambitionner un renversement de tendance dans la répartition des déplacements entre les différents modes de transport.

Pour la première fois l'agglomération se dotait d'un document stratégique visant à la cohérence des décisions relatives à tous les modes de déplacements et leur complémentarité, tout en recherchant un rééquilibrage entre les modes de transport.

Le PDU a été élaboré à l'issue d'un débat qui portait sur 3 scénarios différenciés. C'est le scénario C « un nouveau visage pour la cité », le plus volontariste en matière de partage de l'espace public au profit des transports collectifs et des modes doux, qui a été retenu. Dans cette logique, le PDU affirmait que le développement du réseau de transport ne passe plus par l'extension du métro, les secteurs les plus denses étant aujourd'hui desservis. Par contre, il décidait de développer un réseau de lignes fortes de surface, formant avec le métro et les lignes de bus, un maillage performant pour répondre aux grands flux de déplacements quotidiens. Le PDU décidait aussi d'offrir aux modes doux les conditions favorables à leur développement.

Parallèlement, il prévoyait le gel des capacités des voiries pénétrantes pour ne pas inciter à l'usage de la voiture et limiter l'étalement urbain, et le développement des voiries de contournement pour protéger les centres.

## **2.2. Cinq ans d'actions PDU**

Cinq ans après son adoption, plus de la moitié des actions et des études décidées dans le PDU ont été réalisées par les différents partenaires. D'autres sont en cours de réalisation ou programmées (cf. évaluation du PDU 1997).

L'action la plus emblématique a été la mise en service de deux lignes de tramway, qui permettent aujourd'hui de desservir les principaux sites universitaires de l'agglomération et les communes de Bron et de Saint-Priest. D'autres mesures ont été mises en œuvre en matière de transports collectifs : développement du réseau Optibus, extension des tarifications sociales, création de nouveaux parcs relais, information dynamique aux arrêts (Visulys), développement de l'offre ferroviaire sur le bassin de vie, etc.

Des actions ont également été mises en place pour les autres modes, avec la redistribution de l'offre de stationnement payant sur voirie au profit des visiteurs, l'élaboration des chartes piéton, vélo et accessibilité, l'implantation de stationnements vélos et la poursuite du réseau cyclable... Ces mesures ont permis d'affirmer les modes doux, en les inscrivant physiquement dans la ville.

Par contre, certaines actions prévues par le PDU n'ont pas ou très peu été mises en œuvre : résorption des points noirs bus, tarifications intermodales, aménagements de zones à trafic calmé, etc.

Quoi qu'il en soit, les effets des actions prises dans le cadre du PDU sont difficilement mesurables aujourd'hui. Ils ne peuvent être instantanés et plusieurs années seront nécessaires pour détecter des évolutions sensibles.

En particulier, l'absence de données récentes issues d'une « enquête ménages déplacements », semblable à celle réalisée en 1995, ne permet pas de quantifier l'impact de la politique menée à ce jour sur l'évolution de la répartition modale. Par conséquent l'ambition affichée dans le PDU de 1997 de renverser la tendance dans la répartition des déplacements entre les différents modes ne peut pas être vérifiée aujourd'hui.

## « Le savez vous ? »

Une baisse des trafics routiers traversant le Rhône (-7%), et la Saône (-6%) a été constatée entre 1997 et 2001.

Le trafic franchissant les voies SNCF entre le Boulevard Stalingrad et l'avenue Leclerc a diminué de 11%.<sup>1</sup> »

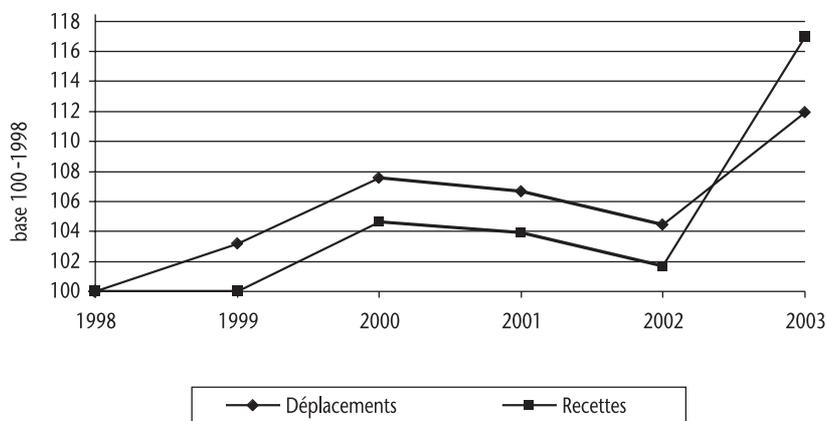
### 2.3. La situation en 2003

Les informations disponibles permettent malgré tout de tirer certains enseignements sur la situation des transports dans l'agglomération lyonnaise aujourd'hui ainsi que sur les évolutions démographiques.

#### 2.3.1. Où en est-on sur la question des déplacements ?

Comme le demande la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), le PDU de 1997 a fait l'objet d'une évaluation cinq ans après son adoption. Cette évaluation a montré que la pollution, le bruit, et les accidents de circulation restent des nuisances importantes. Le stationnement est toujours difficile dans le centre-ville, où le trafic automobile a diminué, du fait des réductions de voirie opérées au profit des autres modes (marche à pied, tramway, couloirs bus, vélos, etc.). Par contre le trafic continue à progresser sur les accès à l'agglomération, avec une congestion croissante en heure de pointe. L'usage du vélo reste modeste en volume. La clientèle des transports collectifs a globalement peu augmenté de 1998 à 2002, en lien avec les mouvements sociaux qui se sont déroulés en 2001 et surtout en 2002. Par contre, en 2003, on constate une reprise nette du trafic et des recettes. Mais le réseau de bus reste peu concurrentiel par rapport à la voiture, tant en vitesse qu'en régularité.

Evolution des déplacements et des recettes sur le réseau de transports collectifs urbains



Par ailleurs, les ressources financières des collectivités ne permettent pas aujourd'hui de financer l'ensemble des projets prévus, en particulier les grandes infrastructures de transport collectif et de contournement routier (TOP).

### 2.3.2. La périurbanisation se poursuit

Le PDU rappelait déjà en 1997 l'enjeu de l'étalement urbain : « depuis 40 ans, la population de l'agglomération a crû de 60 % et la surface urbaine de 140 %. Or, les transports en commun sont bien adaptés à la desserte des zones de forte densité. Dans les autres cas, c'est la voiture particulière qui est le mode le plus performant ».

Les résultats du recensement de 1999 confirment la poursuite des tendances à l'étalement urbain de notre agglomération durant les années 1990.

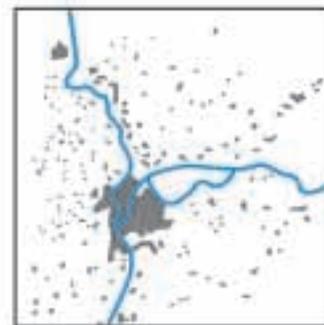
Même si la population du centre a augmenté durant ces dernières années après une longue période de diminution, les autres évolutions démographiques confortent les tendances des années 1980 :

- la première couronne Est continue à se fragiliser ;
- la population et l'emploi s'accroissent en grande périphérie, à l'extérieur de la communauté urbaine ;
- les emplois du centre et de la première couronne se dispersent vers la périphérie.

Le Grand Lyon regroupe 80 % des emplois de l'aire urbaine. Leur nombre est resté stable entre 1990 et 1999. Toutes les créations d'emplois se sont faites à l'extérieur durant cette période.

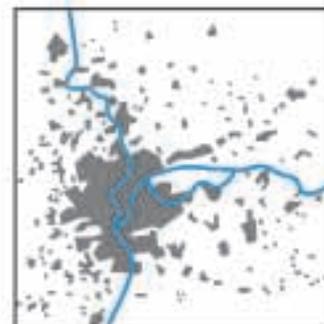
Les déplacements domicile-travail se dispersent et les distances augmentent.

Plus de 2000 années d'urbanisation du territoire communautaire peuvent être visualisées ainsi



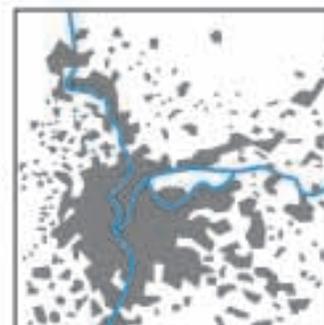
1955

Une urbanisation de près de 2000 ans. Une cité, des bourgs ruraux



1975

La ville centre s'étend, les bourgs croissent



1999

Une nouvelle réalité, l'agglomération

source : Grand Lyon, communication sur le PLU au conseil communautaire du 7 juillet 2003

Ainsi 75 % des actifs résidant à Lyon et Villeurbanne, y avaient également leur lieu d'emploi en 1990. La proportion est passée à 66 % en 1999.

En 1999, un actif qui habite et qui travaille dans le Grand Lyon, parcourt en moyenne 5,8 km entre son domicile et son lieu d'activité. Cette distance s'est allongée de 400 m, soit 7 %, en dix ans.

L'accès à l'automobile s'accroît rapidement. En dix ans, le nombre de voitures a augmenté plus vite que le nombre d'habitants sur la communauté urbaine. On compte en moyenne aujourd'hui 1,1 voiture/ménage sur l'aire urbaine, avec de fortes disparités d'équipement suivant le lieu de résidence.

### 3. QUELLE AGGLOMÉRATION POUR DEMAIN ?

« Le savez vous ?

Tout le monde ne dispose pas d'une voiture aujourd'hui : c'est le cas d'un ménage sur quatre dans le Grand Lyon, et même d'un ménage sur trois dans Lyon Villeurbanne. <sup>2</sup> »

Une politique de déplacements doit avoir le souci de préserver l'environnement, tant à l'échelle du globe (effet de serre) qu'au niveau local, et de veiller à réduire au maximum les nuisances générées par les transports, et en particulier par le trafic automobile (encombrement de l'espace public, congestion, insécurité, bruit et pollution atmosphérique). Elle doit aussi concourir à un développement économique durable, en favorisant l'accessibilité des pôles tertiaires de l'agglomération par les transports collectifs et l'implantation des pôles d'activités économiques à dominante industrielle et logistique à proximité des axes structurants. Elle doit participer au développement d'une politique de proximité soucieuse d'équité et de solidarité, et prendre en compte les attentes des habitants. Ces préoccupations sont au cœur du PDU.

Ce dernier doit également prendre en compte les politiques publiques définies tant au niveau national qu'au niveau de l'agglomération, qui sont déclinées dans les schémas de services collectifs et dans les différents documents contractuels (contrat de plan Etat Région, contrat d'agglomération, contrat de ville, Schéma directeur d'urbanisme commercial, . . .), et les plans de mandat du Grand Lyon et du SYTRAL.

#### 3.1. Ancrer l'agglomération dans l'espace européen

L'agglomération lyonnaise a une localisation géographique stratégique à l'intersection des axes Est-Ouest, de Turin à Bordeaux, et Nord-Sud, avec la vallée du Rhône, lien naturel entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud. Ce positionnement a largement contribué à son développement.

Elle est dotée de nombreux pôles d'enseignement supérieur et de recherche (110 000 étudiants), et de grands équipements qui confirment son attractivité.

Elle souhaite améliorer ses partenariats avec d'autres villes rhônalpines, mais aussi avec d'autres agglomérations européennes, en poursuivant le développement d'équipements de portée internationale (Salle 3000, Eurexpo).

Le rayonnement de l'agglomération repose aussi sur l'attractivité de son centre. Une partie du centre de Lyon est maintenant classée par l'Unesco au Patrimoine Mondial. Cela représente un atout important du point de vue commercial et touristique, ainsi que pour l'image de l'agglomération. La politique menée depuis les années 1980 a visé à le valoriser ; le projet de réaménagement des berges du Rhône en est l'exemple le plus récent.

Dans le même temps, la volonté de poursuivre le développement économique de l'agglomération se traduit dans de nombreux projets : requalification de la Part-Dieu, extension de la Cité Internationale, poursuite du développement de Vaise et Gerland, développement de zones d'activités et de loisirs (Carré de Soie, Vaise et Confluence dans le sud de la Presqu'île).

La réussite de tous ces projets est largement dépendante de la qualité de leur accessibilité, par les différents modes, pour les voyageurs comme pour les marchandises.

Aujourd'hui, l'agglomération est dotée d'infrastructures de transport et d'équipements multimodaux de première envergure avec l'aéroport de Saint-Exupéry (dont le trafic devrait atteindre 14 millions de passagers en 2020) et la gare de la Part-Dieu, première gare française de correspondance. Le réseau autoroutier et le nœud ferroviaire lyonnais sont déjà confrontés à des saturations importantes, liées entre autres aux flux en transit, ce qui risque de nuire à terme au développement de l'agglomération et aux relations qu'elle souhaite développer avec les principales villes rhônalpines et les grandes métropoles européennes.

L'enjeu prioritaire pour l'avenir est donc d'améliorer les connexions entre l'agglomération lyonnaise et son environnement, et de répondre aux situations de congestion constatées aujourd'hui sur les grandes infrastructures routières et ferroviaires.

Au niveau national et international, cela passe par la réalisation de nouvelles liaisons, comme la ligne ferroviaire transalpine Lyon-Turin, la branche sud du TGV Rhin-Rhône et le projet "Lyon porte d'Europe" qui vise à relier en transport collectif l'aéroport de Saint-Exupéry à la Part-Dieu, avec Leslys. A moyen et long terme, les schémas de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises approuvés par l'État en avril 2002, prévoient de grandes infrastructures permettant de drainer en dehors de l'agglomération les trafics de transit en limitant au strict minimum les possibilités d'échanges avec les territoires traversés.

A ce titre il est prévu :

- des itinéraires alternatifs à l'axe Saône-Rhône ;
- un contournement ferroviaire à dominante fret à l'est de l'agglomération permettant la réalisation de la magistrale ECOFRET européenne Nord-Sud, décision ministérielle du 16 mai 2003 ;
- un contournement autoroutier à l'ouest de l'agglomération prenant en compte les orientations du Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) qui préconise d'écarter des agglomérations le trafic de transit.

Des liaisons internationales, nationales et interrégionales figurent également aux schémas de service, à savoir :

- la liaison ferroviaire Lyon-Turin, avec une première phase entre Lyon et le sillon alpin ;
- la liaison Bordeaux-Genève dont la section de l'A89 entre Balbigny et la Tour de Salvagny a été déclarée d'utilité publique par décret ministériel du 17 avril 2003 ;
- la liaison Lyon-Toulouse, avec le projet d'autoroute A45 entre Lyon et Saint-Etienne, dont la bande d'étude pour la réalisation de l'avant-projet sommaire a été définie par la décision ministérielle du 20 janvier 2004.

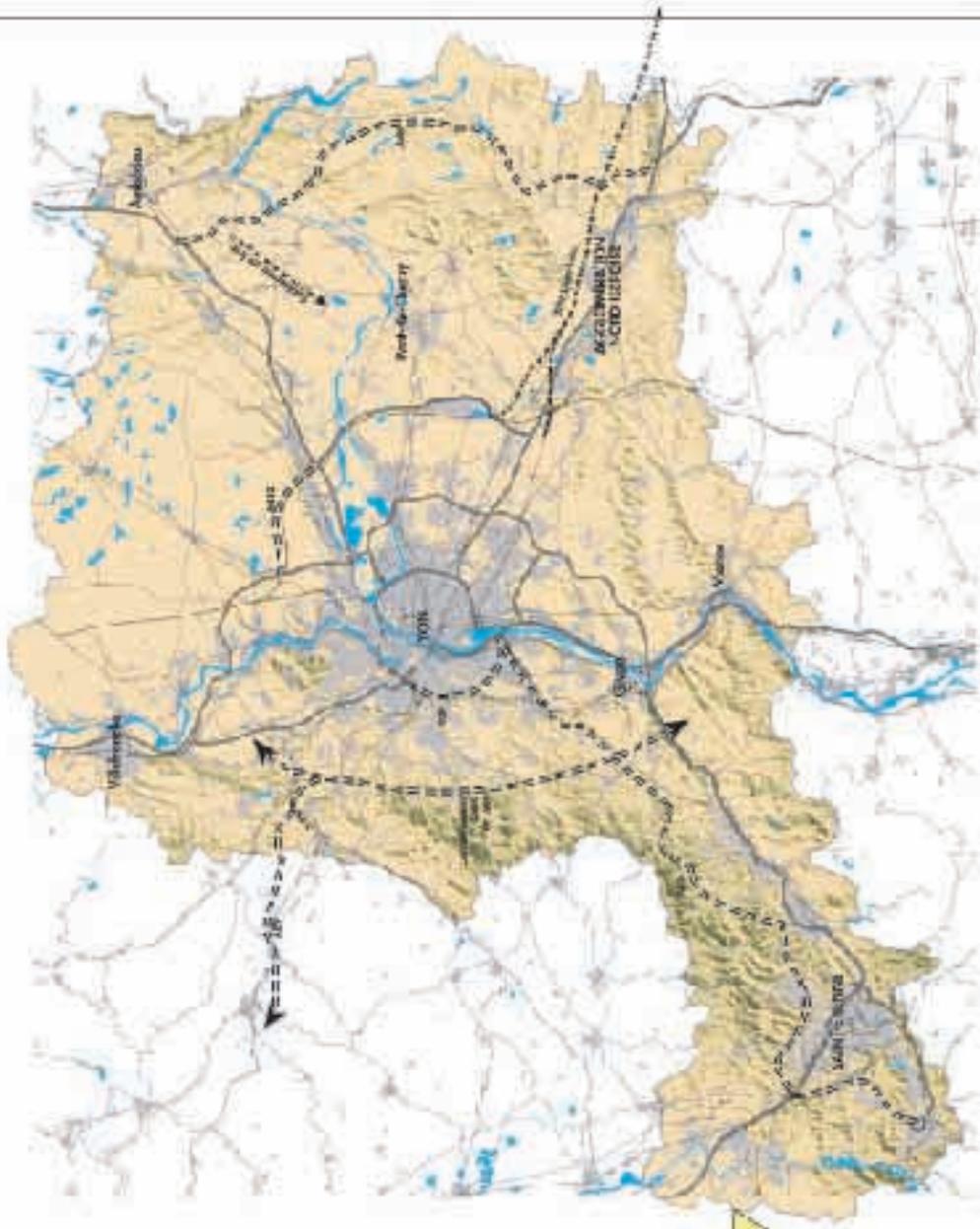
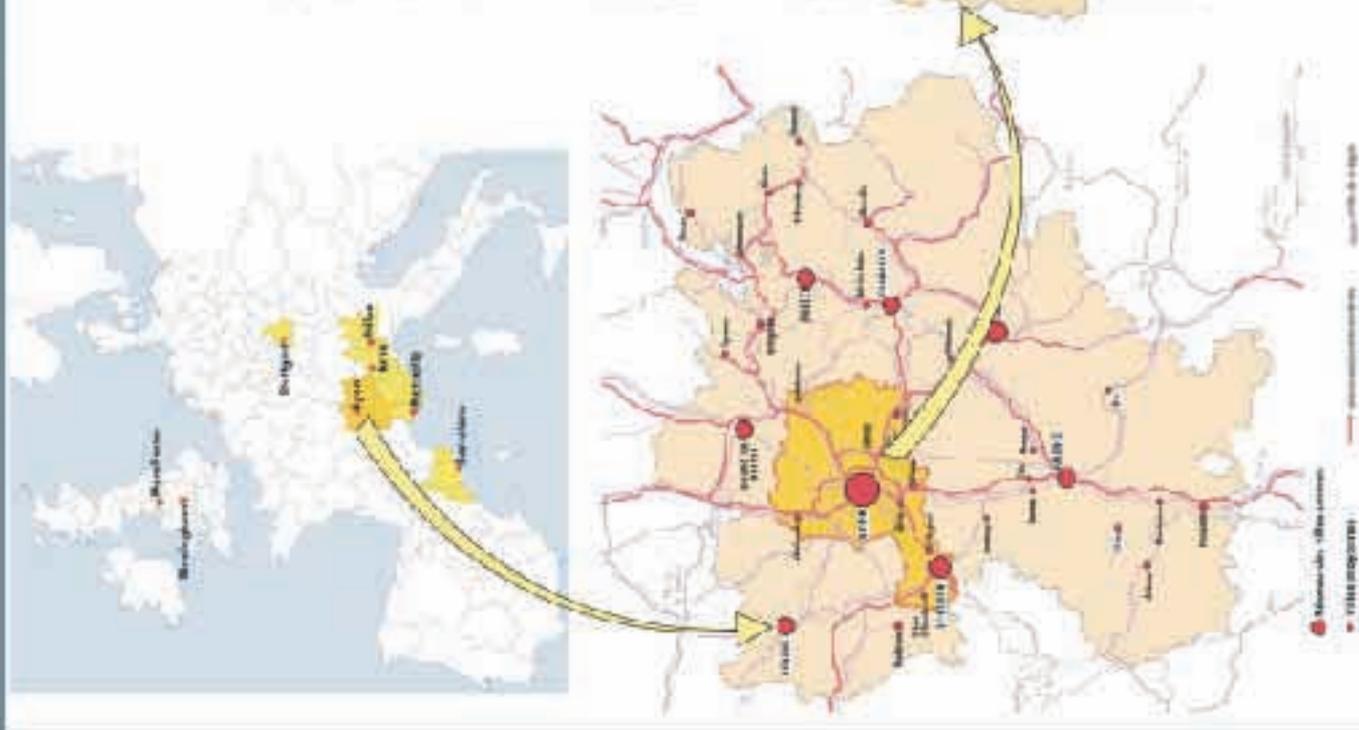
### **3.2. Organiser le développement de l'agglomération dans son bassin de vie, tout en protégeant son environnement**

Le fonctionnement de l'agglomération a depuis longtemps dépassé les frontières institutionnelles du Grand Lyon. Son bassin de vie englobe près de 300 communes dans le Rhône, l'Ain et l'Isère. Même si le PDU n'a compétence que sur le PTU de l'agglomération lyonnaise, c'est à dire les 55 communes du Grand Lyon, il doit se préoccuper de la qualité de l'accès à l'agglomération et à son bassin de vie, pour les personnes comme pour les marchandises.

L'augmentation de l'aire d'attraction du Grand Lyon est en partie le résultat d'une périurbanisation croissante aux franges de la communauté urbaine, à l'intérieur comme à l'extérieur. Cette urbanisation est source de gaspillage d'espace et d'énergie. Elle engendre des coûts d'équipements importants pour la collectivité lorsqu'elle est mal maîtrisée. La structuration de la périurbanisation est donc un enjeu environnemental essentiel pour l'avenir.

A l'intérieur du Grand Lyon, les espaces agricoles et naturels périurbains représentent encore aujourd'hui près de 50% de la surface du territoire communautaire. Ils forment son patrimoine écologique et contribuent à la grande qualité de son environnement. Le Grand Lyon avait d'ailleurs souhaité en limiter la consommation dans le POS de 2001 (aujourd'hui annulé), en redonnant une vocation naturelle et agricole à 1000 hectares promis auparavant à l'urbanisation. Cette orientation sera réaffirmée dans le PLU.

# L'aire métropolitaine lyonnaise et le réseau des euro-capitales



Afin de ne pas favoriser le recours à l'automobile pour les mouvements pendulaires de la périphérie vers le centre et les nuisances qui en résultent, la capacité des pénétrantes routières existantes de l'agglomération ne doit pas être augmentée. De même, il convient de limiter la création de nouveaux diffuseurs sur les infrastructures autoroutières existantes ou en projet dans le bassin de vie.

En parallèle, les dessertes intercités et périurbaines par TER ou par car, qui contribuent à l'amélioration de l'accessibilité de l'agglomération, continueront à être développées avec notamment :

- le cadencement et l'amélioration de l'offre sur l'ouest lyonnais et l'étoile ferroviaire lyonnaise : Lyon/Saint-Etienne, Lyon/Bourgoin/l'Isle d'Abeau, Lyon/Vienne... ;

- l'étude de la réouverture de la ligne Lyon-Trévoux.

Comme le préconise l'avant-projet de DTA, le développement de l'habitat, des pôles tertiaires et des nouveaux équipements publics devra être organisé principalement autour des gares et stations des axes structurants de transports collectifs (TER, transports urbains en site propre).

Une meilleure coordination entre les différentes autorités organisatrices des transports présentes sur le territoire du bassin de vie est donc un but essentiel à atteindre, pour améliorer les conditions de déplacements de ses habitants, et en particulier leurs échanges avec l'agglomération lyonnaise.

### 3.3. Répondre aux besoins de proximité

En dehors du centre même de l'agglomération, les centres des communes environnantes, des villages, des quartiers doivent jouer un rôle important et complémentaire dans l'équilibre de l'agglomération.

Dotés de fonctions urbaines, d'équipements publics et de commerces, ces centres sont représentatifs de la qualité de vie et de la proximité recherchées par les habitants du Grand Lyon. Leur renforcement, en particulier pour les plus importants à travers un développement commercial diversifié apte à retenir les consommateurs, est un objectif majeur des politiques publiques.

Un des principaux enjeux du PDU pour les centres secondaires et les bourgs est donc de faciliter cette vie de proximité, par la création de zones à circulation apaisée, l'aménagement des espaces publics et la réduction des nuisances. Il convient également d'assurer des liaisons de qualité entre ces pôles, et de mieux les relier au centre de l'agglomération.

### 3.4. Affirmer une solidarité d'agglomération

L'urbanisme des années 60, avec la forte concentration de logements sociaux sur le même territoire, et les tendances à la ségrégation sociale

« Le savez-vous ?

57% des habitants du Grand Lyon pensent qu'il faut créer plus de zones piétonnes dans leur commune. <sup>3</sup> »

« Le savez-vous ?

Les achats effectués dans le centre de Lyon se font de plus en plus en transports collectifs ou à pied et de moins en moins en voiture. <sup>4</sup> »

## « Le savez-vous ? »

*Une étude réalisée en Ile-de-France, sur les dépenses des ménages pour le logement et le transport, a montré que, si les dépenses de logement constituent une part relativement fixe du revenu (quels que soient la zone et le statut d'occupation, accédant ou locataire du privé), la part du budget des ménages consacrée au transport varie en revanche beaucoup : elle peut aller de 5% des revenus pour les ménages habitant à Paris à 26% pour les ménages accédants à la propriété en grande périphérie.* <sup>5</sup> »

qui en ont résulté, ont contribué à la fragilisation de la première couronne, de l'Est au Sud de l'agglomération.

Ces secteurs concentrent la majeure partie des sites prioritaires de la Politique de la Ville, et trois des quatre opérations de Grands projets de ville (GPV) de l'agglomération. Malgré les efforts entrepris depuis 20 ans, ils ont perdu de la population de façon importante au dernier recensement.

La reconquête de ces zones est donc essentielle pour le devenir de l'agglomération. Le Programme local de l'habitat (PLH) réaffirme d'ailleurs la volonté de redonner de l'attractivité à l'ensemble de cette première couronne Est et Sud, de Rillieux-la-Pape à Saint-Genis-Laval, et d'en faire des territoires prioritaires en matière de renouvellement urbain.

L'amélioration de la desserte des grands quartiers d'habitat social reste un des objectifs majeurs de la révision du PDU. La mise en place des nouvelles lignes fortes améliorera leurs liaisons avec le centre de l'agglomération et participe à la requalification de leurs espaces publics. La réalisation des lignes de rocade de transports collectifs A7 et A8, qui correspondent à un réel besoin des populations, demeure un enjeu fort pour l'Est de l'agglomération.

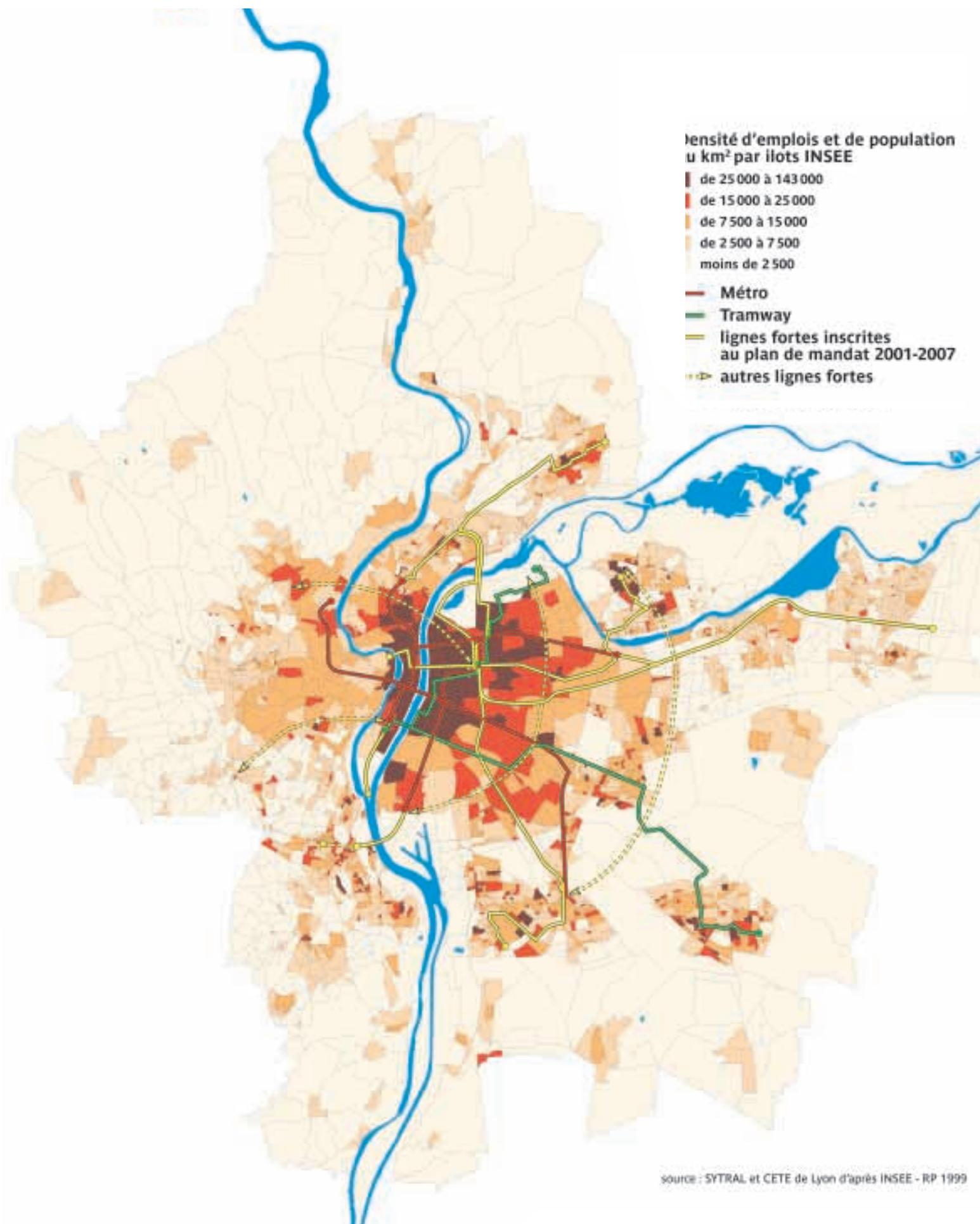
### 3.5. Amplifier la politique de déplacements durable initiée par le PDU de 1997

Une politique de déplacements durable doit être conçue en cohérence avec l'urbanisme, comme le préconise d'ailleurs la loi SRU. L'organisation des déplacements dans une agglomération est la traduction des choix d'urbanisme : étalement urbain, spatialisation des fonctions, spécialisation des territoires, etc. A l'inverse, les choix d'implantation d'infrastructures et les facilités données à certains modes de transport influent sur le développement urbain. L'enjeu est donc de mieux prendre en compte l'interdépendance des politiques d'urbanisme et de déplacements.

Le PLU du Grand Lyon est en cours d'élaboration. La concordance des calendriers avec la révision du PDU est l'opportunité d'organiser les déplacements et le développement urbain de façon simultanée. Le souci d'interdépendance des politiques doit se traduire dans le PLU à la fois sous forme de principes, d'orientations et de choix d'organisation spatiale. Par exemple, la réservation d'emprises pour les futurs axes forts de transport collectif doit être prise en compte dès maintenant dans les opérations d'urbanisme ; c'est le cas par exemple de l'axe A7 qui traverse des secteurs à fort potentiel de renouvellement urbain. De même, il faut prévoir de densifier l'urbanisation autour de ces axes.

Le futur SCoT sera aussi l'occasion de mieux intégrer les réflexions sur les déplacements dans les politiques générales d'aménagement du territoire.

# Densité d'emplois et de population au km<sup>2</sup> et réseau de lignes fortes de transports collectifs urbains



## LES AXES STRATEGIQUES DE LA REVISION

Une politique de déplacements durable doit se bâtir sur du long terme, pour obtenir de réels résultats. Les orientations et les grands choix du PDU de 1997 ne sont donc pas remis en question : développement du réseau de lignes fortes de surface, développement des modes alternatifs à la voiture et maîtrise des flux automobiles.

Par contre, certains thèmes émergents ou peu traités à l'époque doivent être approfondis aujourd'hui, pour répondre aux aspirations de la population.

La révision s'inscrit dans les politiques d'agglomération. Elle est organisée autour de trois grands axes :

- une agglomération où tous les moyens de déplacement ont leur place ;
- une agglomération équitable ;
- une agglomération sûre et agréable à vivre.

Pour obtenir un réel changement des habitants de l'agglomération dans leurs pratiques de déplacements, pédagogie et communication sont indispensables. La réussite du PDU dépend aussi de leur adhésion, comme de celle des élus et des techniciens. C'est pourquoi cette dimension constitue le quatrième axe stratégique de la révision.

### I. UNE AGGLOMERATION OÙ TOUS LES MOYENS DE DEPLACEMENT ONT LEUR PLACE

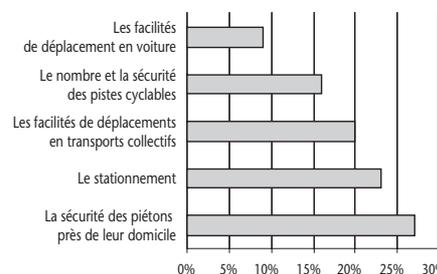
Le PDU de 1997 montrait déjà les conséquences de l'excès de l'automobile dans l'agglomération lyonnaise : congestion, nuisances, insécurité... C'est pourquoi il préconisait :

- de limiter l'usage de la voiture, dont la part devrait passer de 77,5 % à 74,5 % des déplacements mécanisés entre 1995 et 2005 ;
- d'augmenter l'usage des deux roues, pour passer de 1,9 % à 3 % des déplacements mécanisés ;
- de développer l'usage des transports collectifs, de 20,6 % à 22,5 % des déplacements mécanisés ;
- de maintenir la part de marché de la marche à pied constatée en 1995, avec 31,5 % des déplacements tous modes.

La révision du PDU s'inscrit dans la continuité de ces objectifs, mais la marche à pied est aujourd'hui considérée comme un mode de transport

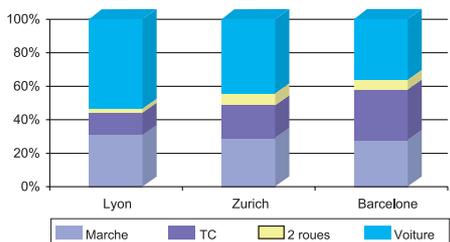
« Le savez vous ?

Pour les habitants de l'agglomération lyonnaise aujourd'hui, ce qui est le plus urgent d'améliorer c'est :<sup>6</sup>



« Ce qui se passe ailleurs »<sup>7</sup>

Répartition modale dans trois grandes villes européennes



»

« Le savez-vous ? »

Un déplacement sur trois dans l'agglomération lyonnaise se fait à pied, et même un sur deux dans Lyon Villeurbanne.<sup>8</sup> »

« Le savez-vous ? »

Un habitant du Grand Lyon sur quatre possède une carte d'abonnement Técély.<sup>9</sup> »

à part entière. C'est pourquoi les objectifs chiffrés en 1997 restent la référence mais sont maintenant calculés sur tous les modes de déplacements et pas seulement sur les modes mécanisés.

Répartition des déplacements tous modes	1995	Objectifs du PDU de 1997 à l'horizon 2005
Marche à pied	31,5 %	31,5 %
Deux roues	1,3 %	2,1 %
Transports en commun	14,1 %	15,4 %
Voiture particulière	53,1 %	51,0 %

La révision du PDU a donc pour objectif de conforter la politique menée depuis 1997, pour réellement favoriser les modes alternatifs à la voiture, en insistant plus particulièrement sur les points insuffisamment traités, comme par exemple la question des marchandises en ville.

## 1. Poursuivre et renforcer la politique en faveur des modes doux

Avant d'être automobiliste ou passager des transports collectifs, tous les usagers de la ville sont des piétons. C'est donc bien autour du piéton que doit être prioritairement aménagé l'espace urbain.

La politique en faveur des modes doux est essentielle dans la révision du PDU. Elle est déclinée dans le « plan de développement des modes de déplacements doux de l'agglomération lyonnaise » adopté par le Grand Lyon en juillet 2003.

Les mesures en faveur des piétons et des cyclistes qui répondent avant tout à des enjeux de proximité et de sécurité, sont décrites dans l'axe « Une agglomération sûre et agréable à vivre ».

## 2. Améliorer l'offre de transports collectifs

### 2.1. Poursuivre la mise en place des lignes fortes

La mise en place du réseau de lignes fortes décidé en 1997 se poursuit avec les adaptations arrêtées dans le plan de mandat 2002 / 2007 du SYTRAL. Il prévoit la réalisation ou le démarrage des projets suivants qui répondent à différents enjeux de développement urbain :

- le prolongement de la ligne de tramway T1 à Montrochet (A6 dans le PDU de 1997) et au musée des Confluences ;
- le tramway Lea sur l'ancienne ligne du CFEL, entre la Part Dieu et Meyzieu ZI (A9), complété jusqu'à l'aéroport Saint-Exupéry par le projet Leslys du Conseil Général du Rhône ;
- la ligne de tramway entre la Part Dieu, le quartier des Etats-Unis, et les Minguettes (première partie de A4) ;

- les lignes Vaulx-en-Velin - Saint-Paul (A3 devenue C3), et Part-Dieu - Caluire / Rillieux (A5 devenue C1 / C2), assurées par des trolleybus articulés, circulant en grande partie en site propre, avec priorité aux feux ;
- le prolongement de la ligne B du métro à Oullins (A10).

Les lignes de rocade A7 et A8 ont fait l'objet d'études préliminaires, mais leur réalisation est repoussée au-delà, de même que la ligne A2 (Francheville), qui est conditionnée au projet de bouclage du périphérique. Par contre, le prolongement de la ligne de métro A à La Soie, non défini en 1997, mais qui permet une interconnexion avec la ligne Lea/Leslys, est maintenant décidé. Une navette en site propre assurera la desserte d'Eurexpo depuis cette station.

## 2.2. Améliorer la circulation et la régularité des principales lignes de bus

La révision du PDU est maintenant l'occasion d'améliorer la circulation et la régularité des lignes de bus afin d'augmenter la clientèle des transports collectifs et de réduire les coûts d'exploitation. Ces améliorations peuvent se faire par un partage physique de la voirie (sites réservés), temporel (priorité aux feux, régulation des axes), ou les deux, comme par exemple avec la réalisation du site propre alterné de la Montée des Soldats.

Une analyse a permis de définir les lignes ou secteurs géographiques prioritaires :

- les lignes à forte fréquence, avec une clientèle importante, mais où la vitesse commerciale est faible et a diminué, par exemple les lignes 1, 4, 11, etc. (voir carte lignes et secteurs prioritaires) ;
- les secteurs géographiques où la vitesse est très faible : il faut ainsi traiter les points noirs du réseau, comme le carrefour Saxe-Lafayette, le pont Poincaré, la place de l'Horloge à Tassin-la-Demi-Lune... ;
- les accès aux grands pôles d'échanges (Part-Dieu, Gorge-de-Loup, Vaise) ;
- les secteurs géographiques où le bus est la seule alternative à court terme, comme par exemple le Val de Saône jusqu'à Saint-Germain-au-Mont-d'Or, en attendant l'amélioration de la desserte ferroviaire ;
- des secteurs où des opportunités d'aménagement du réseau de voiries peuvent se présenter (exemple de la liaison Vaugneray-Craponne-Tassin-Gorge de Loup).

Pour tous ces projets, il conviendra de définir des priorités et un calendrier.

Enfin, d'une manière générale, la croissance de la clientèle des transports collectifs devra entraîner une réflexion sur l'augmentation de l'offre pour les lignes fortes (métro et tram), comme pour le réseau de surface.

## « Le savez vous ? »

Sur le réseau lyonnais, un client sur trois se déplace uniquement en bus. <sup>10</sup> »

## « Le savez vous ? »

On prend le réseau TCL dans un cas sur trois pour le travail, un cas sur trois pour les études, et dans un cas sur trois pour d'autres motifs (démarches, loisirs, achats, etc.). Ce que demandent en priorité les usagers du réseau TCL, c'est d'être sûrs de leur temps de transport. <sup>11</sup> »

## « Ce qui se passe ailleurs »

Plusieurs grandes villes européennes apportent un soin particulier à l'amélioration des performances de leur réseau de bus. C'est le cas à Dublin avec la mise en place de « Corridors bus de qualité » et à Stockholm avec la définition d'un réseau prioritaire de bus. Ces politiques reposent sur l'aménagement de voies réservées, sur une priorité aux carrefours... Cette politique menée sur la ligne 1 à Grenoble, a permis un gain de 20% de temps de parcours et de 45% de clientèle. <sup>12</sup> »

De même, une réflexion sur les horaires des transports en commun notamment pour les week-ends et les vacances scolaires sera menée pour mieux prendre en compte les temps de la ville.

En ce qui concerne la mise en place de navettes fluviales, souvent évoquée, deux études ont été réalisées depuis le début des années 1990. Elles ont conclu que ce type de desserte, peu adapté aux caractéristiques des déplacements urbains, a avant tout une vocation touristique.

### 2.3 Redéfinir la grille tarifaire

Dans le domaine de la tarification, quatre idées sont à étudier dans le cadre de la refonte de la grille tarifaire :

- les possibilités d'extension de la durée de validité du ticket liberté 2 heures, ou de la plage horaire sur laquelle on peut l'utiliser ;
- l'extension de la validité du ticket liberté famille à l'ensemble de la semaine lors des vacances scolaires ;
- une tarification pour les usagers occasionnels des parcs relais en famille ;
- la création d'un tarif spécial pour les petits parcours.

## « Le savez-vous ? »

Dans l'agglomération lyonnaise on prend le taxi en priorité pour aller à la gare (29% des destinations hors domicile), pour aller à l'aéroport (16%), pour aller à l'hôpital ou voir un médecin (16%).<sup>13</sup> »

### 3. Affirmer la place des taxis

Les taxis font partie de la chaîne des transports publics.

Leurs possibilités de stationnement et d'arrêt à proximité des équipements publics et des pôles d'échange doivent être assurées, avec un positionnement et un dimensionnement adaptés. Des moyens réglementaires ou physiques seront mis en place pour protéger leurs aires de stationnement.

Une convention, élaborée avec l'ensemble des partenaires, définira de manière précise les conditions d'accès des taxis aux couloirs bus, aux sites propres des lignes fortes de trolleybus modernes et aux pôles d'échange, et permettra d'arriver à terme à l'élaboration d'un schéma directeur des axes protégés.

### 4. Maîtriser les flux automobiles entrant dans l'agglomération

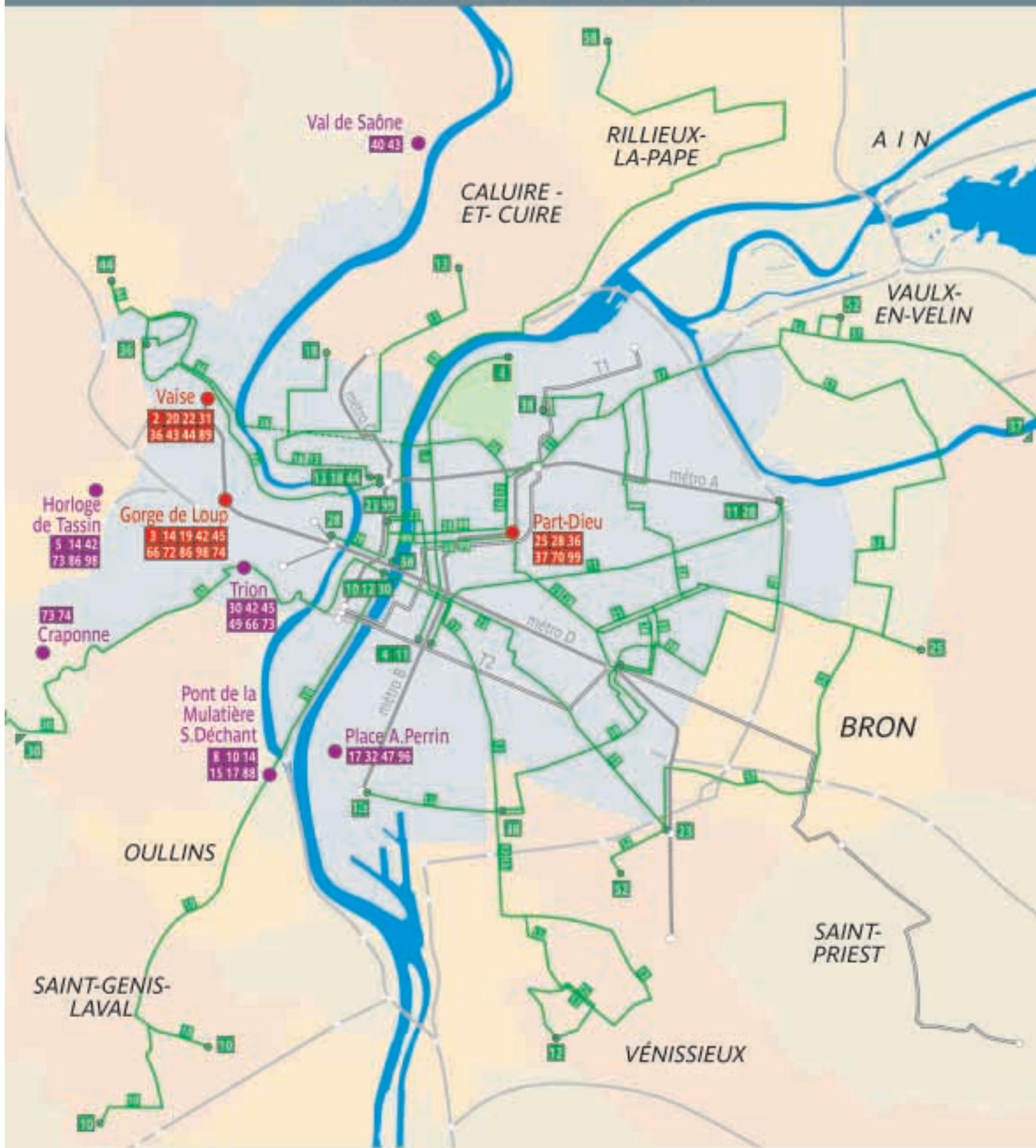
Le principe de gel des capacités des pénétrantes, quelle qu'en soit leur domanialité, tout comme celui de la réduction du débit de certains axes de traversée, décidé par le Plan de déplacements urbains de 1997, est réaffirmé pour maîtriser les flux automobiles entrant dans l'agglomération.

Ce principe a été respecté, à l'exception de l'arrivée de l'autoroute A450 (Brignais – autoroute A7), décision antérieure au Plan de déplacements



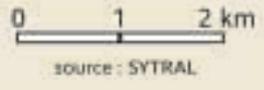
# Proposition d'un plan d'amélioration des performances des lignes de surface

## Lignes et secteurs prioritaires



- métro
- tramway
- lignes prioritaires

- Vaise**
  - amélioration des accès au pôle d'échange
  - lignes concernées
- Trion**
  - secteurs prioritaires
  - lignes concernées



urbains. Le passage d'A450 de 2x1 à 2x2 voies en entrée de l'agglomération lyonnaise est effectivement prévu pour 2004.

Le projet d'autoroute A45 relie Saint-Etienne à Lyon. La décision ministérielle du 20 janvier 2004 a approuvé la bande des 300 mètres à l'intérieur de laquelle doit être élaboré l'avant projet sommaire (APS). L'autoroute se raccordera à l'actuelle A450 au sud de Saint-Genis-Laval. Les études complémentaires qui doivent préciser les conditions de son raccordement au réseau routier de l'agglomération lyonnaise prendront en compte les orientations du Plan de déplacements urbains, notamment les risques préoccupants d'accroissement du trafic de transit dans le sud-ouest de l'agglomération et la Presqu'Île. Dès lors que l'A450 a vocation à recueillir le trafic d'échange entre le centre et la périphérie, les voiries internes au Grand Lyon devront être réaménagées pour répondre exclusivement au trafic interne local.

En ce qui concerne le projet A89, la section Balbigny – la Tour de Salvagny a été déclarée d'utilité publique. Elle amènera un trafic supplémentaire dans l'agglomération. Les services de l'Etat ont engagé des études concernant les modalités de raccordement au réseau autoroutier existant.

Ces études devront prendre en compte les orientations du PDU, pour renvoyer les trafics en direction de l'est vers l'A46, pour ne pas augmenter la capacité globale des différentes pénétrantes dans l'agglomération, pour améliorer les transports collectifs et garantir la cohérence avec les systèmes d'échanges.

D'une manière générale, l'ouverture de nouveaux diffuseurs sur les voies rapides périurbaines de l'agglomération sera soumise à des engagements stricts sur l'organisation et la maîtrise du développement pour ne pas favoriser l'étalement urbain. En parallèle, les dessertes TER du bassin de vie seront développées et réaménagées afin d'offrir autant que possible une alternative à l'usage de l'automobile pour les déplacements périurbains.

## 5. Mieux partager la voirie dans l'agglomération

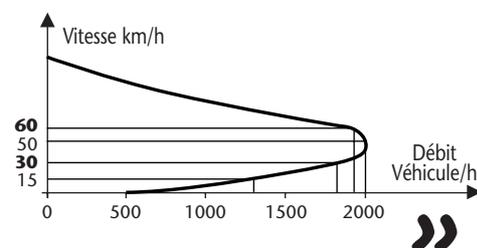
Pour éviter de mélanger les différents types de trafic et mieux gérer les conflits d'usage, pour plus de lisibilité et de sécurité pour l'utilisateur, une hiérarchisation générale du réseau de voiries de l'agglomération, déclinée dans le cadre des « plans de déplacements de secteurs » a été élaborée. Elle servira de référentiel pour décliner le PDU révisé aux différentes échelles de territoires, pour la définition des politiques d'agglomération (cohérence avec la DTA et le PLU, régulation, jalonnement) et pour les réalisations opérationnelles (zones 30, itinéraires poids lourds, etc.).

### « Le savez vous ? »

Dans Lyon et Villeurbanne, la moitié des déplacements sont faits à pied. Pourtant, entre circulation et stationnement, la voiture monopolise 95 % de l'espace public. <sup>14</sup> »

### « Le savez vous ? »

Ce n'est pas forcément en augmentant les vitesses de circulation que l'on accroît la capacité d'écoulement d'une voie ; le débit optimal se situe autour de 50 km/h. <sup>15</sup>



### « Le savez vous ? »

Sur le pont de la Mulatière aux heures de pointe, il passe autant de monde dans les bus que dans les voitures, alors qu'ils occupent beaucoup moins d'espace de voirie. <sup>16</sup> »

## « Le savez vous ? »

Les pendulaires qui ont à se déplacer dans le cadre de leur travail pendant la journée, dits pendulaires dynamiques, sont peu nombreux ; ils représentent moins de 15% des actifs qui utilisent leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. <sup>17</sup>

Part des pendulaires dynamiques par rapport à l'ensemble des pendulaires : <sup>[1]</sup>

	Travaillant dans les zones centrales	Ensemble de l'agglomération
Bordeaux (1998)	9 %	12 %
Grenoble (1992)	10 %	9 %
Lyon (1995)	14 %	13 %

[1] les actifs qui n'utilisent pas leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail ne sont pas comptabilisés

## « Le savez vous ? »

Entre 1992 et 2000, l'insuffisance de contrôle du stationnement dans la Presqu'île a favorisé le stationnement ventouse, préjudiciable à l'activité économique. Il fallait en moyenne 10 minutes pour trouver une place de stationnement sur voirie dans la Presqu'île en 2002 (contre 3 minutes à Grenoble et Dijon). Un meilleur contrôle permettrait de libérer quotidiennement 3 500 places, soit l'équivalent de deux parcs de stationnement. <sup>18/19</sup>

Suivant le niveau des voies, la hiérarchisation décline des priorités et des aménagements différents, comme par exemple :

- pour le réseau d'agglomération, la séparation autant que possible des circulations transports collectifs et automobiles ;
- pour les liaisons entre pôles, la priorité aux transports collectifs, la fluidité du trafic automobile et la protection des modes doux ;
- pour les déplacements inter-quartiers, la modération des flux en véhicules particuliers, des actions en faveur des transports collectifs et le confort des modes doux ;
- pour la desserte locale, la priorité aux modes doux et une forte limitation des modes mécanisés.

Il s'agit de conforter et mettre en application cette hiérarchisation. Dans ce cadre, les plans de circulation des centres seront réétudiés, pour donner plus de place aux piétons, aux vélos, aux transports collectifs, aux taxis, et améliorer la sécurité et la modération des vitesses.

En parallèle, les zones 30, c'est à dire des secteurs où la vitesse de circulation est limitée à 30 km/h et où piétons et autres modes cohabitent harmonieusement, seront systématisées sur le réseau de desserte locale, pour constituer un maillage de zones à circulation calmée sur l'ensemble de l'agglomération (cf. « Une agglomération sûre et agréable à vivre »).

### 6. Poursuivre la politique de stationnement

La politique de stationnement est un des principaux leviers dans le choix du mode de transport. C'est donc un enjeu majeur de la révision. Les difficultés de stationnement des résidents se rencontrent avant tout dans le centre de l'agglomération. Le précédent PDU a défini une politique de réglementation et de tarification du stationnement en leur faveur, et en faveur des visiteurs. Cette priorité est réaffirmée. Pour les pendulaires, le principal objectif est de développer l'offre en parcs relais, tout en portant une attention particulière à ceux qui sont captifs de la voiture dans l'exercice de leur profession.

Pour conserver une bonne accessibilité au centre-ville de Lyon, il importe de limiter l'offre publique de stationnement à son niveau actuel dans ce périmètre. Ainsi, les places créées en parcs publics entraîneront en nombre équivalent la suppression de places sur voirie.

Une politique commerciale et tarifaire privilégiant les résidents et les visiteurs sera mise en œuvre dans les parcs publics. Le coût du stationnement pendulaire sera augmenté. Les règles tarifaires des abonnements résidents seront réétudiées pour réellement favoriser ceux qui utilisent le moins leur véhicule. La possibilité de créer des abonnements couplés entre les parcs publics et les transports collectifs sera envisagée.

Pour mieux répondre aux demandes des résidents de l'hypercentre de Lyon une réflexion sur leurs conditions de stationnement devra être menée. Elle étudiera les mesures innovantes qui peuvent leur être proposées : nouvelle offre tarifaire dans les parcs, possibilités de stationnement de nuit dans les parcs relais, etc. D'une manière générale, tous les nouveaux parcs de stationnement comporteront une proportion de places affectées aux résidents en fonction des difficultés de stationnement rencontrées sur le secteur.

La politique d'accueil des deux roues motorisés et non motorisés dans les parcs de stationnement sera poursuivie. Pour éviter l'envahissement des trottoirs, des aires de stationnement devront aussi leur être réservées sur voirie.

### **6.1. Amplifier le contrôle et étendre le stationnement payant dans le centre de l'agglomération**

Le contrôle est un aspect essentiel de la politique de stationnement. Les moyens récemment mis en œuvre par la Ville de Lyon, avec l'instauration d'une Unité de contrôle du stationnement (UCS), devront être rapidement étendus à l'ensemble des secteurs payants ou réglementés de l'agglomération pour assurer une meilleure rotation sur les places autorisées et lutter contre le stationnement interdit.

Pour mieux faire respecter les pistes cyclables, une brigade de contrôle spécifique a été créée en 2003.

En ce qui concerne le contrôle des voies et des arrêts de transports collectifs, un renforcement des moyens existants devra être étudié, avec une attention particulière sur la redistribution du produit des amendes émises par l'exploitant du réseau TCL.

Dans les secteurs payants et non payants, il conviendra également de faire respecter les aires de livraison, les places réservées aux personnes handicapées, aux taxis, aux véhicules de transports publics, aux autocars de tourisme, etc.

Sur les secteurs de la rive gauche du Rhône les plus contraints et les secteurs les plus commerçants de l'agglomération, les zones de stationnement payant seront progressivement étendues. Cette extension sera accompagnée de la mise en place d'une tarification accessible aux pendulaires, lorsqu'il n'existe pas de parcs de stationnement à proximité ou de lignes fortes de transports collectifs. Le tarif sera suffisamment élevé pour ne pouvoir répondre qu'à des usages ponctuels. Les extensions du stationnement payant se mèneront parallèlement au développement de l'Unité de contrôle du stationnement. La réglementation du stationnement n'est pas nécessaire dans toutes les communes de l'agglomération. Néanmoins, une uniformisation des durées de stationnement sera recherchée pour les communes préférant développer des zones bleues.

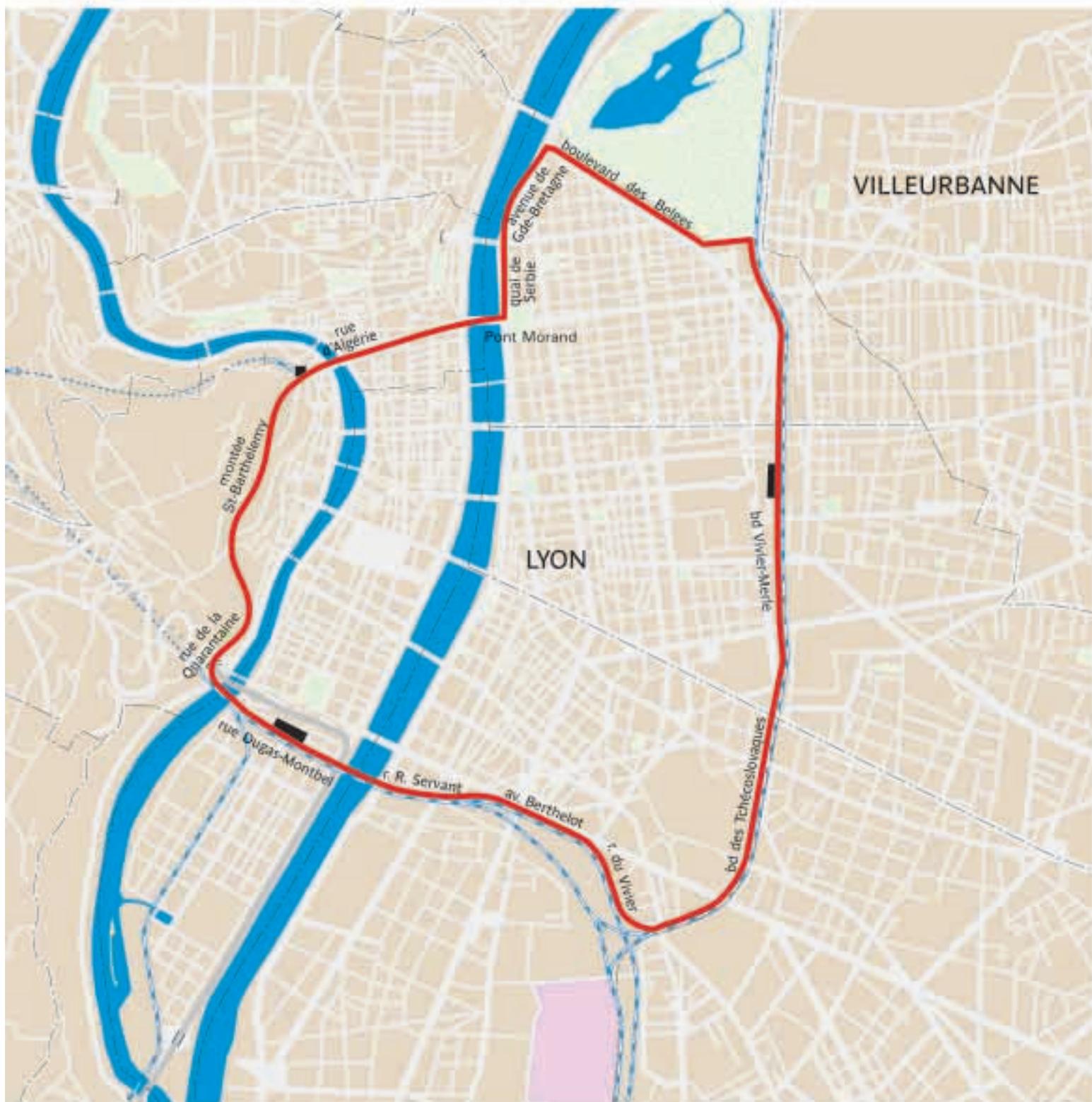
### **« Le savez vous ?**

*Une voiture en double file est souvent une voiture qui n'a pas trouvé de place autorisée. C'est pourquoi le contrôle du stationnement payant est un élément indispensable pour lutter contre le stationnement en double-file, car il permet de favoriser la rotation sur les places autorisées.* <sup>20</sup> »

### **« Le savez vous ?**

*La disponibilité d'une place de stationnement sur le lieu de travail constitue un critère de choix déterminant en faveur de l'usage de l'automobile. En France, dans les grandes agglomérations, 74 % des actifs travaillant dans les villes centres utilisent leur voiture, lorsqu'ils disposent d'une place de stationnement ; ils ne sont plus que 40 % dans le cas contraire.* <sup>21</sup> »

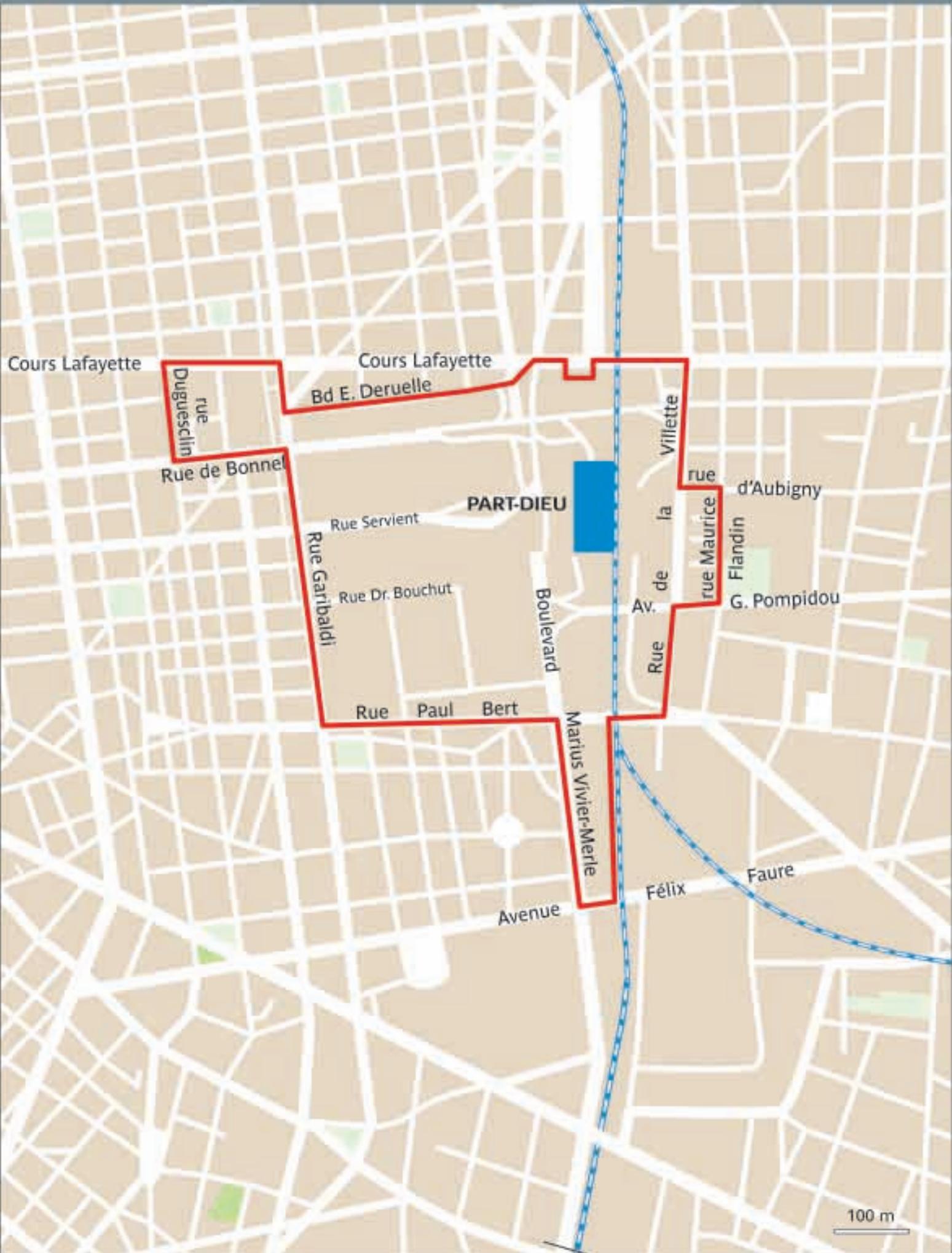
# Périmètre où l'offre de stationnement doit rester stable



- Voie ferrée ———
- Périmètre de stationnement ———
- Limites de commune ou d'arrondissement - - - - -

# Norme de stationnement pour les bureaux

## Délimitation du secteur Part-Dieu



## « Ce qui se passe ailleurs »

Exemples de normes de stationnement maximales dans les constructions de bureaux de quelques grandes agglomérations européennes :

- **Francfort** : selon les secteurs, du centre à la périphérie :  
1 place pour 175 m<sup>2</sup>  
à 1 place pour 35 m<sup>2</sup>
- **Bruxelles** : selon la desserte en transports collectifs,  
1 place pour 200 m<sup>2</sup>  
à 1 place pour 90 m<sup>2</sup>
- **Genève** : de 1 place pour 250 m<sup>2</sup> en centre-ville à 1 place pour 50 m<sup>2</sup> en grande périphérie. <sup>22</sup> »

## « Le savez-vous ? »

En utilisant leur voiture jusqu'à un parc relais, puis le réseau TCL, 90% des habitants du Grand Lyon mettent moins de 30 minutes pour se rendre place Bellecour ou à la Part Dieu. <sup>23</sup> »

### 6.2. Adapter les normes de stationnement pour les bureaux et le logement

Toutes les grandes agglomérations européennes se préoccupent de maîtriser le stationnement des pendulaires. Dans ce cadre, le PDU de 1997 a défini des normes de stationnement plafond trop volontaristes pour les futures opérations de bureaux, qui se sont avérées difficilement applicables. C'est pourquoi, il est proposé de les modifier et de les différencier, pour mieux prendre en compte l'accessibilité des zones par les axes forts de transports collectifs urbains existants ou décidés à la date d'approbation du PDU :

- 1 place maximum pour 120 m<sup>2</sup> de SHON sur le site historique de Lyon, inscrit au patrimoine mondial ;
  - 1 place maximum pour 110 m<sup>2</sup> de SHON pour la Part-Dieu, selon le périmètre défini par la carte jointe ;
  - 1 place maximum pour 90 m<sup>2</sup> de SHON sur le secteur de Lyon-Confluence ;
  - 1 place maximum pour 75 m<sup>2</sup> dans un rayon de 400 mètres autour des stations des axes forts de transport collectifs sur Lyon et Villeurbanne ;
  - 1 place maximum pour 50 m<sup>2</sup> pour les autres secteurs de Lyon Villeurbanne ;
  - 1 place maximum pour 50 m<sup>2</sup> en dehors de Lyon et Villeurbanne, dans un rayon de 400 mètres autour des stations des axes forts de transports collectifs ;
  - 1 place minimum pour 100 m<sup>2</sup> pour les autres secteurs de l'agglomération.
- Avec ces dispositions volontaristes, le stationnement des pendulaires sera maîtrisé plus efficacement.

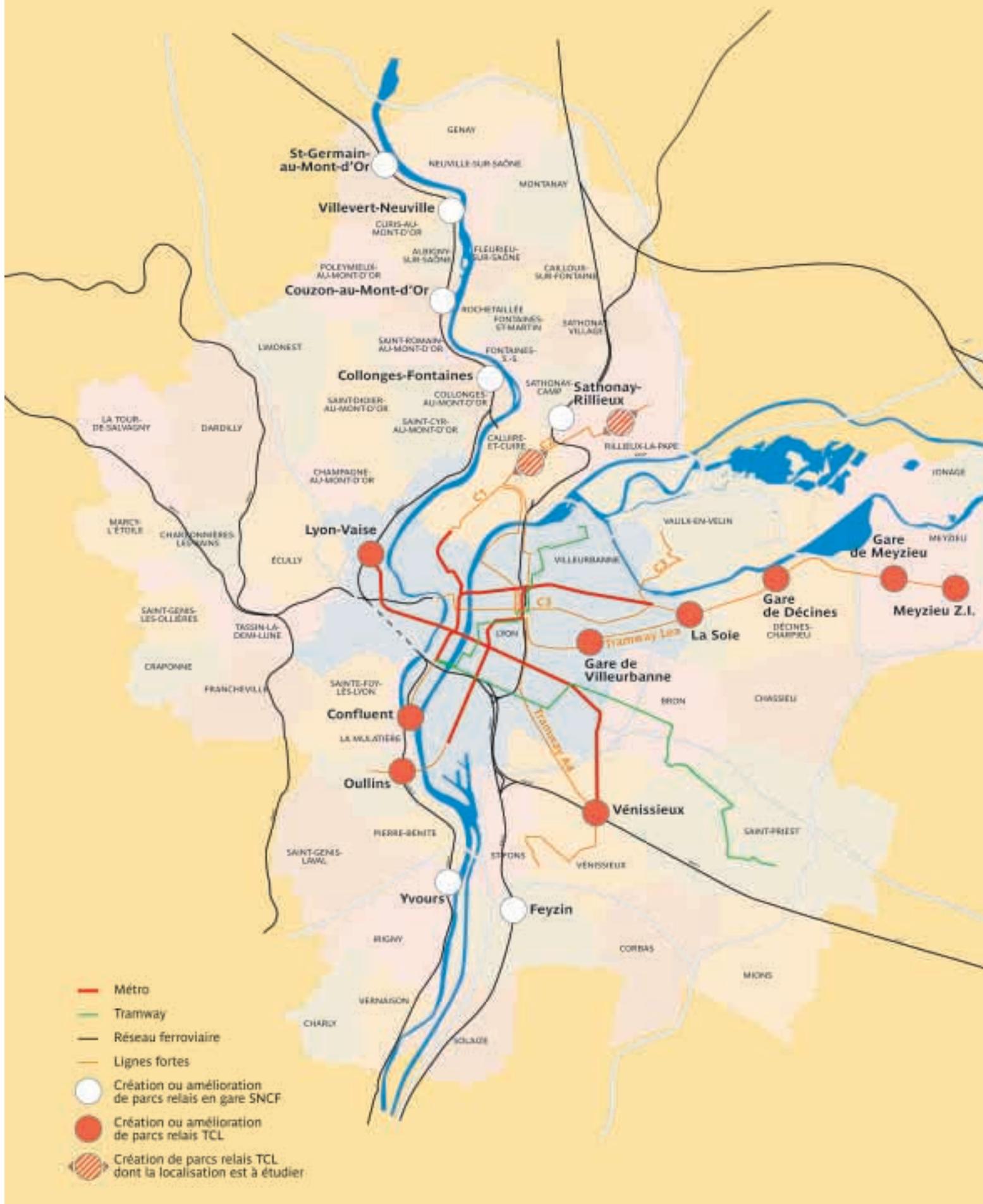
Les TER seront assimilés à des axes forts, dès lors que leur fréquence sera d'au moins un quart d'heure en heure de pointe. Les normes de stationnement ci-dessus définies s'appliqueront alors dans un périmètre de 400 mètres autour des gares.

Dans les secteurs à norme plafond, une norme plancher pourra être définie dans le PLU pour assurer le stationnement des visiteurs et préserver l'espace public.

Pour chaque nouveau tracé de ligne forte adopté, il appartiendra à l'autorité compétente en matière de PLU de mettre en compatibilité les normes de stationnement des territoires concernés, une fois que le positionnement des stations sera connu.

Pour le commerce, la loi SRU a déjà prévu que l'emprise au sol des surfaces affectées aux aires de stationnement des commerces soumis à l'autorisation des Commissions départementales d'équipement commercial (CDEC) ne peut excéder une fois et demie la Surface hors œuvre nette (Shon) des bâtiments affectés au commerce (art. 34-III de la loi SRU). Ces dispositions permettent de limiter les besoins en stationnement des surfaces commerciales. Des dispositions analogues ont été prévues par la même loi pour les équipements cinématographiques.

# Projets d'aménagement ou de création de nouveaux parcs relais définis en février 2004



En ce qui concerne les résidents, les mesures prises en leur faveur ne doivent pas favoriser leur multimotorisation. Mais des normes de stationnement suffisantes devront être prévues dans les quartiers où il existe des difficultés de stationnement résidentiel, car pour diminuer les déplacements automobiles, il faut offrir aux résidents des possibilités de stationnement adaptées, qui ne les obligent pas à utiliser leur véhicule en cours de journée.

### **7. Développer les cohérences et complémentarités des réseaux**

#### **7.1. Doubler l'offre en parcs relais et développer leur usage**

Le développement de l'offre en parcs relais sécurisés doit se poursuivre sur le réseau urbain le long des lignes fortes et des principales lignes de bus, en périphérie, et le long des axes ferroviaires, pour offrir aux pendulaires une alternative attractive. Le nombre de places (4 100 en 2002) devra être doublé à l'horizon 2013 sur le réseau TCL, et leur jalonnement sera amélioré.

Des parcs relais locaux devront aussi être créés, pour les vélos sur le réseau lourd, mais aussi le long des lignes de bus pour capter les trafics le plus en amont possible afin d'éviter le transit des automobilistes en zones denses et pour lutter contre le stationnement ventouse dans les centres. Les études à mener devront prendre en compte les conditions de gardiennage de ces parcs. Un schéma de développement et d'implantation des parcs relais à long terme, sur les réseaux urbain et ferroviaire, déclinera ces principes pour les rabattements en voiture et en vélo, et identifiera les réserves foncières nécessaires.

La possibilité d'adapter la tarification « famille » aux usagers occasionnels en week-end sera étudiée, ainsi que la faisabilité d'offrir du stationnement aux résidents du centre-ville dans les parcs relais la nuit.

L'accessibilité en vélo des parcs relais existants sera améliorée, tant sur les itinéraires que sur les possibilités de stationnement.

La question de la mise en place de commerces et de services dans les lieux d'intermodalité est souvent posée. Elle sera approfondie sur un des pôles lyonnais par « l'Espace des Temps » du Grand Lyon.

#### **7.2. Améliorer les complémentarités entre les réseaux de transport public**

Les améliorations pourront passer par des aménagements physiques comme la création d'une halte ferroviaire à Jean Macé tel que l'envisage le Contrat d'agglomération.

### **« Le savez-vous ? »**

En 2002, les parcs relais du réseau TCL étaient remplis en moyenne à 62%. Si on enlève les nouveaux parcs de Gerland et de Porte des Alpes, qui ne sont encore que faiblement utilisés, le taux de remplissage moyen des parcs relais de l'agglomération est de 75%. <sup>24</sup> »

### **« Ce qui se passe ailleurs »**

Offre de places en parcs relais dans quelques grandes agglomérations européennes :

- 14 000 places à Hambourg (1,7 million d'habitants),
- 20 000 places à Munich (1,2 million d'habitants),
- 15 000 places à Stuttgart (600 000 habitants),

soit trois à quatre fois plus qu'à Lyon en 2002. <sup>25</sup> »

Pour une meilleure synergie entre les réseaux de transport public, il faudra rechercher un passage plus systématique au plus près des gares, des lignes de bus urbains et des cars interurbains. Plutôt que de créer des rabattements spécifiques, le principe de « desserte au passage » des gares par des lignes existantes sera privilégié, dans des horaires correspondant à ceux des trains.

L'amélioration des complémentarités entre les réseaux passe également par une information multimodale à l'utilisateur. Le projet « Multitud' » développé actuellement par la Région urbaine de Lyon (RUL) à l'échelle du bassin de vie est une première réponse aux besoins des habitants de l'agglomération.

### **7.3. Créer de véritables titres de transport intermodaux**

La création de titres de transport intermodaux par abonnement ou à l'unité, en particulier entre le réseau TCL et les TER, suppose au préalable de rendre compatibles les systèmes billettiques de ces réseaux. Cette action semble réalisable à l'horizon 2006. Dès lors, il sera possible de décliner une tarification intermodale cohérente et lisible pour l'utilisateur à l'échelle du bassin de vie. La concrétisation d'une offre et de tarifications intermodales se heurte aujourd'hui à des questions de répartitions financières entre les autorités organisatrices du bassin de vie lyonnais. Un accord cadre entre les différentes collectivités concernées visant à définir les modalités de financement est un préalable indispensable à cette action.

## **8. Assurer l'approvisionnement de l'agglomération**

S'assurer d'un système de transport performant et durable pour l'approvisionnement en marchandises est une question complexe, peu prise en compte jusque là dans les politiques de déplacements, et donc encore largement en cours de définition. Pourtant, le transport de marchandises est une activité indispensable au bon fonctionnement de l'agglomération. L'organisation du trafic et de la distribution des marchandises suppose une action coordonnée à trois niveaux :

- sur l'adéquation entre pôles industriels et plate-formes logistiques de l'agglomération d'une part, et grandes infrastructures multimodales de desserte régionales et nationales (route, fer, fluvial, ...) d'autre part ;
- sur la définition d'itinéraires logistiques à l'échelle de l'agglomération ;
- sur l'organisation de la distribution urbaine des marchandises et les livraisons.

Comme dans les déplacements de voyageurs, le PDU a le souci de favoriser les modes de transport autres que le transport routier et de développer au maximum les complémentarités entre modes. Même si le transport

de marchandises relève avant tout de l'initiative privée, la puissance publique doit s'impliquer car elle dispose de leviers (réglementation, foncier) qui permettent de l'accompagner.

### **8.1. Développer les grandes infrastructures de desserte multimodale**

En matière de grandes infrastructures de desserte multimodales, il est préconisé :

- de développer l'activité fluviale du système portuaire lyonnais et de poursuivre l'étude des perspectives de redéploiement du site du port Edouard Herriot au sein de l'aire métropolitaine de Lyon ;
- de lancer l'étude sur les perspectives de développement d'un chantier moderne de transport combiné à l'échelle de la région urbaine en lien avec les travaux en cours menés par la RUL et la Région.

### **8.2. Implanter les générateurs en cohérence avec les réseaux de transport**

En matière d'implantations logistiques, il s'agit essentiellement de définir une stratégie d'accueil des grands générateurs de trafic poids lourds sur le territoire du Grand Lyon en fonction du type d'activité, en privilégiant celles dont l'aire de chalandise se trouve dans l'agglomération ou à proximité (production industrielle locale ou approvisionnement des centres urbains). Il faut éviter les implantations « intersticielles » dans des secteurs à desserte mal adaptée, phénomène d'ores et déjà constaté dans le Grand Lyon et à sa périphérie. Les possibilités de raccordement au rail, et à la voie d'eau pour le port, devront être intégrées à la réflexion, de manière à préserver les perspectives à long terme. Le Grand Lyon est attractif en matière de logistique à l'échelle du Grand Sud-Est, du fait de sa position géographique, de la présence d'un important réseau de communication et d'un vaste bassin de vie. L'organisation du développement de la logistique ne peut donc se faire au seul niveau du Grand Lyon. Le schéma de cohérence de la logistique de la RUL doit servir de référence à cette échelle.

Il convient également d'anticiper les évolutions de trafics routiers liées au développement de certaines zones logistiques d'importance majeure à l'échelle régionale. A titre d'exemple, on peut citer :

- le port Edouard Herriot, où des perspectives d'extension de l'activité conteneur nécessitent d'envisager une adaptation des accès routiers ;
- la zone industrielle Lyon sud-est, avec notamment l'implantation de la plate-forme agro-alimentaire.

### 8.3. Définir des itinéraires logistiques à l'échelle de l'agglomération

Les enjeux associés aux itinéraires logistiques sont de deux ordres :

- assurer le maintien des poids lourds sur des axes adaptés, garantissant une bonne accessibilité aux zones de production/distribution ;
- rendre plus lisible la réglementation pour les conducteurs comme pour les forces de l'ordre.

La définition des itinéraires poids lourds vise à prendre en compte leur présence dans le partage de la voirie et assurer une bonne qualité de circulation des autres modes en présence. Elle vise également à leur garantir une bonne qualité d'accès (lisibilité, confort de circulation, sécurité,...) par l'itinéraire choisi et décharger ainsi les voies alternatives de ce trafic.

Le PDU propose d'engager une expertise des itinéraires poids lourds (existants ou à définir) à destination des principales zones d'activité sur le territoire du Grand Lyon.

La concertation engagée autour du SPIRALTMD (instance de concertation sur les pollutions et risques industriels, copilotée par l'Etat et le Grand Lyon) a permis de définir les itinéraires de transit et de desserte de l'agglomération pour les marchandises dangereuses.

Le diagnostic mené sur les 55 communes a aussi mis en évidence la très grande hétérogénéité des arrêtés de police des maires concernant la circulation des poids lourds et les livraisons. Les réglementations municipales existantes devront être mises en cohérence et simplifiées, tant sur les horaires que sur les poids et dimensions. Cette harmonisation devra être recherchée dans le cadre d'une large concertation, impliquant les communes et les professionnels, en prenant en compte l'impact des modifications envisagées sur l'organisation actuelle des transporteurs. Dans une phase ultérieure, l'harmonisation pourra être recherchée sur un périmètre plus large que le PTU, correspondant à la zone d'activité des principaux opérateurs de l'agglomération.

### 8.4. Répondre aux besoins de services aux transporteurs

Deux types de besoins peuvent être identifiés en matière de services aux transporteurs suivant leur type de déplacements :

- l'accueil des poids lourds en transit (exemple des aires de service sur autoroute) ;
- les services liés à « l'attente » à destination, en général dans une zone d'activité avant l'ouverture des entreprises.

La demande en matière de services ne cesse de s'accroître avec l'augmentation du trafic, la réglementation sur les temps de pause, le durcissement des clauses

« Le savez-vous ?

Le quart de l'occupation de la voirie par les véhicules motorisés est dévolu aux déplacements des marchandises dans l'agglomération. <sup>26</sup> »

« vol » des compagnies d'assurance, la saturation des aires de services autoroutières existantes et du centre routier de Bron, etc.

On constate ainsi des reports sur les zones industrielles ou sur la voirie, dans des secteurs non adaptés. Cette question est particulièrement critique pour le stationnement des transports de matières dangereuses.

Une réponse cohérente et structurée à l'échelle de l'agglomération doit être apportée en liaison avec l'Etat. Les réflexions engagées par le SPIRAL TMD sur le stationnement des poids lourds transportant des matières dangereuses devraient être menées à leur terme dans les meilleurs délais.

La question des services aux poids lourds en transit dépasse le périmètre du PTU. Une réflexion de type « schéma directeur des services aux transporteurs » à l'échelle régionale serait pertinente, à la suite des travaux d'inventaire menés actuellement par la Direction Régionale de l'Equipement.

### 8.5. Gérer la circulation des marchandises en milieu urbain

L'évolution des habitudes de consommation et des pratiques logistiques conduit à une augmentation du nombre de mouvements de véhicules en milieu urbain dense, dans des secteurs contraints où les aspirations à un meilleur partage de l'espace sont de plus en plus prégnantes.

La mise en place de solutions concourant à l'intérêt général tout en préservant l'équilibre économique fragile de la logistique urbaine, passe par la concertation entre les sphères économique et institutionnelle.

Dans ce contexte, un groupe de veille et d'échange sur le sujet de la logistique urbaine avec l'ensemble des partenaires publics et privés concernés dans l'agglomération sera pérennisé.

Il convient également de cartographier les itinéraires des principaux transporteurs entrant dans le centre dense, à partir des zones d'activité, de manière à identifier les points durs et à mieux connaître les organisations logistiques sur le territoire.

Des dispositifs permettant d'optimiser les conditions de livraison seront expérimentés. Il faudra en évaluer la pertinence en matière économique et environnementale et la reproductibilité. Ces expérimentations devront notamment constituer des opportunités d'utiliser des véhicules moins polluants. Des emprises foncières destinées à terme à accueillir des espaces dédiés à la logistique urbaine devront être réservées.

L'approvisionnement en milieu urbain reste essentiellement routier. Néanmoins, des filières pertinentes pour le transport de marchandises par le rail ou par le fleuve existent (BTP, déchets). Bien que les pistes d'actions

## « Ce qui se passe ailleurs »

*A Amsterdam, une réglementation municipale sur la circulation interdit l'entrée de la zone dense aux poids lourds de plus de 7,5 tonnes.*

*Dans cette zone, un transporteur ne peut obtenir un permis de distribution que s'il répond*

*aux trois conditions suivantes :*

- normes d'émission Euro2 (mise en service après 1996) ;
- longueur maximale de 9 m ;
- au moins 80 % du chargement doit être livré ou enlevé dans le périmètre central.<sup>27</sup> »

## « Le savez-vous ? »

*A Lyon, en Presqu'Île, 70 % des livraisons sont réalisées en stationnement illicite et une fois sur deux en double file.*

*Seules 3 % des livraisons sont effectuées sur les aires prévues à cet effet.<sup>28</sup> »*

## « Ce qui se passe ailleurs »

Sur un grand boulevard de Barcelone, une nouvelle réglementation a été mise en place pour la voie de gauche :

- pendant les heures de pointe, il est interdit de s'y arrêter afin de favoriser le flux de transit ;
- entre 10h et 15h, ce couloir est réservé aux livraisons de moins de 30 minutes ;
- entre 22h et 7h, il est permis d'y stationner.

Cette opération, jugée satisfaisante, va être étendue. <sup>29</sup> »

concrètes sur le sujet ne soient pas arrêtées, le PDU encourage toute initiative allant en ce sens.

### 8.6. Assurer les livraisons

Pour favoriser les livraisons sur l'espace public, les moyens réglementaires doivent être privilégiés essentiellement, par une mise en cohérence des arrêtés (cf. 8.3.) et une politique de contrôle visant à faire respecter les aires de desserte. Devant la complexité du problème, des expérimentations seront menées en privilégiant notamment la réservation de périodes et/ou d'espaces pour les livraisons sur les axes très commerçants.

En ce qui concerne les livraisons sur l'espace privé, un ensemble large de facteurs doit être pris en compte pour évaluer la pertinence ou non de fixer des sujétions concernant les livraisons dans le cadre de l'instruction d'un permis de construire : surface et destination du bâtiment, fréquence des livraisons, volumes de fret concernés, usage des voiries à proximité, configuration des accès à l'établissement, etc.

Le PLU préconisera, dans sa rédaction, la prise en compte de l'impact des livraisons lors de l'implantation de moyennes et grandes surfaces en centre-ville et encouragera les pétitionnaires à prévoir des espaces dédiés aux livraisons lorsque cela s'avère nécessaire, pour limiter la congestion des voies et des aires de stationnement.

Un bilan des conditions de livraisons des moyennes surfaces installées sur la période 2001-2003 en centre-ville sera réalisé. Il permettra de constituer un guide des bonnes pratiques et de fournir aux acteurs économiques et aux services instructeurs des permis de construire une base de travail sur la conception des bâtiments.

## « Le savez-vous ? »

30% de la population française a des difficultés physiques d'accès aux transports collectifs. <sup>30</sup> »

## II. UNE AGGLOMERATION EQUITABLE

Le Contrat de ville, le PLH et le plan de mandat du Grand Lyon ont fait du renouvellement urbain des grands ensembles de l'agglomération une de leurs priorités d'intervention, plus particulièrement dans la première couronne Est.

Les politiques publiques ont aussi pour ambition de réduire les disparités d'accès aux transports, à la fois en termes d'offre de desserte dans les quartiers sensibles, et d'offre tarifaire. L'action en direction des quartiers d'habitat social et des personnes en situation de précarité reste donc ainsi un objectif fort de la révision.

Plus globalement, l'équité, c'est aussi permettre l'accès à la ville pour tous, tant pour les personnes à mobilité réduite que pour les populations qui habitent aux franges de l'agglomération.

## I. Répondre aux besoins spécifiques

### I.1. Faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite

Les handicaps qui perturbent la mobilité peuvent être multiples, permanents ou temporaires. La charte d'accessibilité et le schéma directeur d'accessibilité adoptés en 2001 ont mené une réflexion approfondie sur ce sujet. Ils ont défini des référentiels qui doivent guider les nouveaux aménagements des espaces publics dans notre agglomération, pour répondre aux difficultés rencontrées par l'ensemble des personnes à mobilité réduite. Il s'agit maintenant de les mettre en application.

Concernant le réseau de transport collectif, les actions lancées en 1997 sur l'accessibilité seront poursuivies :

- le parc de trolleybus sera totalement accessible en 2007 ;
- l'installation d'ascenseurs dans le réseau métro sera terminé à l'horizon 2007 ;
- le renouvellement des bus par du matériel à plancher bas sera quasiment achevé en 2013 ;
- l'aménagement des arrêts en surface se poursuivra au rythme d'une centaine par an.

La qualité de service du réseau Optibus, réservé aux personnes ne pouvant pas utiliser le réseau TCL, sera optimisée.

Les mesures d'information en direction des personnes à mobilité réduite (édition du plan du réseau métro et tramway en braille et en version sonore), d'équipement en signalisation sonore et lumineuse, de rehaussement des quais des arrêts de bus, etc... seront poursuivies.

La question du stationnement en faveur des personnes handicapées est également un objectif important. Un strict respect des places de stationnement qui leur sont attribuées sur la voirie doit être assuré.

### I.2. Une agglomération équitable sur le plan géographique

L'accessibilité à l'agglomération, et surtout à son centre, n'est pas simple pour les résidents de deuxième couronne. Un premier levier pour rendre les choses plus équitables est celui de la tarification :

- le principe d'une tarification unique des transports en commun urbains sur l'ensemble du PTU est réaffirmé, par volonté d'équité envers les habitants des quartiers d'habitat social des première et deuxième couronnes ;
- pour les résidents périurbains venant dans l'agglomération lyonnaise pour le travail ou d'autres motifs, une tarification multimodale permettant

« Le savez vous ?

Un habitant du Grand Lyon sur quatre et plus d'un tiers des chômeurs de l'agglomération résident dans un quartier défavorisé recensé dans le Contrat de Ville. <sup>31</sup> »

l'usage combiné des différents réseaux sera mise en place sur l'ensemble du bassin de vie lyonnais (cf chapitre intermodalité).

Dans les secteurs géographiques excentrés, où le bus est la seule solution de desserte urbaine à court terme (exemple du Val de Saône), les actions possibles sont de trois ordres :

- l'amélioration prioritaire de la vitesse et de la régularité des lignes (cf « Une agglomération où tous les moyens de déplacement ont leur place ») ;
- l'amélioration du niveau de desserte des communes situées aux franges de l'agglomération ;
- la recherche d'une meilleure complémentarité avec le réseau ferroviaire.

## **2. Répondre aux besoins de solidarité**

Les objectifs de la révision du PDU portent essentiellement sur la poursuite de la desserte des quartiers sensibles, sur l'élargissement des tarifications sociales, et sur des mesures d'aide à la mobilité, favorisant l'insertion et l'accès à l'emploi. La question de « l'accès aux droits » des bénéficiaires de tarification sociale, c'est à dire leur information et leur usage effectif de ces titres, mérite une attention particulière.

### **2.1. Améliorer la desserte en transports collectifs des quartiers d'habitat social**

L'amélioration de la desserte des quartiers en difficulté reste un des objectifs majeurs de la révision du PDU.

C'est pourquoi les lignes fortes et les projets dont la réalisation est programmée dans le plan de mandat 2002-2007 du SYTRAL vont desservir maintenant des communes de première couronne. Vaulx-en-Velin, Vénissieux, Rillieux-la-Pape vont s'ajouter ainsi à Bron et Saint-Priest qui bénéficient depuis peu du tramway. Ces nouvelles lignes vont sensiblement améliorer la desserte des quartiers d'habitat social de ces communes.

Il conviendra de poursuivre les études concernant les lignes fortes de rocade prévues à l'est de l'agglomération (A7 et A8), et en préfiguration de ces futures rocades, d'améliorer les lignes actuelles.

### **2.2. Mieux adapter les tarifications sociales à leurs destinataires**

Pour donner suite aux décisions du PDU de 1997, le SYTRAL a créé des abonnements sociaux ouverts aux personnes en situation de précarité. Dans une première étape, l'ouverture des droits était définie sur la base du statut des personnes (RMI, demandeur d'emploi...). Mais ce type de définition ne traduit pas forcément la réalité des revenus des ménages. Il importe aujourd'hui, conformément à la loi SRU, d'élargir cette prise en

charge aux personnes bénéficiaires de la couverture médicale universelle complémentaire (CMUC), et ne bénéficiant pas déjà de tarifs sociaux.

Mais l'objectif est d'arriver à une réelle prise en compte des ressources des ayants droit (précaires, travailleurs pauvres...) et des membres de leur ménage dans l'attribution des tarifs sociaux. Une deuxième étape pourrait donc être l'établissement de «chèques transport», éventuellement dégressifs suivant les revenus des bénéficiaires, utilisables sur les différents réseaux de transport desservant l'agglomération, quel que soit le motif de déplacement. Ils permettraient d'aider au paiement des titres existants comme les abonnements TCL, sans obliger à créer des tarifications spécifiques. La vérification des ressources des personnes n'étant pas du ressort des autorités organisatrices, l'attribution et la distribution des chèques transport devraient être prises en charge par les services sociaux. Reste à savoir qui assurera le financement de telles mesures qui relèvent de politiques sociales.

En parallèle, une plus large utilisation par les services d'action sociale de l'agglomération (CCAS, MDR, PLIE, missions locales, associations...), de la convention sur l'accès aux titres sociaux du SYTRAL pourrait permettre de mieux cibler les aides à la mobilité des personnes en difficulté.

Enfin, pour que les diverses tarifications sociales atteignent réellement leur cible et aident réellement à la mobilité des plus démunis, il est essentiel de mettre en place une communication adaptée en direction des publics visés et des relais sociaux. Ces derniers devront s'assurer que ces titres réduisent les contraintes des plus démunis en terme de mobilité.

### **2.3. Aider à la mobilité dans l'accès à l'emploi**

Certains secteurs d'emploi sont situés à proximité géographique des quartiers d'habitat social et sont à la recherche de main d'œuvre.

Des lignes dédiées à la desserte des zones d'emploi depuis les grands quartiers d'habitat social seront étudiées avec :

- des services réguliers en heure de pointe, en trajet direct sans correspondance et avec des horaires vraiment adaptés aux entreprises ;
- des compléments de desserte à la demande en heures creuses.

Ces nouveaux services seront intégrés dans une réflexion plus large sur la desserte des zones d'activité.

Pour aider à l'accès à l'emploi dans les cas d'horaires ou de destinations atypiques, les initiatives de services à la demande seront encouragées. La mise en place de possibilités de location peu onéreuses de 2 roues, motorisés ou non, et de voitures, en particulier pour les actifs travaillant à l'extérieur du Grand Lyon, pourra être organisée.

## « Le savez vous ? »

La voiture particulière est la principale responsable de la pollution générée par la mobilité quotidienne des habitants de l'agglomération lyonnaise, très loin devant les transports collectifs pour toutes les catégories de polluants. <sup>32</sup> »

## « Le savez vous ? »

Décès anticipés de personnes fragilisées, crises d'asthme, bronchites : la responsabilité de la mauvaise qualité de l'air est désormais prouvée, lors des pics de pollution, mais surtout du fait de l'exposition chronique aux polluants. <sup>33</sup> »

En complément, dans les zones d'activité diffuses et difficiles à desservir, seront réalisés des Plans de Déplacements d'Entreprise « à vocation d'équité ». Contrairement aux PDE habituels, il ne sera pas demandé en contrepartie aux entreprises de limiter leur offre de stationnement. Le PDE « à vocation d'équité » a pour objectif de faciliter l'accès au réseau de transports collectifs à des actifs à faibles revenus et pour qui le coût d'un abonnement est trop élevé.

### III. UNE AGGLOMERATION SURE ET AGREABLE A VIVRE

Une agglomération sûre et agréable à vivre, c'est une agglomération où les nuisances de la circulation, que ce soit la pollution de l'air ou le bruit, sont maîtrisées de façon à protéger la santé humaine ainsi que le patrimoine bâti et naturel. C'est une agglomération qui permet à tous de profiter de la vie de proximité, où l'espace urbain n'est pas envahi par la voiture. C'est une agglomération où on peut se déplacer en sécurité sans risque d'accident ou d'agression, quel que soit le mode de déplacement.

#### I. Mieux prendre en compte la protection de l'environnement

La qualité de l'air est la préoccupation majeure des citoyens et le bruit est vécu comme la principale nuisance en ville.

Le constat est préoccupant : le trafic automobile, largement dominant dans les émissions de polluants, continue à augmenter. Même si on constate une tendance à la baisse de certains d'entre eux (plomb, monoxyde de carbone, hydrocarbures), des incertitudes à court terme existent toujours sur les oxydes d'azote, les poussières fines et la pollution photochimique (ozone), qui représentent un réel enjeu de santé publique. Par ailleurs, la croissance des émissions de gaz carbonique (gaz à effet de serre) reste très préoccupante.

En ce qui concerne le bruit, les véhicules sont moins bruyants qu'auparavant, mais les baisses restent peu perceptibles en milieu urbain. D'ailleurs, les zones où l'exposition au bruit est moyenne s'étendent progressivement du fait de l'étalement urbain.

#### I.1. Maîtriser globalement les phénomènes

Le PDU de 1997 abordait la question des enjeux de qualité de vie, en se focalisant principalement sur les situations critiques. Aujourd'hui,

la préoccupation du PDU s'élargit à la maîtrise globale des phénomènes de pollution et de nuisances. Cette vision « globale » introduit des enjeux nouveaux, comme la préservation des zones calmes, la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre ou la maîtrise énergétique. L'évaluation des impacts du PDU (cf « Mise en place et suivi du PDU ») devra intégrer cette nouvelle dimension.

Les réponses à mettre en place se situent à différentes échelles. Certaines dépassent largement le cadre de l'agglomération et renvoient à des politiques nationales et européennes, comme les améliorations technologiques sur les véhicules ou les carburants.

Au niveau de l'agglomération, les efforts à réaliser porteront sur la maîtrise de l'usage de la voiture au profit des autres modes, la limitation des distances parcourues, le respect des vitesses, l'augmentation du taux de remplissage des véhicules, la modération des vitesses en ville, l'amélioration de la fluidité, ...

Dans les déplacements effectués en voiture qu'il convient de limiter, trois cibles particulières sont visées :

- les déplacements générés par les entreprises et les administrations (domicile-travail, déplacements professionnels, fournisseurs et clients), avec les Plans de déplacements d'entreprise (PDE) (cf. axe « Faire partager les choix ») ;
- les déplacements des scolaires avec les Plans de déplacements d'établissements scolaires (PDES) (cf. « Faire partager les choix »)
- les trajets courts de proximité par le biais du PLU, qui doit garantir la présence en nombre suffisant des services de base (commerces alimentaires, soins...) à distance raisonnable des lieux d'habitation.

Concernant le réseau de transports urbains, le SYTRAL poursuivra sa politique d'équipement des véhicules diesel les plus anciens en pots catalytiques et en filtres à particules, et le développement de la traction électrique.

Localement, des « zones de faibles émissions » pourront être expérimentées comme dans d'autres agglomérations européennes. Dans ces secteurs, l'accès n'est autorisé qu'aux véhicules (notamment les poids lourds) qui répondent à des critères maximaux d'émissions de polluants et de bruit.

### 1.2. Agir sur les situations critiques

Au delà de l'approche globale, il conviendra de s'intéresser aux situations dégradées ou critiques qui représentent, dans certains secteurs de l'agglomération, un réel enjeu de santé publique et de cadre de vie. Dans un premier temps, l'association COPARLY identifiera les secteurs où

## « Le savez vous ? »

Réduire et stabiliser la vitesse de circulation permet de diminuer le bruit en ville. <sup>34</sup> »

## « Le savez vous ? »

84 % des enfants de 5 à 9 ans habitant le Grand Lyon allaient à l'école à pied en 1976 ; ils ne sont plus que 63 % vingt ans plus tard. Dans le même temps, la part des élèves accompagnés en voiture est passée de 14 % à 33 %. <sup>35</sup> »

## « Le savez vous ? »

Le réseau TCL n'est responsable que de 5 % de la pollution liée au trafic. 40 % de l'offre et 70 % des déplacements des usagers des TCL sont assurés par des véhicules électriques. <sup>36</sup> »

## « Le savez vous ? »

La directive européenne du 25 juin 2002 prescrit que les grandes agglomérations doivent produire des cartes de bruit avant le 30 juin 2007, et des plans d'action avant le 18 juillet 2008.

Concernant la pollution de l'air, les directives publiées à ce jour fixent, à différentes échelles de temps, les valeurs limites de concentration à respecter pour 7 polluants. <sup>37</sup> »

## « Le savez vous ? »

Le niveau de bruit a considérablement diminué sur l'avenue Berthelot, avec l'arrivée du tramway et le nouvel aménagement de la voie. Cette baisse s'explique par la diminution du trafic automobile mais aussi par la réduction et l'homogénéisation des vitesses de circulation. <sup>38</sup> »

## « Le savez vous ? »

Les deux tiers des accidents de la circulation ont lieu en ville ; 75 % des accidents du département du Rhône ont lieu dans l'agglomération lyonnaise. <sup>39</sup> »

les niveaux de pollution sont supérieurs aux seuils limites fixés par les diverses réglementations. L'étape suivante consistera à mettre en place les mesures de gestion de trafic correctives.

En matière de bruit routier, il s'agira de concentrer en priorité les efforts sur les populations les plus exposées dans leur logement. Les expositions supérieures à 70 décibels de jour et 65 de nuit devront être traitées en priorité en mettant en place les mesures correctives nécessaires (gestion du trafic, enrobés peu bruyants...). Le PDU doit être l'occasion d'engager une réflexion partenariale entre les gestionnaires d'infrastructures sur la résorption des « points noirs bruit » créés par les axes routiers et ferroviaires à l'échelle de l'agglomération. Ces actions devront s'inscrire dans le cadre des travaux de l'observatoire départemental du bruit des infrastructures de transport terrestre et se placer d'ores et déjà dans la perspective des plans d'action définis par la directive européenne du 25 juin 2002.

### 2. La sécurité routière : une priorité

La loi SRU a fait de la question de la sécurité des déplacements un objectif obligatoire et prioritaire des PDU. C'est d'ailleurs un enjeu primordial pour les habitants du Grand Lyon.

L'enjeu de la sécurité routière sur notre agglomération est en effet important : en cinq ans, de 1997 à 2001, 164 personnes ont été tuées et 1034 gravement blessées dans des accidents de circulation. Certains sites, axes ou carrefours, se révèlent plus particulièrement accidentogènes.

Les accidents frappent en priorité les usagers de la ville les plus vulnérables : piétons et vélos sont impliqués dans plus d'un quart des accidents et représentent 40 % des victimes graves. Les enfants les plus jeunes et les personnes âgées sont également sur-représentés dans les accidents. Par ailleurs, les motos et les cyclomoteurs sont aujourd'hui le mode de transport à risque le plus élevé en ville.

Le PDU de 97 s'était fixé comme ambition de faire baisser de 40 % en dix ans le nombre de victimes d'accidents graves dans l'agglomération. L'Union Européenne a, depuis, fixé aux pays membres un objectif de réduction de 50 % du nombre de victimes graves entre 2000 et 2010. Pour réellement diminuer l'insécurité routière, l'ambition du PDU est de s'inscrire dans cet objectif.

## 2.1. Aménager le réseau pour plus de sécurité

La hiérarchisation du réseau de voiries (déjà évoquée dans l'axe « Une agglomération où tous les moyens de déplacement ont leur place ») présente un intérêt évident en matière de sécurité. En effet, une clarification des fonctions attribuées aux différentes voiries, et leur aménagement en conséquence, permet à l'utilisateur (automobiliste comme piéton et cycliste) de reconnaître le type de voie sur laquelle il circule et d'adapter son comportement aux risques propres de la voie et de son environnement. En matière de sécurité, il est proposé une action à deux niveaux :

### - Une politique préventive sur l'ensemble du réseau et dans toutes les communes

Elle se fera de façon différenciée suivant les territoires et les fonctions urbaines. Pour cela, une charte d'aménagement de l'espace public sera élaborée, déclinant pour chaque niveau de voie et chaque type d'usage, les préconisations précises relatives à la place de chacun des modes (affectation, exploitation, jalonnement, ...), à la sécurité, à l'aménagement, à l'état des chaussées (source d'accident pour les deux roues motorisés notamment) et à l'insertion urbaine et paysagère. En particulier cette charte devra rendre plus lisibles les zones 30, jugées trop disparates dans leurs aménagements aujourd'hui sur l'agglomération.

Les zones 30 seront développées à grande échelle, en particulier sur le réseau de desserte locale, car elles permettent d'améliorer la sécurité et la qualité de vie urbaine. La réalisation de quelques zones de taille importante, à l'échelle d'un quartier par exemple, comme la Presqu'île à Lyon, sont à prévoir rapidement, comme terrain d'expérimentation.

Les plans de circulation des centres seront également réétudiés dans une optique de sécurité, de modération des vitesses et de meilleur partage de l'espace entre les modes. Le retour de certaines voies en circulation à double sens est une piste à étudier.

### - Une politique de résorption des points noirs

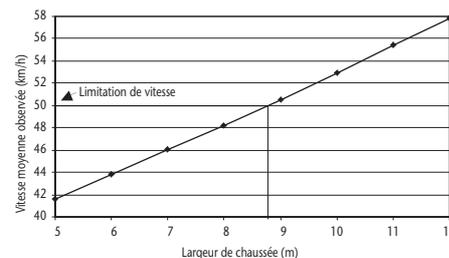
Les points noirs sont soit des sites où l'insécurité est anormalement importante par rapport au trafic, soit des voies importantes. Leur traitement devra être réalisé en priorité, avec le souci primordial du critère de la sécurité. La maîtrise des vitesses sur ces principaux axes sera obtenue par des actions conjuguées sur l'aménagement, la régulation (par exemple par des ondes vertes modérantes), l'adaptation de la réglementation et des procédures de contrôle fiables. Ces actions devront être menées en cohérence avec la politique des zones 30 pour éviter les reports de trafics vers les secteurs résidentiels.

« Le savez vous ? »

Impliquée dans la moitié des cas, la vitesse excessive est le premier facteur d'accident mortel en milieu urbain. <sup>40</sup> »

« Le savez vous ? »

La vitesse moyenne des automobilistes en ville est proportionnelle à la largeur de la voie. <sup>41</sup> »



« Le savez vous ? »

En cas de choc entre un véhicule et un piéton, la probabilité de décès du piéton est de :  
 15% pour un impact à 30 km/h,  
 60% pour un impact à 50 km/h,  
 85% pour un impact à 60 km/h,  
 100% pour un impact à 80 km/h.  
 La création d'une zone 30 permet donc de réduire les accidents de la circulation et leur gravité. <sup>42</sup> »

## 2.2. Agir sur les comportements

Agir sur les comportements, c'est faire respecter les règles existantes, en particulier faire comprendre aux automobilistes que chacun a sa place, dans une « ville à vivre ». Dans 28 % des cas, les accidents de circulation dans l'agglomération lyonnaise sont en effet liés à trois types d'infractions : franchissement de feu rouge ou clignotant, non respect de priorité à droite ou vitesse excessive.

Limiter et réprimer les comportements accidentogènes est donc nécessaire. Là encore, il s'agira de s'appuyer sur des actions de sensibilisation, d'éducation et d'information, qui seront déclinées dans l'axe « Faire partager les choix ».

## 3. Aménager les espaces publics autour des modes doux, un enjeu de proximité et de sécurité

Répondre aux aspirations d'une qualité de vie de proximité qu'expriment les habitants passe par un meilleur aménagement des espaces publics, avant tout au profit des piétons, dans les quartiers, dans les centres-villes et les centres-bourgs de notre agglomération. L'espace public est un patrimoine commun à tous, et le mode de déplacement universellement partagé est la marche à pied. Il ne s'agit pas de renoncer à la voiture, mais à l'excès de voiture, car elle n'est pas propriétaire de l'espace public.

Dans cette logique, il convient de donner la priorité successivement à la marche à pied, au vélo et aux transports en commun, et enfin à la voiture dans les aménagements.

### 3.1. Donner une vraie place au vélo

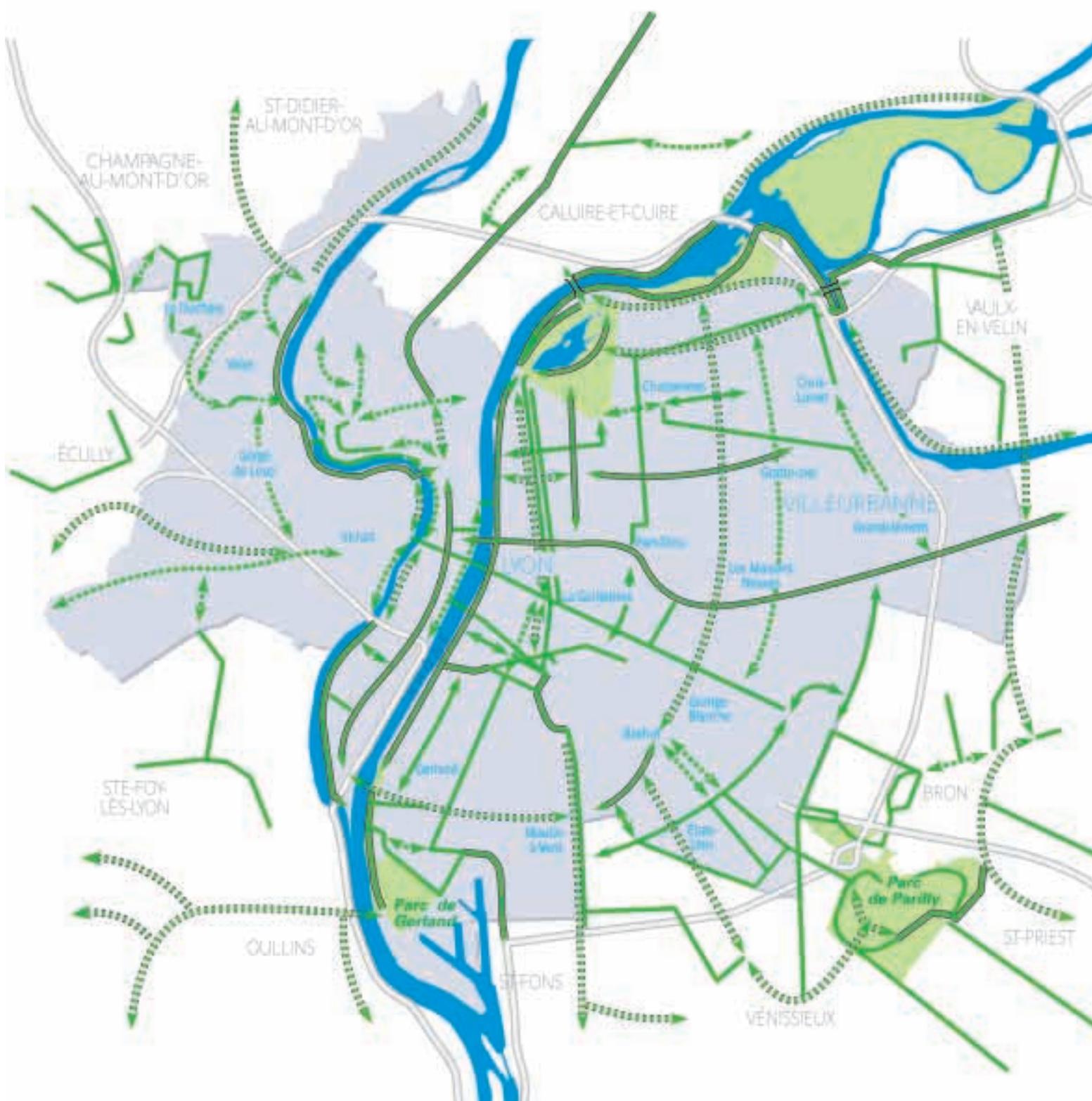
Le Grand Lyon a adopté en juillet 2003 le « plan de développement des modes de déplacements doux de l'agglomération lyonnaise ».

Il prend la suite et amplifie le schéma directeur vélo de 1998, avec le renforcement du réseau d'aménagements cyclables et le développement de services liés aux modes doux (stationnement, mise à disposition de vélos, création de vélostations dans les gares ou les pôles d'échanges...). Ces mesures devront être mises en place à l'horizon 2007, comme prévu dans le « plan de développement des modes de déplacements doux ».

Une norme plancher de stationnement pour les vélos sera intégrée dans le PLU, comme le prévoit la loi SRU. Ainsi, des locaux ou emplacements aménagés devront être affectés au stationnement des deux roues dans les futures opérations de bureaux et d'équipements recevant du public, dont la superficie dépasse les 500 m<sup>2</sup>. Pour ce qui concerne les nouvelles

# Plan de développement des modes de déplacements doux de l'agglomération lyonnaise

## Les itinéraires cyclables



### Réseau 2006

-  axes forts sécurisés
-  réseau des bandes et des pistes cyclables

### Réseau 2010

-  axes forts sécurisés
-  réseau des bandes et des pistes cyclables

opérations de logements, dont la hauteur excède deux étages, 1 % minimum de la SHON projetée devra être consacrée au stationnement des deux roues.

### 3.2. Favoriser la marche

Concernant la marche, le « Plan de développement des modes de déplacements doux de l'agglomération lyonnaise » réaffirme les objectifs de la charte piéton adoptée en 1999 : favoriser les déplacements à pied (en particulier par la continuité des itinéraires), assurer la sécurité des piétons, développer la qualité des aménagements piétons, informer, sensibiliser et éduquer l'usager. Il s'agit maintenant d'appliquer systématiquement cette charte dans les nouveaux aménagements.

Développer la marche à pied passe aussi par une politique d'urbanisme favorisant la densité et la mixité des fonctions urbaines. Ces considérations seront intégrées dans le PLU.

En ce qui concerne les aménagements physiques à développer, il s'agit maintenant de renforcer l'application de différentes chartes qui vont dans le sens d'un meilleur partage de l'espace public. Par exemple, le traitement des cheminements piétons dans leur continuité et l'assurance d'une largeur minimum des trottoirs sont primordiaux. Le plan de développement des modes doux prévoit d'ailleurs d'identifier les trottoirs de largeur inférieure à 1,40 mètre et d'établir un calendrier de résorption volontariste.

Des refuges piétons devront être créés pour faciliter la traversée des grands axes. Le principe de non-mixité des aménagements piétons/vélo doit être respecté par souci de sécurité.

### 3.3. Reconquérir l'espace au profit du piéton

Reconquérir l'espace urbain au profit du piéton passe tout d'abord par la lutte contre le stationnement illicite, mais aussi par la suppression du stationnement en surface. Ainsi, comme cela a déjà été affirmé dans l'axe « Une agglomération où tous les moyens de déplacement ont leur place », la construction des nouveaux parcs dans le centre-ville entraînera la suppression d'un nombre de places sur voirie équivalent. L'opération Berges du Rhône sera à ce titre une réalisation emblématique.

Redonner sa place au piéton, c'est enfin créer un courant de sympathie autour des modes doux, avec la nécessité d'actions de communication, d'information et de pédagogie. Par exemple, la poursuite de la mise en œuvre des PDES sur l'ensemble de l'agglomération sera encouragée (cf. « Faire partager les choix »).

« Ce qui se passe ailleurs »

Munich a développé depuis trente ans

160 hectares de zones piétonnes dans son centre, soit l'équivalent de la Presqu'île.<sup>43</sup> »

« Le savez-vous ? »

L'Organisation Mondiale de la Santé préconise une demi-heure d'activité physique modérée par jour.<sup>44</sup> »

#### 4. Prévenir l'insécurité dans les transports collectifs

L'assurance de se déplacer sans risque d'agression est aussi une préoccupation importante pour les usagers de la ville. Les problèmes de sûreté concernent tous les déplacements, mais sont ressentis avec une acuité particulière dans les transports collectifs.

Comme tous les réseaux urbains, le réseau TCL a été confronté à la croissance de l'insécurité depuis une vingtaine d'années. Aujourd'hui, la préoccupation est de traiter l'insécurité dans le réseau de transport collectif, mais aussi sur l'ensemble du déplacement de l'utilisateur.

### « Le savez vous ? »

Quand on demande aux français en général

« Selon vous, qu'est-ce qui fait que les gens n'utilisent pas davantage les transports publics ? », le sentiment d'insécurité est la principale raison invoquée, par 59 % des enquêtés.

Mais ce sentiment est plus fortement ressenti par les non-utilisateurs (62 %) que par les utilisateurs (48%).<sup>45</sup> ))

#### 4.1. Sécuriser l'espace transport

Les actions concernant le réseau même (renforcement de la présence humaine, équipements en vidéosurveillance...) ont fait l'objet d'un plan sécurité en 1999. Fin 2002, le contrat local de sécurité transport, signé entre le SYTRAL, SLTC et les services de l'Etat (préfecture, justice, éducation nationale) les prolonge.

La validation systématique à l'entrée du réseau, associée à la nouvelle billettique mise en place en 2002, a été conçue comme un élément important de la lutte contre la fraude, qui contribue au sentiment d'insécurité de voyageurs.

Dans la continuité de ce qui a été réalisé jusqu'à présent, les projets d'avenir sont de deux ordres :

- le contrôle d'accès aux stations de métro, qui sera mis en œuvre entre 2004 et 2007, marquera une étape importante de la sécurisation du réseau ;
- la montée par l'avant dans les bus, qui s'est révélée partout où elle est pratiquée comme un moyen efficace de lutte contre la fraude et l'insécurité, fera l'objet d'une réflexion approfondie.

#### 4.2. Sécuriser l'environnement des transports collectifs

L'utilisateur peut être confronté à des problèmes d'insécurité non seulement dans les véhicules ou dans les espaces transport (pôles d'échanges, stations de métro, etc.) mais également à l'occasion de son trajet d'accès ou en quittant l'arrêt de transport collectif. La question posée est donc d'améliorer la « tranquillité » autour et sur les cheminements piétons d'accès aux arrêts des lignes de transport collectif. Cela impose une réflexion concertée sur l'environnement des accès au réseau, pour éliminer les zones à risque ou génératrices d'une perception négative. Plus largement, tout projet d'aménagement incluant une station de transport urbain devrait intégrer une approche « sûreté ».

La vidéosurveillance a connu un fort développement ces dernières années dans les communes, avec des approches techniques diversifiées et une faible prise en compte des espaces transport. Un groupe de travail sur ce sujet sera créé. Il étudiera les possibilités de développement de la vidéosurveillance sur les zones consacrées aux transports urbains et, dans les secteurs à risque sur les aires de stationnement des taxis.

### **4.3. Répondre au sentiment d'insécurité des citoyens**

Le sentiment d'insécurité que perçoivent de nombreux utilisateurs du réseau de transport et de l'espace public se nourrit autant des atteintes aux personnes et aux biens que des actes d'incivilités réels ou ressentis comme tels. Pour y répondre, il convient d'être à l'écoute du public et de répondre au besoin de tranquillité et de confiance des citoyens.

Une charte « client » des transports collectifs sera élaborée pour améliorer le vécu du voyageur actuel et futur. Un volet de cette charte devra prendre en compte les questions de sécurité dans les véhicules, aux pôles d'échange, en accès aux stations, etc.

Les transports collectifs, et plus particulièrement le métro, ne doivent pas être perçus comme un espace déshumanisé, qui génère un fort sentiment d'insécurité. Le maintien de la présence des emplois aidés risque d'être rendu difficile par le désengagement de l'Etat. Des moyens nouveaux en personnel devront donc être recherchés.

## IV. FAIRE PARTAGER LES CHOIX

Maîtriser l'usage de la voiture et donner réellement la priorité aux modes doux et aux transports collectifs impliquent un changement de comportement fort des habitants de l'agglomération. Pour que ces orientations soient partagées, il faut avant tout les convaincre, tout comme les élus et les techniciens qui sont des relais forts, de leur bien fondé. Faire des questions de pédagogie et de participation un axe du PDU, traduit l'importance attachée à ces questions et la volonté d'associer davantage la population aux décisions, volonté aujourd'hui réaffirmée par les collectivités.

La population a compris les enjeux qui sous-tendent la question des déplacements. Elle est prête à modifier ses pratiques, dès lors qu'on lui propose des alternatives crédibles et qu'on l'accompagne dans ce changement. Mais cette adhésion ne peut exister sans une bonne connaissance et une bonne compréhension de l'action publique. Pour cela, les explications et la pédagogie nécessaires, qui passent par des actions d'information, de communication et de sensibilisation, devront être prévues autour de chaque action du PDU.

En ce qui concerne le grand public, deux grandes orientations doivent être prises en compte pour répondre à ce nouvel enjeu :

- s'adresser aux usagers de l'agglomération dans leur diversité (piétons, cyclistes, utilisateurs des transports collectifs, automobilistes, chauffeurs de poids lourds...) en tenant compte des conflits d'intérêt entre catégories (riverains / automobilistes / livraisons...);
- s'adapter à la diversité des territoires qui composent l'agglomération, avec leurs problématiques propres.

Le travail partenarial, trop peu habituel, entre élus, techniciens des collectivités, gestionnaires de réseaux, professionnels... est un élément indispensable à une bonne appropriation par tous des objectifs du PDU. Il doit aboutir à la création d'une culture commune autour des déplacements, pour tous ces publics. Cela peut nécessiter de la formation interne sur les nouvelles politiques décidées dans le PDU, comme par exemple la mise en application des chartes.

### I. Concerter : construire ensemble

Pour rendre les citoyens acteurs de la politique de déplacements, les objectifs du PDU doivent être construits avec la population. Faire s'exprimer et écouter les usagers, prendre en compte leurs points de vue dans l'élaboration des projets et leur mise en œuvre est donc indispensable à sa réussite.

Pour les projets les plus importants, la concertation est une obligation légale. Pour les projets plus locaux, comme les aménagements d'espaces publics, la concertation est également une démarche essentielle, à laquelle l'ensemble des acteurs directement concernés (riverains, associations...) doit être associé.

De même, des actions partenariales comme les PDE et les PDES ne peuvent réussir qu'en concertation avec les intéressés. A titre d'illustration, les PDES doivent être réalisés à partir des initiatives et de la volonté d'agir des acteurs de proximité (communes, enseignants, parents d'élèves). Le Grand Lyon concentrera quant à lui son effort sur l'animation, l'information et la formation des acteurs sur ces questions.

L'élaboration des chartes peut être également un outil de concertation. Après les chartes piéton, vélo et accessibilité, il s'agit maintenant de répondre aux attentes des clients des transports collectifs, en matière d'information, de confort, de qualité de service. Une charte « client » sera établie avec les usagers.

### **2. Informer : assurer le service à l'utilisateur**

Il s'agit tout d'abord de faire connaître à tous, usagers et non-usagers, les services qui leur sont offerts pour se déplacer dans l'agglomération, et de leur en fournir un mode d'emploi.

En matière de transports collectifs, la plupart des opérateurs ont mis sur pied depuis longtemps des politiques d'information diversifiées pour le grand public. Il s'agit de les affiner et de s'assurer qu'elles touchent mieux des cibles aujourd'hui mal couvertes : non-usagers, personnes en situation de précarité, résidents extérieurs au Grand Lyon...

Par ailleurs, certains messages parfois très basiques méritent certainement d'être rappelés, comme par exemple, le mode d'emploi des parcs relais.

Pour répondre aux besoins spécifiques d'information des populations des quartiers en difficulté, des actions particulières doivent être mises en oeuvre. Les formes orales de communication doivent être privilégiées. Il faut aussi s'appuyer sur les services d'action sociale et les professionnels des quartiers pour qu'ils relaient l'information auprès des populations concernées.

L'information peut passer par des canaux variés, à adapter aux cibles visées. Le support le plus classique reste l'écrit (dépliants tarifaires, plans de réseaux...). Il importe de développer le jalonnement, et de façon complémentaire, le recours aux nouvelles technologies, et de le faire savoir.

Des actions d'information doivent aussi être menées auprès des usagers des autres modes de transport, comme par exemple sur l'offre

### **« Le savez-vous ? »**

*A Lyon, la vitesse de déplacement en voiture est de l'ordre de 17 km/h pour les déplacements internes au centre.*

*Elle est inférieure à la vitesse commerciale offerte par les principales lignes de métro*

*(25 km/h pour la ligne A et B, 29 km/h pour la ligne D)*

*ou encore par la ligne 2 du tramway (18 km/h). <sup>46</sup> »*

## « Ce qui se passe ailleurs »

*A Francfort, une centrale de mobilité met à la disposition des usagers une base de données multimodale très complète, consultable sur internet, par téléphone, ou en se rendant dans l'une des agences de mobilité ouvertes dans la région. <sup>47</sup> »*

## « Le savez vous ? »

*Les temps de déplacement perçus en voiture tendent à être sous-estimés, alors que les temps de déplacement en transports collectifs sont généralement surestimés. <sup>48</sup> »*

## « Le savez vous ? »

*L'habitacle d'une voiture ne protège pas de la pollution, c'est même tout le contraire. <sup>49</sup> »*

de stationnement, les possibilités de cheminements piétons, les nouveaux aménagements de sécurité, la localisation des radars fixes, les itinéraires logistiques pour les poids lourds, etc. Le jalonnement dynamique des parcs de stationnement récemment mis en place à Lyon, est un exemple d'une meilleure information de l'usager, tout en contribuant à optimiser l'usage de la voirie et des parcs.

La possibilité de créer une agence de mobilité sera étudiée, pour répondre aux besoins d'information exprimés par la population, sur l'ensemble des services offerts pour se déplacer dans l'agglomération, leur mode d'emploi, les possibilités tarifaires, et tout ce qui concourt à développer les mobilités douces.

### 3. Communiquer pour une meilleure compréhension

La communication va au-delà de l'information. Elle a pour ambition de faire connaître les orientations de la politique de déplacements et les enjeux à long terme, souvent contradictoires avec les pratiques actuelles. Elle nécessite pédagogie et force de conviction pour remettre en cause les idées reçues. La communication est donc primordiale pour la réussite du PDU.

Comme pour l'information, les cibles sont diversifiées : grand public, associations, techniciens, professionnels, élus, médias, etc ; les messages et les supports de communication doivent être adaptés à chacune d'entre elles.

Il s'agit ainsi d'expliquer :

- les impacts environnementaux des modes de transport ;
- les coûts réels d'usage de la voiture et des transports collectifs pour l'usager comme pour la collectivité, souvent mal appréciés ;
- la nécessité et l'impact de mesures de priorité pour les lignes de bus, pour assurer leur attractivité et leur productivité ;
- l'importance d'une réglementation du stationnement sur voirie, pour améliorer la disponibilité des places dans les centres-villes ;
- les enjeux que représentent la fraude, dans les transports et dans le stationnement, en termes financiers, de fonctionnement urbain, etc.

Les scolaires représentent un public d'avenir à prendre en compte tout particulièrement et les actions de communication envers eux (sensibilisation à la sécurité routière, opérations Pédibus, etc.) sont à développer.

La création d'un logo peut être un outil symbolique important pour fédérer les campagnes de communication autour des actions du PDU.

#### 4. Sensibiliser : influencer sur les comportements pour faire adhérer

L'objectif de la sensibilisation est de faire évoluer les pratiques de déplacement, en s'appuyant sur une opinion publique favorable, qui prend conscience des excès liés à l'automobile, et de la nécessité de contribuer à la lutte contre la pollution atmosphérique comme le préconise le PRQA.

L'expérimentation, perçue comme une mesure non définitive, peut être un outil favorable au changement de comportement ou à l'acceptation de nouveaux aménagements. L'expérimentation de la Montée des Soldats en est un exemple probant : elle a montré qu'il était possible de limiter la capacité de la voirie pour faire un site propre bus, sans aggraver pour autant la congestion automobile.

Autre exemple, les Plans de déplacements d'entreprises (PDE) peuvent être l'occasion de changer de mode de transport, de tester les transports collectifs ou le covoiturage. Ils permettent de sensibiliser les employeurs et les salariés aux dépenses liées aux déplacements professionnels et domicile-travail. Inscrits dans la loi SRU, les PDE sont un outil très important pour modifier les pratiques de déplacements des pendulaires. Ils représentent un engagement des entreprises à réduire leur offre de stationnement. Ils sont à développer particulièrement dans les entreprises ou les pôles d'emplois les plus importants, les plus motivés et les mieux desservis par le réseau de transports collectifs : secteurs Presqu'Île et Part-Dieu ou à proximité de stations de tramway ou de métro. Ils concourent à une démarche « gagnant / gagnant » :

- où les entreprises améliorent leur accessibilité en diminuant leurs coûts par une réduction des parkings à leur charge ;
- où les salariés peuvent réduire leurs frais de déplacements (par exemple avec la prise en charge partielle par leur employeur et le SYTRAL du coût de l'abonnement transports collectifs) et leurs pertes de temps ;
- où la collectivité réduit les nuisances du trafic automobile et la demande en stationnement.

Selon le même principe l'exemplarité des acteurs publics, qui peut permettre d'influencer sur l'opinion et les comportements des habitants, sera recherchée en la matière, avec la mise en place de plans de déplacements dans les principales collectivités publiques.

Par ailleurs, des événements emblématiques peuvent permettre de susciter le débat autour des déplacements et de promouvoir les modes alternatifs : journées sans voiture, semaine de la mobilité durable, dimanches à vélo, actions de promotion des transports collectifs, etc.

### « Le savez vous ?

Les usagers du réseau TCL ne sont pas que des captifs des transports collectifs.

La moitié des clients du réseau TCL ont toujours une voiture à leur disposition.

Seuls 27 % n'ont pas de voiture. <sup>50</sup> »

### « Le savez vous ?

En France, le secteur public offre proportionnellement plus de places de stationnement à ses employés que les entreprises privées. <sup>51</sup> »

### « Le savez vous ?

Un accident mortel sur deux en ville est lié à la vitesse. <sup>52</sup> »

### « Le savez vous ?

Une voiture garée en double file perturbe davantage le trafic que si on avait simplement supprimé une voie. <sup>53</sup> »

## « Le savez vous ? »

Les 15 % de fraude dans les TCL, qui apparaissent déjà comme un problème grave, sont sans commune mesure avec les 80 % de fraude au stationnement relevés dans l'hypercentre lyonnais en 2002. <sup>55</sup> »

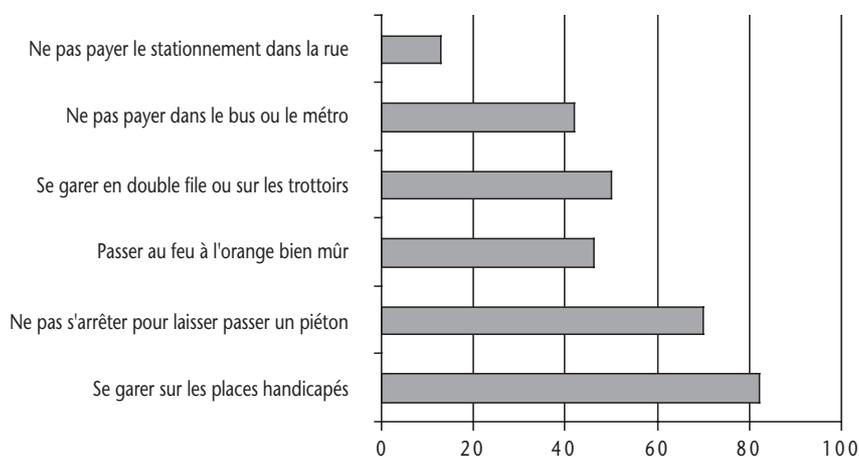
## « Le savez vous ? »

Dans les TCL, le fraudeur n'est jamais celui qu'on croit, car il est un peu tout le monde. En fait, les fraudeurs appartiennent à toutes les catégories de la population, sans réelle distinction d'âge, de conditions sociales, de sexe ou de motif de déplacement. <sup>56</sup> »

Un autre aspect essentiel est de faire respecter les règles d'usage des espaces publics, en lançant des appels à la citoyenneté et en mettant en place les mesures de contrôle et de répression nécessaires :

- pour faire appliquer les règles de circulation routière, enjeu de sécurité et d'accessibilité, et faire respecter des priorités aux carrefours, aux feux, les limitations de vitesse,...
- pour que les réglementations du stationnement soient respectées, pour lutter contre le stationnement en double file (qui pénalise énormément la circulation des bus), sur les trottoirs, les passages piétons, et pour protéger les places réservées aux personnes à mobilité réduite...

Pour les habitants de l'agglomération lyonnaise, il est très grave de : <sup>54</sup>



Différents moyens permettent d'illustrer cette volonté politique : visibilité sur la voie publique d'effectifs de police, création de brigades de contrôle spécifiques pour mieux surveiller les voies réservées aux transports collectifs, implantation de radars fixes, etc.

Une meilleure coordination des fourrières municipales à l'échelle de la communauté urbaine sera recherchée dans la perspective à terme d'une gestion unique.

# MISE EN PLACE ET SUIVI DU PDU

Le PDU est une démarche partenariale dans son élaboration, sa mise en œuvre et son suivi. Pour faire vivre le PDU il est nécessaire de définir qui va piloter cette mise en œuvre, avec quels moyens financiers et quels arbitrages.

Les différentes actions décidées relèvent de maîtrises d'ouvrage et d'échéanciers diversifiés qui font l'objet de tableaux récapitulatifs en annexe, correspondant à chacun des axes stratégiques identifiés.

## I. Quel cadre institutionnel ?

Selon la loi, le PDU n'a compétence que sur le périmètre de transports urbains, mais le fonctionnement de l'agglomération lyonnaise dépasse largement ce cadre institutionnel. Aujourd'hui, le bassin de vie lyonnais rassemble cinq réseaux urbains (Lyon, Givors, L'Isle-d'Abeau/Bourgoin-Jallieu, Vienne et Villefranche-sur-Saône), trois départements (Ain, Isère, Rhône) et la Région. Ces réseaux sont extrêmement disparates dans leurs offres comme dans leurs tarifications. Une première étape a été franchie en 2000 quand la RUL a réuni ces Autorités Organisatrices des Transports Collectifs, pour réfléchir ensemble aux nécessaires harmonisations. Depuis des études ont été menées en particulier sur la billettique et l'information multimodale. Il s'agit maintenant de mieux coordonner les réseaux de transports collectifs (horaires, information, tarification, etc.) et de clarifier les questions de financement de ces mesures. Un accord cadre entre les différents partenaires de ce projet devra être élaboré en préalable pour clarifier la répartition des charges et des recettes.

Cet accord cadre pourrait être la première phase de la création d'un Syndicat mixte, regroupant les autorités organisatrices et les structures intercommunales directement concernées par les problèmes de déplacements dans le bassin de vie. Il permettra de clarifier les interventions des différentes autorités organisatrices de transports publics, selon les territoires, et de mieux coordonner leur action.

L'élaboration du SCoT de l'agglomération lyonnaise et la démarche « inter-SCoT » seront également des opportunités pour mener une réflexion élargie sur la question des déplacements.

**« Ce qui se passe ailleurs »**

*En Allemagne, des coordinations tarifaires ont été mises en place par les autorités organisatrices de transport, souvent à l'échelle des aires métropolitaines.*

*Hambourg a été la première en 1966, avec comme objectif le slogan :*

*« une grille horaire, un tarif, un ticket ».*

*Ce principe est aujourd'hui commun à presque toutes*

*les métropoles allemandes.<sup>57</sup> »*

## 2. Quelle organisation partenariale ?

Le SYTRAL, la Communauté Urbaine de Lyon, le Conseil Général du Rhône, le Conseil Régional, et l'Etat, constituent un comité des maîtres d'ouvrage appelé à piloter la mise en œuvre du PDU. Les actions réalisées au titre du PDU bénéficient d'un label attribué par ce comité.

Le comité consultatif des déplacements urbains, structure partenariale créée en 1997 pour suivre la mise en œuvre du PDU, est pérennisé. Il regroupe les associations d'usagers, les acteurs économiques, les exploitants des réseaux... Il se réunit au moins une fois par an. Il peut mettre en place des commissions, qui s'appuieront sur la composition des ateliers du PDU, pour assurer le suivi, le bilan et la prospective des différentes thématiques. Elles se réuniront autant que de besoin.

Une commission d'arbitrage, appelée à régler les conflits d'aménagement et d'usage de l'espace public (régulation, choix d'itinéraires des poids lourds, décisions de police, etc.), est instituée. Elle est composée d'élus et de techniciens du SYTRAL, de la Communauté Urbaine (qui en assurera le secrétariat), des communes concernées et, si nécessaire, de l'Etat et du Conseil Général. Elle se réunit autant que nécessaire.

## 3. Quel suivi du PDU ?

Plusieurs outils permettent de suivre l'avancement et l'impact des actions décidées dans le cadre du PDU.

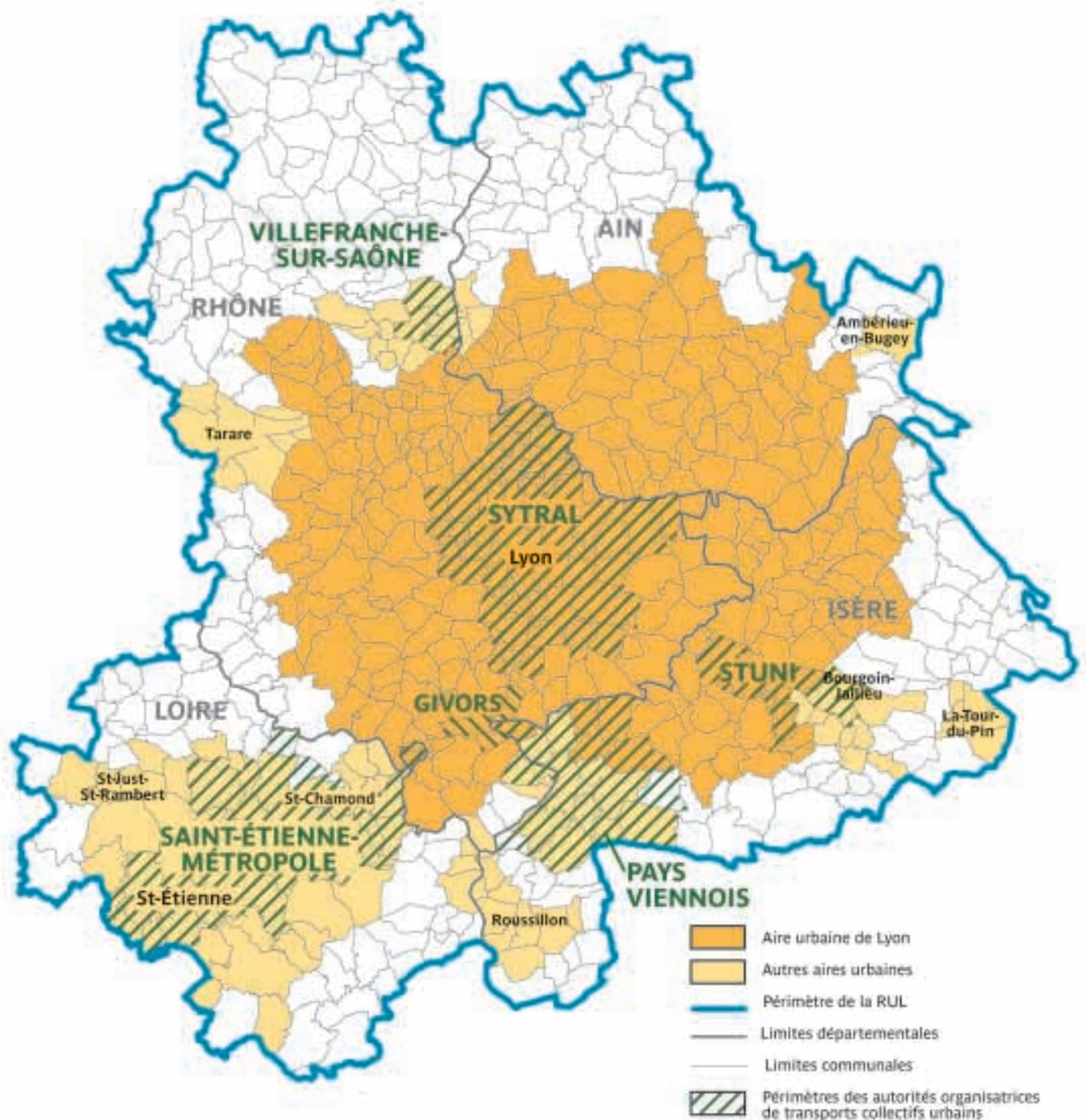
### 3.1. L'observatoire des déplacements de l'agglomération lyonnaise

L'observatoire des déplacements est un outil permettant au comité consultatif de suivre annuellement l'état d'avancement des actions décidées dans le PDU et, autant que possible, les effets des mesures prises.

Comme le prévoit la loi SRU, il comporte obligatoirement un suivi des accidents, en particulier ceux impliquant au moins un piéton ou un cycliste.

Il est mis en place de façon collégiale et permet de mettre en cohérence les outils de suivi de différents partenaires. Il prend la suite de l'observatoire mis en place à titre expérimental en 1997, après en avoir tiré les enseignements méthodologiques. Il s'appuie sur les propositions des groupes de travail de la révision du PDU. Il devra notamment viser à améliorer la connaissance des trafics routiers dans l'agglomération,

# Les aires urbaines et les périmètres des autorités organisatrices de transports collectifs urbains en Région Urbaine de Lyon



0 7,5 15

source : RUL

entre autres pour mieux mesurer leurs impacts sur l'environnement. L'observatoire doit aussi apporter les éléments nécessaires à l'évaluation à cinq ans demandée par la LOTI.

### 3.2. Le compte déplacements : volet financier de l'observatoire

La loi SRU impose aux autorités organisatrices de transports urbains la mise en place d'un compte déplacements « dont l'objet est de faire apparaître pour les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération et dans son aire urbaine, les coûts pour l'utilisateur et ceux qui en résultent pour la collectivité ».

Le compte déplacements est donc un outil indispensable du suivi du PDU. Dans le cadre d'une démarche partenariale pilotée par le Grand Lyon, un premier compte déplacements a été élaboré en 2001. Il devra être actualisé chaque année et ses principaux résultats devront être largement diffusés, aux élus comme aux usagers des transports. Chaque fois que possible, il comprendra une évaluation monétaire des nuisances environnementales et le détail de l'affectation des dépenses de voirie selon les modes de déplacement.

### 3.3. L'enquête ménages déplacements

L'enquête ménages déplacements de 1995 avait largement contribué à l'élaboration du diagnostic du PDU. Une telle enquête est menée environ tous les dix ans sur l'agglomération. La prochaine enquête sera réalisée à l'horizon 2006, sur un périmètre qui reste à définir.

Pour apporter des informations plus fréquentes sur l'évolution des pratiques modales, une réflexion sera menée pour mettre en place un dispositif adapté dans le cadre de l'observatoire des déplacements.

## 4. Quels coûts et comment financer ?

La mise en place des actions du PDU nécessite des engagements financiers des différents partenaires. Un grand nombre d'actions à court terme relevant des collectivités territoriales sont à financer dans le cadre de leurs plans de programmation.

L'estimation financière ci-jointe a été établie sur la base des programmations connues à ce jour; c'est à dire principalement les prévisions à 10 ans du SYTRAL issues du débat d'orientation budgétaire 2004 et la Programmation pluriannuelle des investissements du Grand Lyon à trois ans (2004-2006), ce qui ne préjuge pas des investissements

## « Le savez-vous ?

Aujourd'hui, 86 % des dépenses consacrées par les usagers et les collectivités aux transports de personnes sont affectées à l'automobile et à la voirie dans l'agglomération lyonnaise, contre 14 % aux transports collectifs. <sup>58</sup> »

## « Le savez-vous ?

Gagner un km/h pour les 15 premières lignes de bus du réseau permettrait de dégager un million d'euros par an, ce qui équivaut au coût d'exploitation annuel d'une ligne de bus importante; Gagner un km/h pour toutes les lignes de bus du réseau permettrait de dégager 2,6 millions d'euros par an. <sup>59</sup> »

## « Le savez-vous ? »

À Lyon, la fraude sur le réseau TCL représente au minimum 8 millions d'euros par an, soit l'équivalent d'une quinzaine de trolleybus Cristalis ou de 4 rames de tramway.<sup>60</sup> »

## « Le savez-vous ? »

Les usagers des TCL paient moins d'un quart du prix des transports collectifs.

Le Sytral est financé à :

- 42 % par le versement transport ;
- 24 % par les recettes du réseau ;
  - 24 % par les Subventions du Grand Lyon ;
- 6 % par les recettes diverses ;
  - 4 % par les subventions du Conseil général.<sup>61</sup> »

qui seront décidés dans les prochains mandats. Les investissements de voirie n'ont été intégrés que pour leur dimension proximité et sécurité. Le budget affecté au programme de résorption des points noirs sera revu sensiblement à la hausse d'ici fin 2004.

Toutefois, le PDU n'est pas qu'un plan d'investissement, mais un plan d'actions concrètes. Certaines mesures ne demandent aucun financement : gel des capacités des pénétrantes, limitation de l'ouverture de nouveaux diffuseurs, suppression de places de stationnement sur voirie, etc. D'autres sont peu coûteuses : plan de circulation, régulation, etc. Ces mesures peuvent pourtant avoir des impacts non négligeables sur les déplacements, en améliorant sensiblement l'attractivité des transports collectifs, en sécurisant les déplacements à pied et en vélo, en redistribuant de l'espace public,...

D'une manière générale, les ressources allouées au système des déplacements sont aujourd'hui limitées et seront insuffisantes à terme au regard des besoins, si l'on veut réaliser les infrastructures nécessaires, pour les transports collectifs et pour les voiries de contournement.

Concernant plus particulièrement le SYTRAL, certaines mesures, comme la poursuite du réseau de lignes fortes, nécessitent des moyens financiers importants.

De plus, la contribution du SYTRAL à l'exploitation du réseau TCL s'est fortement accrue entre 1994 et 2001, ce qui limite ses capacités d'investissement aujourd'hui. C'est pourquoi il lui est nécessaire de dégager une nouvelle ressource pérenne pour financer les investissements de transports collectifs. C'est à cette seule condition que le SYTRAL pourra continuer à maîtriser son endettement, sans alourdir le poids de la fiscalité locale et sans repousser des investissements importants pour l'agglomération, d'autant plus que les aides de l'État aux transports collectifs de province sont en réduction.

Plusieurs pistes sont à explorer pour financer le PDU révisé. Certaines sont applicables immédiatement, d'autres nécessitent des mesures législatives. Certaines ont un impact uniquement financier ; d'autres peuvent contribuer à la réduction du trafic automobile. Enfin, leur calendrier d'application et leurs impacts financiers sont très différents comme le montre le tableau suivant :

## Principales actions du PDU et implication financière des partenaires (hors recettes)

	Maitre d'ouvrage	partenaires	Financements recensés (en M€)
<b>Offre de transport collectif</b>			
TER	Région	Grand Lyon, communes, SNCF	nc
LESLYS	Conseil général	SYTRAL	65,0
Lignes fortes TCU	SYTRAL	Grand Lyon, communes, Conseil régional, Conseil général	760,0
Réseau de surface	SYTRAL	Conseil général, Grand Lyon, communes	10,0
Intermodalité : parcs relais, pôles d'échange et gares	Autorités organisatrices de transport, Grand Lyon,	communes, RUL	31,0
Autres : tarifications sociales, accessibilité du réseau, petits aménagements de voirie.....	SYTRAL	Autres autorités organisatrices de transport	13,3
<b>Développement des modes doux</b>			
Aménagement du réseau cyclable (hors bas-ports du Rhône et Lea / Leslys)	Grand Lyon	Conseil général, communes	15,4
Plan Piétons et aménagements de proximité	Grand Lyon	Conseil général, communes	13,1 / an
<b>Contrôle du stationnement</b>			
Développement de l'Unité de contrôle du stationnement	Ville de Lyon		0,65 / an
<b>Marchandises en ville</b>			
Etudes	Grand Lyon	Gestionnaires de voirie, communes, RFF, Etat	0,35
<b>Sécurité routière</b>			
Poursuivre la résorption des points noirs accidents *	Grand Lyon	Gestionnaires de voirie, communes	0,4/an
<b>Prévention de l'insécurité dans et aux abords des TC</b>			
Contrôle d'accès au métro, développement de la vidéosurveillance.....	SYTRAL	Grand Lyon, communes	51,0

NOTA : n'inclut pas les financements du Conseil Général du Rhône, de la Région Rhône-Alpes, des communes, de la RUL et de l'Etat (sauf projets identifiés comme par exemple Leslys)

L'estimation financière a été établie sur la base des programmations connues à ce jour, c'est à dire principalement le plan de mandat de SYTRAL (à l'exception du budget lignes fortes TCU défini sur dix ans dans le cadre du Débat d'orientation budgétaire 2004) et la Programmation pluriannuelle des investissements du Grand Lyon à trois ans, ce qui ne préjuge pas des investissements qui seront décidés dans les prochains mandats. Les investissements de voirie n'ont été intégrés que pour leur dimension proximité et sécurité.

\* Un programme complet de résorption des points noirs sur le réseau communautaire doit être défini courant 2004 et donnera lieu à une réévaluation budgétaire.

## Programmation Pluriannuelle des Investissements (en M€ courants)

### Section exploitation

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Cumul
--	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	-------

Recettes	451	462	473	485	497	509	521	534	547	561	5041
- Contributions collectivités	128	130	133	136	138	141	144	147	150	153	1398
- Versement Transport	196	202	208	214	220	227	234	241	248	255	2243
- Recettes d'exploitation des réseaux	117	119	122	124	126	129	132	134	137	140	1279
- Autres : DGD & loyers / patrimoine	11	11	11	12	12	12	12	13	13	13	120

Dépenses	451	462	473	485	497	509	521	534	547	561	5041
- Dépenses d'exploitation réseaux	268	275	284	294	301	306	313	320	326	333	3020
- Frais financiers	61	70	73	77	79	84	88	89	88	86	794
- TVA sur contributions et amortissements	12	13	13	14	14	15	15	16	16	16	145
- Fonctionnement Sytral	6	6	7	7	7	7	7	7	7	8	69
- Autofinancement (épargne brute)	104	98	97	94	96	97	98	103	110	119	1014

### Section investissement

Recettes	196	242	247	224	239	263	208	181	181	188	2169
- Autofinancement (épargne brute)	104	98	97	94	96	97	98	103	110	119	1014
- Emprunts d'investissements	88	113	115	110	140	166	87	78	72	69	1038
- Subventions et fonds de concours	4	31	35	20	2	0	23	0	0	0	115
- Autres recettes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2

Dépenses	196	242	247	224	239	263	208	181	181	188	2169
- Remboursement en capital	58	67	62	80	84	106	97	107	118	125	905
- Investissements	138	175	185	144	155	157	111	74	64	63	1264

## Exemples de nouvelles ressources possibles pour financer les mesures du PDU révisé

Mesure	Gain maximal (M€/an)	Moyens à mettre en œuvre	Réduction directe du trafic automobile ?
<b>Maîtriser la contribution du SYTRAL à l'exploitation du réseau TCL</b>			
Réduire les coûts unitaires d'exploitation	2,4 pour 1% de réduction	Gains de productivité internes	non
		Gains de productivité externes	oui
Accroître la fréquentation du réseau TCL à offre globale constante	0,9 pour 1% d'augmentation	Restructuration du réseau TCL, politique de déplacements favorable aux TC	oui
Lutter contre la fraude	8	Montée par l'avant des bus, contrôle d'accès au métro	non
<b>Accroître ou capter des ressources existantes pour financer les transports collectifs</b>			
Faire contribuer les sept communes hors PTU desservies par le réseau TCL au financement de l'offre	9 <sup>1</sup>	Accord entre le SYTRAL et les sept communes	non
Développer la participation des employeurs aux abonnements de transports collectifs	selon résultats des PDE	Mesure à promouvoir à travers les PDE	oui
Augmenter le taux du VT de 1,75% à 1,80% <sup>2</sup>	5	Décision du SYTRAL	non
Confier la gestion et le contrôle du stationnement payant sur voirie au SYTRAL	18 <sup>3</sup>	Modification du cadre législatif	oui
<b>Créer une nouvelle ressource pérenne pour financer le système de déplacement</b>			
Rétablir la vignette automobile pour les particuliers au tarif de 60€/véhicule/an	28	Modification du cadre législatif	non
<i>Mettre en place un péage urbain (3 variantes testées)</i>			
Péage cordon sur le trafic externe de l'agglomération	26 – 40	Modification du cadre législatif, information, concertation	oui
Péage cordon sur le trafic externe et péage de zone pour les résidents de l'agglomération	97 - 248		
Carte multimodale voiture/TC	86		

1 Ces 9 M€/an correspondent au produit potentiel du VT sur les sept communes au taux de 1,75 %. D'autres modes de participation sont cependant envisageables.

2 Le taux du VT vient d'être porté de 1,63 % à 1,75 % au 1<sup>er</sup> janvier 2003. Il convient donc de mobiliser prioritairement d'autres ressources.

3 Ces 18 M€/an correspondent à l'accroissement des recettes de stationnement public sur voirie (tickets et amendes) envisageable sur la commune de Lyon.

De manière indirecte, une meilleure gestion du stationnement permettrait également de réduire la contribution du SYTRAL à l'exploitation du réseau, car les bus et trolleybus seraient moins perturbés et les automobilistes seraient incités à se reporter sur les transports collectifs.

L'ensemble des mesures prévues dans le PDU pose avec acuité le problème du financement des déplacements urbains. Le retrait du financement de l'Etat dans les investissements des autorités de transports urbains de province implique la définition par l'Etat à brève échéance, d'un nouveau cadre financier qui permette de poursuivre la mise en œuvre des Plans de déplacements urbains au service du développement durable.

## CALENDRIER DES DECISIONS ET REALISATIONS DU PDU

Toutes les actions et principes proposés dans le cadre de la révision du PDU sont récapitulés dans les pages suivantes. Le calendrier des décisions et réalisations a été complété par les différents maîtres d'ouvrage. Il est décliné de la manière suivante :

- **principe** : c'est une décision intangible, qui s'applique sur l'ensemble de la durée de vie du PDU ;
- **date précisée** : elle est énoncée lorsque la date de finalisation du projet ou de l'étude est connue ;
- **continu** : c'est une action qui doit être menée durant toute la durée de vie du PDU ;
- **échéance PDU** : c'est une action qui doit être réalisée à l'échéance du PDU. On ne connaît pas aujourd'hui les budgets nécessaires ou les délais de réalisation, c'est pourquoi il n'est pas possible à ce stade de définir une date précise de mise en œuvre.

Les actions sont présentées par axe. Chacun des tableaux d'action est précédé d'une synthèse des principales orientations de l'axe correspondant.

## I. UNE AGGLOMERATION OU TOUS LES MOYENS DE DEPLACEMENT ONT LEUR PLACE

### Synthèse

Le dynamisme économique de l'agglomération lyonnaise nécessite de bonnes conditions de déplacements.

L'enjeu est de mener une politique de déplacements où tous les modes de transport sont complémentaires pour garantir l'accessibilité à la cité, mais aussi d'arbitrer l'utilisation de l'espace public, pour renforcer la qualité de vie dans l'agglomération.

Un système de transport efficace et durable doit assurer les déplacements des personnes et l'approvisionnement de l'agglomération en s'appuyant sur :

- **la mise en place d'une politique volontariste en faveur des modes doux**, à travers le « plan de développement des modes doux de l'agglomération » adopté par la communauté urbaine en juillet 2003 ;
- **la poursuite des efforts en faveur des transports collectifs**, en continuant la mise en œuvre des lignes fortes et en améliorant la vitesse et la régularité des principales lignes de bus par un traitement prioritaire des points noirs ;
- **la limitation de la place de la voiture sur l'espace public**, avec la révision des plans de circulation et la mise en place de la hiérarchisation du réseau de voirie de l'agglomération et le développement des zones 30 dans les quartiers. Il s'agit aussi d'optimiser l'offre et l'usage du stationnement public en faveur des résidents et des visiteurs, et d'adapter les normes de stationnement pour les nouvelles constructions ;
- la poursuite des efforts de **cohérence et de complémentarités des réseaux de transport public**, en matière d'offre, d'information et de tarification ;
- **des réponses adaptées en terme d'approvisionnement en marchandises**, dans l'organisation des accès à l'agglomération, la définition des itinéraires logistiques et de dessertes, et la gestion des livraisons.

# UNE AGGLOMERATION OU TOUS LES MOYENS DE DEPLACEMENT ONT LEUR PLACE

Objectif	Échéance
<b>Poursuivre et renforcer la politique en faveur des modes doux</b>	
Voir "Une agglomération sûre et agréable à vivre"	
<b>Améliorer l'offre de transports collectifs</b>	
<b>Poursuivre la mise en place des lignes fortes</b>	
LEA	2006
T1 à Montrouhet	2005
C1 Part-Dieu / Cité internationale / Caluire	échéance PDU
C2 Part-Dieu / Rillieux	échéance PDU
Prolongation du métro A à la Soie	2007
A3 (devenue C3)	échéance PDU
A4 Sud	échéance PDU
Prolongation du métro B à Oullins (A10)	échéance PDU
Améliorer les liaisons en rocade, notamment la 38 et la 52 en préfiguration d'A7 et A8	échéance PDU
<b>Améliorer la circulation et la régularité des principales lignes de bus (cf. carte)</b>	
Améliorer en priorité les lignes d'agglomération : 1, 4, 11, 12, 13, 18, 23, 25, 28, 30, 38, 44,...	continu
Améliorer les lignes où le bus est la seule offre à court terme : Val de Saône,...	continu
Traiter les points noirs bus (Saxe-Lafayette, Presqu'île Nord, place de Trion, horloge de Tassin, pont Poincaré, rue Déchant, pont de la Mulatière, place A. Poncet) et les accès aux pôles d'échange (Part-Dieu, Gorge de Loup, Vaise, ...)	continu
Etudier les opportunités sur espaces disponibles : Craponne-Gorge de Loup, RN 7, Saint-Genis-Laval,...	continu
Mener une réflexion sur les horaires des transports en commun pour mieux prendre en compte les temps de la ville.	2005
<b>Redéfinir la grille tarifaire</b>	
Etudier les possibilités de création ou de modifications de tarifications existantes dans le cadre de la refonte de la grille tarifaire	2005
<b>Améliorer le vécu client</b>	
Création d'une "charte clients des transports collectifs"	(cf "Faire partager les choix")
<b>Affirmer la place des taxis</b>	
<b>Améliorer leurs conditions de circulation</b>	
Définition des conditions d'accès des taxis aux couloirs-bus... par le biais d'un accord-cadre	2005
<b>Optimiser leur stationnement</b>	
Développer les conditions de stationnement et d'arrêt à proximité des équipements publics et des pôles d'échange	continu
Etudier le positionnement et le dimensionnement des aires de taxis	échéance PDU
Protéger leurs aires de stationnement par des moyens réglementaires ou physiques	échéance PDU
Mieux contrôler le respect des aires de stationnement	continu
<b>Maîtriser les flux automobiles entrant dans l'agglomération</b>	
Confirmer le gel des pénétrantes et la réduction du débit de certains axes de traversée	principe
Limiter l'ouverture de nouveaux diffuseurs sur les voies rapides périurbaines	principe
Prendre en compte les orientations du PDU dans les études d'A45 et A89	principe
Poursuivre le développement et l'aménagement des dessertes TER intercités et périurbaines	continu
<b>Mieux partager la voirie dans l'agglomération</b>	
<b>Poursuivre la mise en œuvre de la hiérarchisation du réseau</b>	
Elaborer une charte d'aménagement de l'espace public	
Revisiter les itinéraires de liaisons entre pôles (notamment Part-Dieu / Presqu'île)	2005
Réétudier les plans de circulation des centres	2006
Développer les zones 30 sur le réseau de desserte locale et établir un maillage de zones à circulation calmée	continu
Expérimenter une zone 30 en Presqu'île	continu
<b>Poursuivre la politique de stationnement</b>	
<b>Maintenir l'offre dans le centre-ville de Lyon au niveau actuel</b>	
Supprimer l'offre de stationnement sur voirie de façon équivalente au nombre de places créées en parc dans le centre-ville de Lyon	principe
<b>Définir une réelle politique commerciale et tarifaire en parcs</b>	
Augmenter le coût du stationnement pendulaire	2005
Etudier les possibilités de stationnement des pendulaires captifs	2005
Etudier les modalités d'attribution des abonnements résidents	2005
Répondre aux demandes des résidents de l'hypercentre par des tarifications spécifiques ou des mesures innovantes et la réservation d'une offre dans les nouveaux parcs publics	2006
Etudier la possibilité d'un abonnement couplé "Stationnement / TC"	échéance PDU
Poursuivre la politique d'accueil des vélos en parc public	continu
Poursuivre la politique d'accueil des 2 roues motorisés en parc public	continu
<b>Amplifier le contrôle et étendre le stationnement payant</b>	
Créer des brigades de contrôle spécifiques pour les voies réservées aux transports collectifs	échéance PDU
Étendre la zone d'action de l'UCS	continu
Etudier les perspectives d'uniformisation des réglementations sur les durées de stationnement sur voirie	échéance PDU
Extensions du stationnement payant rive gauche du Rhône	échéance PDU
Etudier la possibilité de créer une fourrière communautaire	échéance PDU
<b>Répondre aux usages spécifiques</b>	
Créer des aires de stationnement pour les 2 roues motorisés sur voiries	continu
Réglementer le stationnement des cars de tourisme	échéance PDU
Mieux faire respecter le stationnement des taxis, des transports publics, des livraisons et des PMR	continu
<b>Adapter les normes de stationnement pour les bureaux et le logement</b>	
Mettre en place d'une norme renforcée pour les futures opérations de bureaux au centre et différenciée selon les secteurs	2005
Prévoir des normes suffisantes pour le stationnement des résidents afin de préserver l'espace public et prévoir des normes deux roues dans les logements et bureaux	2005

<b>Développer les cohérences et complémentarités des réseaux</b>	
<b><i>Doubler l'offre en parcs relais et développer leur usage</i></b>	
Continuer à développer l'offre des parcs relais sur le réseau urbain avec un doublement du nombre de places à l'horizon du PDU	continu
Développer des petits parcs relais locaux sur les lignes de bus	continu
Continuer à développer l'offre des parcs relais sur les axes ferroviaires	continu
Définir un schéma directeur d'implantation des parcs relais	2006
Etudier la possibilité d'adapter la tarification famille aux usagers occasionnels	2005
Etudier la faisabilité d'offrir du stationnement aux résidents du centre-ville dans les parcs relais la nuit	échéance PDU
Etudier des services annexes dans les parcs relais et les lieux d'intermodalité	échéance PDU
<b><i>Améliorer les complémentarités entre les réseaux de transport public</i></b>	
Chercher des complémentarités entre les réseaux de transports collectifs	principe
Mettre en place des "dessertes au passage"	continu
Travailler sur l'amélioration des points d'échange et des gares : organisation physique, signalétique, jalonnement	continu
Achever les études sur la halte ferroviaire Jean Macé	2006
Développer une information multimodale à l'usager	continu
<b><i>Créer de véritables titres de transport intermodaux</i></b>	
Mettre en place un accord cadre entre collectivités pour définir les modalités de financement	2006
Rendre compatibles les systèmes billettiques	2006
Créer des tarifications intermodales à l'échelle du bassin de vie	2006
<b><i>Assurer l'approvisionnement de l'agglomération</i></b>	
<b><i>Développer les grandes infrastructures de desserte multimodale</i></b>	
Développer l'activité fluviale du système portuaire lyonnais	principe
Poursuivre l'étude des perspectives d'évolutions et de redéploiement du site du port E. Herriot au sein de l'aire métropolitaine de Lyon	2005
Etudier les perspectives de création d'un chantier de transport combiné performant à l'échelle de la région urbaine	2005
<b><i>Implanter les générateurs en cohérence avec les réseaux de transport</i></b>	
Définir la stratégie d'accueil des générateurs de poids lourds sur le territoire communautaire et la mettre en oeuvre	2005
Anticiper les évolutions de trafic liées au développement des grandes zones logistiques	principe
<b><i>Définir des itinéraires logistiques à l'échelle de l'agglomération</i></b>	
Expertiser les itinéraires poids lourds à destination des principales zones d'activités	2006
Mettre en cohérence les réglementations communales	2007
Réaliser un schéma directeur de stationnement poids lourds	échéance PDU
<b><i>Répondre aux besoins de services des transporteurs</i></b>	
Bâtir une stratégie communautaire vis-à-vis des demandes des ZI (stationnement)	2005
Etudier la mise en oeuvre d'un schéma directeur des services à l'échelle régionale (pour le transit poids lourds)	échéance PDU
Mener à terme les réflexions du SPIRAL sur le stationnement des poids lourds transportant des matières dangereuses	échéance PDU
<b><i>Gérer la circulation des marchandises en milieu urbain</i></b>	
Constituer un groupe de veille et d'échange sur le sujet	2005
Cartographier les itinéraires des principaux transporteurs entrants dans le centre de manière à mieux connaître les organisations logistiques sur le territoire	2005
Expérimenter des dispositifs innovants et les évaluer (espaces logistiques urbains, optimisation des filières, meilleur partage de la voirie, ...)	continu
Encourager les approvisionnements par le rail ou par voies navigables	principe
<b><i>Assurer les livraisons</i></b>	
Renforcer le contrôle du stationnement sur voirie	continu
Réserver des périodes (et/ou des espaces) pour les livraisons sur les axes très commerçants	principe
Etudier les conditions de livraisons sur espace privé et aider à l'instruction des permis de construire sur le sujet	2006
Constituer des réserves foncières pour anticiper les besoins en logistique urbaine	continu

## II. UNE AGGLOMERATION EQUITABLE

### Synthèse

Tous les habitants de l'agglomération, pour des raisons physiques, sociales ou géographiques, ne bénéficient pas du droit au transport de façon identique.

La révision poursuivra les efforts engagés depuis 1997 avec :

- la mise en place de réponses adaptées pour **permettre à tous l'accès à la ville, en particulier aux personnes à mobilité réduite**, que leur handicap soit temporaire ou permanent ;
- le souci de **répondre aux disparités géographiques**, pour les usagers de l'agglomération les plus éloignés ;
- l'amélioration de la **desserte des quartiers d'habitat social par les transports collectifs**, avec la réalisation des lignes fortes en première couronne ;
- l'amélioration des dispositifs actuels de **tarifications sociales, en proposant des prises en charge réellement basées sur les revenus des personnes** ;
- la mise en place d'**aides à la mobilité pour l'insertion et l'accès à l'emploi**.

## UNE AGGLOMERATION EQUITABLE

Objectif	Échéance
<b>Répondre aux besoins spécifiques des différentes populations</b>	
<b>Faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite</b>	
Poursuivre la mise en œuvre des chartes piéton et accessibilité	(cf "Une agglomération sûre et agréable à vivre")
Avoir un parc bus à plancher bas	2013
Avoir un parc trolleybus complètement accessible	2006
Terminer l'équipement en ascenseurs des stations de métro	2007
Optimiser le service Optibus	continu
Réaliser des places de stationnement handicapés dans les aménagements nouveaux	continu
Mieux faire respecter les places de stationnement handicapés	continu
<b>Une agglomération équitable sur le plan géographique</b>	
Maintien du principe de tarification unique sur le PTU	principe
Mettre en place une tarification multimodale sur le bassin de vie	(cf "Une agglomération où tous les moyens de déplacement ont leur place")
Améliorer les lignes de bus dans le secteur où le bus est la seule solution à court terme (niveau de desserte, régularité...)	
Rechercher une meilleure complémentarité avec le réseau ferroviaire	
<b>Répondre aux besoins de solidarité</b>	
<b>Améliorer la desserte TC des quartiers d'habitat social</b>	
Réaliser les lignes fortes prévues en première couronne	(cf "Une agglomération où tous les moyens de déplacement ont leur place")
Préfigurer les lignes fortes de rocade par l'amélioration des lignes actuelles	
Etudier les rocades A7 et A8	
Réserver des emprises pour les TC dans les opérations de renouvellement urbain	continu
<b>Mieux adapter les tarifications sociales à leurs destinataires</b>	
Ouvrir l'accès aux tarifications sociales aux bénéficiaires de la CMUC	2005
Etudier une prise en charge tarifaire basée sur les revenus réels des personnes, par exemple, par des chèques transport	2005
Faire utiliser plus largement par les services sociaux de l'agglomération la convention d'accès aux titres sociaux de	continu
<b>Aider à la mobilité dans l'accès à l'emploi</b>	
Créer des dessertes des zones d'emploi, éventuellement par des services à la demande	continu
Mettre en place des PDE à vocation d'équité	continu
Développer les possibilités de locations de 2 roues ou de voitures	continu

### III. UNE AGGLOMERATION SURE ET AGREABLE A VIVRE

#### Synthèse

Avant d'être automobiliste, cycliste ou passager des transports collectifs, tous les usagers de la ville sont des piétons. C'est donc bien autour du piéton que doit être prioritairement aménagé l'espace urbain.

Dans une agglomération sûre et agréable à vivre, la reconquête de l'espace public à son profit est prioritaire pour :

- pouvoir se déplacer dans un **environnement préservé**, aussi bien au niveau local (air, bruit, santé) que de manière globale et à long terme (effet de serre, maîtrise énergétique, préservation de l'espace) ;
- pouvoir se déplacer en sécurité. Face à l'insécurité routière, les mesures à prendre doivent passer en priorité par **le traitement des points noirs et des axes les plus accidentogènes**. Il s'agit également d'aménager le réseau routier pour traiter en amont les situations à risque. Face aux problèmes d'insécurité sur le réseau de transport collectif, les efforts entrepris doivent être poursuivis et même élargis, au-delà des véhicules ou des stations, au traitement de **l'insécurité sur les cheminements d'accès aux arrêts** ;
- pouvoir se déplacer dans un environnement convivial. **Une charte d'aménagement des espaces publics** permettra de définir les principes à adopter dans le traitement des différentes voies et rues.

# UNE AGGLOMERATION SURE ET AGREABLE A VIVRE

## MIEUX PRENDRE EN COMPTE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Objectif	Échéance
<b>Maitriser globalement les phénomènes</b>	
<b>Dépasser le cadre réglementaire actuel</b>	
Anticiper l'application de la directive européenne sur le bruit ambiant (déterminer l'exposition au bruit dans l'environnement par cartographie. Garantir l'information du public. Définir les plans d'action destinés à corriger ou à préserver le niveau d'exposition au bruit.)	2007
Impliquer les partenaires du PDU dans l'observatoire départemental du bruit des infrastructures de transport terrestre	2005
<b>Réduire les impacts environnementaux de l'automobile par l'aménagement et la sensibilisation</b>	
Confirmer le gel des pénétrantes	(cf "Une agglomération où tous les moyens de déplacement ont leur place")
Promouvoir le "trafic calmé" partout où c'est possible	principe
Expérimenter des zones à faibles émissions de polluants et de bruit	2005
Rechercher la fluidité du trafic sans augmenter le débit ni la vitesse	principe
Poursuivre la mise en place des Plans de Déplacements d'Entreprises	continu
<b>Rechercher le report modal des trajets courts vers la marche ou le vélo</b>	
Encourager l'installation ou le maintien de services de proximité dans tous les quartiers	principe
Poursuivre la mise en œuvre des Plans de Déplacements d'Etablissements Scolaires	continu
<b>Rechercher l'exemplarité de la puissance publique</b>	
Encourager les actions innovantes, dans le cadre des PDE notamment : flottes captives "propres", co-voiturage, auto-partage, ...	continu
Réaliser un PDE dans les administrations	continu
Poursuivre la politique "air" sur le parc thermique du SYTRAL	2005
Développer le recours au mode électrique pour les transports collectifs (trolleybus, navettes électriques)	continu
<b>Agir sur les situations critiques de pollution et de bruit</b>	
Identifier les voiries en situation critique sur les critères de pollution	échéance PDU
Identifier les mesures correctives pertinentes nécessaires (gestion du trafic) pour protéger les populations	
Engager une réflexion partenariale sur la résorption des points noirs bruit à l'échelle de l'agglomération pour identifier les situations critiques bruit sur l'ensemble des réseaux routiers et ferrés et définir les modalités de financements et les plans d'action (pour le rail et la route)	

## LA SECURITE ROUTIERE : UNE PRIORITE

Objectif	Échéance
<b>Aménager le réseau pour plus de sécurité</b>	
<b>Mettre en place une politique préventive d'aménagement</b>	
Mieux intégrer la sécurité routière dans les aménagements nouveaux de voiries	continu
Elaborer une charte d'aménagement de l'espace public	(cf "Une agglomération où tous les moyens de déplacement ont leur place")
Développer les zones 30 dans l'agglomération	
Réétudier les plans de circulation des centres	
<b>Supprimer les points noirs</b>	
Traiter en priorité les sites et les voies fortement accidentogènes	continu
<b>Agir sur les comportements</b>	
<b>Faire respecter le code de la route</b>	
Sensibiliser, éduquer, réprimer	continu
Poursuivre l'implantation des radars fixes	continu

**PREVENIR L'INSECURITE DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS**

Objectif	Échéance
<b>Sécuriser l'espace transport</b>	
<i>Poursuivre les actions en cours</i>	
Faire vivre le Contrat local de sécurité	continu
<i>Contrôler l'accès au réseau</i>	
Mettre en place le contrôle d'accès au métro	2007
Etudier la montée par la porte avant dans les bus	2005
<b>Sécuriser l'environnement</b>	
<i>Sécuriser les cheminements</i>	
Sécuriser les cheminements piéton entre les lieux de résidence et les stations de transports collectifs	continu
Eclairer les cheminements piéton entre les lieux de résidence et les stations de transports collectifs	continu
Intégrer une approche sûreté dans les projets d'aménagements	principe
<i>Développer la vidéosurveillance</i>	
Créer un groupe de travail sur les possibilités de développement de la vidéosurveillance des zones consacrées aux transports urbains	2005
Etudier les besoins de vidéosurveillance des stations de taxis dans les zones à risque	échéance PDU
<b>Répondre au sentiment d'insécurité des citoyens</b>	
<i>Etre à l'écoute du public</i>	
Mettre en œuvre une charte client, comportant un volet sûreté	(cf "Faire partager les choix")
<i>Assurer une présence humaine dans le métro</i>	
Maintenir la présence des personnels en place	continu

**AMENAGER LES ESPACES PUBLICS AUTOUR DES MODES DOUX**

Objectif	Échéance
<b>Donner une vraie place aux vélos</b>	
<b>Poursuivre la mise en œuvre du plan de développement des modes de déplacements doux de l'agglomération lyonnaise</b>	
<i>Développer un réseau cyclable (objectif 500 km de pistes et bandes cyclables)</i>	
Poursuite de la mise en place du schéma directeur vélo ou réseau jaune (une trentaine d'axes)	2007
Création du réseau vert (aménagement avec séparations physiques ou zones 30)	2006
<i>Développer l'accès au vélo</i>	
Etudier la faisabilité d'implanter des vélostations dans les gares	2005
Mise à disposition de 2 000 vélos	2006
Développer les prêts de vélo dans les parkings de centre ville	continu
<i>Assurer la sécurité des cyclistes</i>	
Traitement des points noirs vélo	continu
<i>Développer l'offre de stationnement et les services pour les vélos</i>	
Créer des stationnements sur l'espace public, en carrefours, devant les écoles, dans les parcs de stationnement et parcs relais et devant les gares	continu
Appliquer une norme plancher pour les stationnements 2R dans les logements et les bureaux	2005
Développer les services liés au vélos	continu
<i>Améliorer les complémentarités entre les réseaux de transport public et les vélos</i>	
Faciliter l'accès et le stationnement des vélos aux stations de transports collectifs (y compris des parcs relais)	continu
Tirer le bilan de l'expérimentation vélo dans les trams	2005
<i>Informier, communiquer</i>	
Mettre en place un jalonnement spécifique vélo	continu
Mise à jour du plan vélo	continu
<b>Favoriser la marche</b>	
<i>Assurer la continuité des itinéraires</i>	
Achever le diagnostic sur la continuité des itinéraires, en particulier pour les PMR	échéance PDU
Supprimer les discontinuités d'itinéraires piéton	continu
<i>Assurer la sécurité des piétons</i>	
Poursuivre la résorption des points noirs piéton	continu
Expérimenter des carrefours à quatre feux verts pour les piétons	continu
Prévoir des refuges piéton sur la traversée des grands axes	principe
<i>Traiter les espaces publics</i>	
Amplifier la mise en œuvre des chartes piéton et accessibilité	continu
Dissuader par des moyens physiques les autres usages des trottoirs (vélo - automobile)	continu
Chasser les stationnements gênants, par le contrôle/sanction	continu
Respecter les largeurs minima de trottoirs.	principe
Etablir un calendrier volontariste de mise à niveau	échéance PDU
<i>Informier, communiquer</i>	
Edition de plans : piétons, espaces publics, pour les PMR...	continu
<i>Développer un urbanisme de proximité</i>	
Favoriser la densité et la mixité des fonctions pour favoriser la marche à pied	principe
<b>Reconquérir l'espace urbain autour du piéton</b>	
<i>Maîtriser le stationnement sur voirie</i>	
Supprimer le stationnement en surface à l'occasion de la création de parcs	(cf "Une agglomération où tous les moyens de déplacement ont leur place")
Lutter contre le stationnement illicite	continu
<i>Créer un courant de sympathie autour du piéton</i>	
Actions de sensibilisation	continu

## IV. FAIRE PARTAGER LES CHOIX

### Synthèse

La réussite du PDU se mesurera au changement de comportement effectif des habitants de l'agglomération dans leurs déplacements. Pour favoriser ce changement, il faut les convaincre du bien fondé des orientations retenues. Faire des questions de pédagogie et de participation un axe fort du PDU, traduit l'importance attachée à ces questions.

Le dispositif à mettre en place doit comporter différents volets pour mettre en œuvre la politique de déplacements :

- de la **concertation**, pour prendre en compte le point de vue des citoyens et des associations ;
- de l'**information**, pour faire connaître à tous, usagers et non usagers, les solutions qui leur sont offertes pour se déplacer et leur mode d'emploi ;
- de la **communication**, pour faire connaître les orientations et les enjeux à long terme du PDU ;
- de la **sensibilisation** pour faire évoluer les pratiques et faire respecter les règles d'usage de l'espace public.

Ces opérations de pédagogie et de sensibilisation devront être prévues autour de chaque action du PDU. Un travail avec les élus et les techniciens est nécessaire pour faire partager les choix et les arbitrages. La création d'un logo PDU peut être un outil symbolique important pour fédérer les campagnes de communication.

## FAIRE PARTAGER LES CHOIX

Objectif	Échéance
<b>Concier</b>	
<b>Autour des espaces publics</b>	
A l'occasion des projets d'aménagement	principe
<b>Autour des transports collectifs</b>	
Elaborer une charte "client des transports collectifs"	2006
<b>Autour des déplacements</b>	
A l'occasion de la mise en place des PDE et des PDES	continu
<b>Inform</b>	
Créer une agence de mobilité	2006
<b>Assurer le service à l'usager</b>	
Donner le mode d'emploi des réseaux de transports collectifs et les messages basiques d'usage du réseau	continu
Donner le mode d'emploi des autres modes de transport : stationnement, plan vélo, plan piéton, itinéraires logistiques...	
Développer le recours aux nouveaux outils : internet, SMS... et le faire savoir	
Assurer le jalonnement des parcs relais, des stations TC, des parcs de stationnement, des itinéraires vélo...	
<b>Répondre aux besoins des populations spécifiques</b>	
Inform les populations des quartiers sociaux sur le réseau TC, en particulier lors de la création de nouvelles dessertes vers les ZI	continu
Inform les personnes en situation de précarité de leurs droits en matière de tarification sociale	
Inform les habitants extérieurs au Grand Lyon sur les réseaux en place et les tarifications multimodales, en s'appuyant sur le projet RUL	
<b>Inform de la mise en place du PDU</b>	
Inform sur les actions PDU mises en place	continu
Créer un logo PDU	2006
<b>Inform sur le bruit et la pollution de l'air</b>	
Aller au-delà des obligations législatives européennes en matière d'information du public	(cf "Une agglomération sûre et agréable à vivre")
<b>Communiquer</b>	
<b>Communiquer auprès du grand public et des associations</b>	
Faire connaître les orientations de la politique de déplacements et les enjeux à long terme	continu
Créer un courant de sympathie autour de la marche	(cf "Une ville sûre et agréable à vivre")
<b>Former les publics relais</b>	
Former les élus, techniciens, professionnels... aux nouvelles politiques décidées dans le PDU et à l'application des chartes	continu
<b>Communiquer auprès des scolaires</b>	
Développer la sensibilisation à la sécurité routière, les opérations Pédibus	continu
<b>Sensibiliser</b>	
<b>Lancer des expérimentations</b>	
Expérimenter des mesures de partage de la voirie type Montée des Soldats	continu
Soutenir les opérations de co-voiturage	
<b>Promouvoir les PDE/PDES</b>	
Sensibiliser le monde économique à l'intérêt des PDE	(cf "Une agglomération sûre et agréable à vivre")
Développer les PDE dans les entreprises et les pôles d'emploi les plus importants et bien desservis par les TC	
Rechercher l'exemplarité des acteurs publics avec des PDE dans les principales collectivités	
Mettre en place des actions de formation et sensibilisation sur l'intérêt des PDES	
<b>S'appuyer sur des opérations emblématiques</b>	
Reconduire les opérations "en ville sans ma voiture" et les dimanches sans voitures en Presqu'île	continu
Développer les opérations de promotion des transports collectifs	
<b>Faire respecter les règles de circulation routière et la réglementation du stationnement</b>	
Augmenter et rendre mieux visible les effectifs de police sur les voies réservées aux TC et les pistes cyclables	(cf "Une agglomération où tous les moyens de déplacement ont leur place")
Etudier les possibilités de créer une fourrière communautaire	
Implanter des radars fixes	(cf "Une agglomération sûre et agréable à vivre")

# MISE EN PLACE ET SUIVI DU PDU

## SYNTHÈSE

La réussite du PDU se mesurera à la volonté des collectivités partenaires de mettre en œuvre les orientations et les actions définies.

C'est pourquoi il convient de définir le plus précisément possible les modalités de mise en œuvre et de suivi qu'elles entendent mettre en place pour y parvenir.

- un **comité des maîtres d'ouvrage**, associant l'ensemble des partenaires du PDU pilotera cette mise en œuvre. Il s'appuiera sur différentes commissions, qui ont pour vocation de poursuivre le travail partenarial du PDU.
- une **commission d'arbitrage** sera instaurée pour régler les conflits d'aménagement et d'usage de l'espace public dans l'agglomération.
- les actions réalisées au titre du PDU bénéficieront d'un **label**.
- différents outils à mettre en place (**observatoire, compte déplacements, enquête ménages**) auront pour vocation de permettre aux partenaires de mesurer le degré d'avancement des actions, et autant que possible, leurs effets.

Même si toutes les actions du PDU ne nécessitent pas des budgets importants, la question des **financements** est primordiale. Les différentes actions seront principalement financées par les différentes collectivités dans le cadre de leur programmation budgétaire. Néanmoins, devant l'impasse financière que rencontrent certaines collectivités, une réflexion sera menée pour identifier de **nouvelles sources de financement**.

## MISE EN PLACE ET SUIVI DU PDU

Objectif	Échéance
<b>Quel cadre institutionnel ?</b>	
Mieux coordonner les réseaux de transports collectifs (horaires, information, tarification, etc.)	(cf "Une agglomération où tous les moyens de déplacement ont leur place")
Clarifier les questions de financement avec un accord cadre	
Etudier la création d'un Syndicat mixte	2010
<b>Quelle organisation partenariale ?</b>	
Constituer un comité des maîtres d'ouvrage pour piloter la mise en œuvre du PDU	2005
Labelliser les actions réalisées au titre du PDU	(cf "Faire partager les choix")
Pérenniser le comité consultatif des déplacements urbains créé en 1997	2005
Instituer une commission d'arbitrage pour régler les conflits d'aménagement et d'usage de l'espace public	2005
<b>Quel suivi du PDU ?</b>	
<b>L'observatoire des déplacements de l'agglomération lyonnaise</b>	
Instaurer l'observatoire de façon partenariale	
Mettre en cohérence les outils de suivi des différents partenaires	2005
Définir son contenu à partir des propositions des groupes de travail	
<b>Le compte déplacements : volet financier de l'observatoire</b>	
Actualiser et pérenniser le compte déplacements en 2001	continu
<b>L'enquête ménages déplacements</b>	
Réaliser la prochaine enquête	2006
Etudier des dispositifs de suivi de données complémentaires	2006
<b>Comment financer ?</b>	
<b>Maîtriser la contribution du SYTRAL à l'exploitation du réseau TCL</b>	
Limiter les coûts d'exploitation	
Améliorer la productivité externe (régulation, fréquentation...)	continu
Lutter contre la fraude	
<b>Accroître ou capter des ressources existantes pour financer les transports collectifs</b>	
Etudier la contribution au financement de l'offre par les sept communes hors PTU desservies par le réseau TCL	2005
Développer la participation des employeurs aux abonnements de transports collectifs	(cf "Une agglomération sûre et agréable à vivre")
Etudier les possibilités de financement du système de déplacement	2008

# GLOSSAIRE

<b>AO(TU)</b>	Autorité organisatrice (des transports urbains)
<b>BTP</b>	Bâtiment Travaux Publics
<b>CCAS</b>	Centre communal d'action sociale
<b>CETUR</b>	Centre d'études techniques des transports urbains
<b>CMUC</b>	Couverture médicale universelle complémentaire
<b>DTA</b>	Directive territoriale d'aménagement
<b>GPV</b>	Grand projet de ville
<b>LAURE</b>	Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie
<b>LOTI</b>	Loi d'orientation des transports intérieurs
<b>MDR</b>	Maison du Rhône
<b>PADD</b>	Plan d'aménagement et de développement durable
<b>PDE</b>	Plans de déplacements d'entreprises
<b>PDES</b>	Plans de déplacements d'établissements scolaires
<b>PDU</b>	Plan des déplacements urbains
<b>PLH</b>	Programme local de l'habitat
<b>PLIE</b>	Plan local pour l'insertion et l'emploi
<b>PLU</b>	Plan local d'urbanisme
<b>POS</b>	Plan d'occupation des sols
<b>PPA</b>	Plan de protection de l'atmosphère
<b>PRQA</b>	Plan régional pour la qualité de l'air
<b>PTU</b>	Périmètre de transport urbain
<b>RMI</b>	Revenu minimum d'insertion
<b>RUL</b>	Région urbaine de Lyon
<b>SCoT</b>	Schéma de cohérence territoriale
<b>SDUC</b>	Schéma directeur d'urbanisme commercial
<b>SHON</b>	Surface hors oeuvre nette
<b>SRU</b>	Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains
<b>SYTRAL</b>	Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise
<b>TCL</b>	Transports en commun de Lyon
<b>TER</b>	Train express régional
<b>TIPP</b>	Taxe intérieure sur les produits pétroliers
<b>UCS</b>	Unité de contrôle du stationnement

# SOURCES

- 1 Comptages ville de Lyon
- 2 INSEE, RGP 1999
- 3 SYTRAL Tremplin, Enquête d'opinion auprès de la population de l'agglomération lyonnaise sur les déplacements, 2003
- 4 CCI de Lyon, Enquête comportement d'achat des ménages, 2001
- 5 A. Polacchini, J.P. Orfeuil, Dépenses pour le logement et pour les transports en Ile-de-France, DREIF-INRETS, 1998
- 6 Grand Lyon, Institut Fournier, Enquête de perception environnement cadre de vie, novembre 2002
- 7 CERTU, SESAME, septembre 1997
- 8 SYTRAL, Enquête ménages déplacements, 1995
- 9 SYTRAL
- 10 SYTRAL
- 11 SYTRAL
- 12 SMTC Grenoble
- 13 CCI de Lyon, Enquête comportement d'achat des ménages 2001
- 14 J.P. Nicolas, P. Pochet, H. Poimboeuf, Indicateurs de mobilité durable sur l'agglomération lyonnaise, LET-APDD, juillet 2001
- 15 CERTU, Villes plus sûres, quartiers sans accidents. Savoirs faire et technique, 1990
- 16 SYTRAL
- 17 CETE de Lyon, Enquêtes ménages déplacements de Grenoble (1992), Lyon (1995), Bordeaux (1998)
- 18 TRANSITEC, Enquête sur le périmètre Perrache-Terreaux de la Presqu'île, 2000
- 19 Impact des politiques de stationnement sur la circulation et sur l'environnement, JMJ Conseil, METLTM, DRAST, 2003
- 20 CERTU Les politiques de stationnement après la loi SRU. Pourquoi ? Comment ? 2003
- 21 G. Rennes, J.P. Orfeuil, « Les pratiques de stationnement au domicile, au travail et dans la journée », in Recherche Transports Sécurité, n°57, octobre-décembre 1997
- 22 Stadt Frankfurt am Main, Stellplatzeinschränkungssatzung, 1998, consultable sur [www.frankfurt.de](http://www.frankfurt.de) ;  
République et canton de Genève, Office des transports et de la circulation, Circulation 2000.  
Conception globale de la circulation à Genève. Région de Bruxelles-Capitale,  
Circulaire n° 18 relative à la limitation des emplacements de parcage, 12 décembre 2002
- 23 CETE de Lyon, Accessibilité VP / TC de 12 pôles d'emplois du Grand Lyon, 2003
- 24 SYTRAL
- 25 Verband Region Stuttgart, Begleituntersuchungen zum Regionalverkehrsplan. Analyse 1995-1996 ;  
CERTU, Les politiques cyclables en Europe, 2001 ;  
General report on COST Action 342, Parking policies and the effects on mobility and the local economy, 2003
- 26 Diagonal n° 158, novembre-décembre 2002
- 27 <http://www.transports-marchandises-en-ville.org>, expériences pilotes des villes européennes
- 28 CERTU, « Mieux gérer le stationnement pour les livraisons, l'expérimentation RAPIDO à Lyon » Rapport d'étude, 2002
- 29 BESTUFS, Logistique urbaine en Europe : quelques éléments statistiques et expériences de régulation dans des villes européennes, Rapports d'étude CERTU, 2002 ; données disponibles sur [www.bestufs.net](http://www.bestufs.net)
- 30 SYTRAL
- 31 Préfecture du Rhône, Grand Lyon, Agence d'Urbanisme, Observatoire territorial du contrat de ville de l'agglomération lyonnaise - Indicateurs sociaux, mars 2003
- 32 J.P. Nicolas, P. Pochet, H. Poimboeuf, Indicateurs de mobilité durable sur l'agglomération lyonnaise, LET-APDD, juillet 2001
- 33 OMS, Health Costs Due to Road Traffic-Related Air Pollution, OMS, Bureau régional de l'Europe, 1999 ;  
INVS, Programme de surveillance Air et Santé 9 villes. Surveillance des effets sur la santé liés à la pollution atmosphérique en milieu urbain - Phase 2, juin 2002 ; ADEME, site internet
- 34 CERTU, ADEME, Plans de Déplacements Urbains. Prise en compte de la pollution de l'air, du bruit et de la consommation d'énergie, 1999
- 35 ADEME, La dépose en voiture des écoliers, 2001
- 36 Evaluation du PDU 1997, SYTRAL, 2003
- 37 Directives européennes 2002/49/CE (bruit) et 96/62/CE, 1999/30/CE et 2000/69/CE (air)

- 38 CETE de Lyon, SYTRAL, Tramway de Lyon. Suivi des changements acoustiques, octobre 2001
- 39 La sécurité routière dans les PDU, Guide CERTU, 2004
- 40 La sécurité routière dans les PDU, Guide CERTU, 2004
- 41 CERTU, « Ville plus sûre, quartiers sans accident ». Savoirs faire et technique, 1990 ; Y. Crozet (dir.), A. Arabeyre, D. Bouf, A. Chausse, J.P. Nicolas, M. Perez, F. Toillier, La mobilité en milieu urbain : de la préférence pour la congestion à la préférence pour l'environnement ? Rapport final de la recherche réalisée dans le cadre du programme ECLAT-ESCG pour le compte de l'ADEME et du Ministère de l'Environnement, LET, Juin 1994
- 42 Conseil européen pour la sécurité des transports, cité in Revue du comité de la Sécurité Routière, n° 113, janvier-février 1999 ; S. De Korvin, B. Schneider, L'enfant dans la rue, Eduform, 1993 ; CETUR, Modération de la vitesse en agglomération, 1991 ; Y. Page, « Vitesse et sécurité routière », in Les cahiers de l'Observatoire, n° 1, juillet 1994.
- 43 GTZ, Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit GmbH, Urban transport strategy review. Experiences from Germany and Zurich, Final report, January 2001
- 44 British Medical Association, Cycling: towards health and safety, Oxford University Press, 1992 ; F. Papon, « La marche et le vélo : quels bilans économiques pour l'individu et la collectivité ? Deuxième partie : la santé et la sécurité », in Transports, n°413, mai-juin 2002 ; site internet de l'OMS ([http://www.who.int/archives/world-health-day/q\\_et\\_r.fr:shtml](http://www.who.int/archives/world-health-day/q_et_r.fr:shtml))
- 45 Sondage d'opinion réalisé par la SOFRES pour l'UTP, 1998
- 46 J.P. Nicolas, P. Pochet, H. Poimbeuf, Indicateurs de mobilité durable sur l'agglomération lyonnaise, LET-APDD, juillet 2001
- 47 Site internet de la centrale de mobilité de Francfort : <http://www.rmv.de>
- 48 V. Kaufmann, « Transports publics et automobile : les déterminants du choix des usagers », in TEC, n° 114, Septembre-Octobre 1992 ; P. Merlin, Les transports urbains, Que sais-je ?, PUF, 1992 ; A. Bailly, « La perception des transports en commun par l'utilisateur », in TEC, n°32, 1979
- 49 Van Wijnen, Verhoeff, Hank, Van Bruggen, The exposure of cyclists, car drivers and pedestrians to traffic-related air pollutants, Int. Occup. Environ. Health 67, 1995 ; M. Derbez, L. Mosqueron, V. Nedellec, Quelles sont les expositions humaines à la pollution atmosphérique ? primequal-PREDIT 1995-2000, La documentation Française, 2001 ; F. Papon, « La marche et le vélo : quels bilans économiques pour l'individu et la collectivité ? Deuxième partie : la santé et la sécurité », in Transports, n°413, mai-juin 2002
- 50 SYTRAL
- 51 Enquêtes nationales transport 1993-1994 ; G. Rennes, J.P. Orfeuil, Les pratiques de stationnement au domicile, au travail et dans la journée, in Recherche Transports Sécurité, n°57, octobre-décembre 1997
- 52 CERTU, Sécurité routière dans les PDU, Guide CERTU 2004
- 53 Grand Lyon, Direction de la voirie, Charte « Gènes à la circulation et Travaux », novembre 2002
- 54 SYTRAL Tremplin, Enquête d'opinion auprès de la population de l'agglomération lyonnaise sur les déplacements, 2003
- 55 SARECO, Enquêtes occupation-respect sur le périmètre Bellecour-Terreaux de la Presqu'île, mai et octobre 2002 ; TRANSITEC, Enquête sur le périmètre Perrache-Terreaux de la Presqu'île, 2000
- 56 SYTRAL
- 57 GTZ, Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit GmbH, Urban transport strategy review. Experiences from Germany and Zurich, Final report, January 2001
- 58 Grand Lyon, ISIS Tarification et financement des systèmes de déplacements urbains, 2001
- 59 SYTRAL
- 60 SYTRAL
- 61 SYTRAL