



Extract of Blog Vénissian de Pierre-Alain Millet

<http://pierre-alainmillet.fr/PDU-penser-la-mobilite-demain>

PDU, penser la mobilité demain,

- Interventions -

Publication date: jeudi 29 octobre 2015

Copyright © Blog Vénissian de Pierre-Alain Millet - Tous droits réservés

J'ai représenté Michèle Picard avec Sandrine Perrier à la présentation du "PDU", le plan de déplacement urbain qui doit être délibéré au printemps prochain par la métropole. Cette réunion concernait toutes les communes à l'Est du périphérique, de St-Fons à Vaulx, et allant jusqu'à la communauté des communes de l'Est Lyonnais...

J'ai été surpris devant le manque d'ambition des présentations, qui étaient notamment totalement muettes sur la place du train... comme sur les objectifs de réduction ou pas de la circulation automobile sur le périphérique...

D'ou cette contribution, déposée sur le site du SYTRAL... n'hésitez pas, la concertation publique est en cours et vous avez la parole !

Le PDU est une excellente occasion pour penser la ville de demain, à l'horizon du SCOT. La première question sur la mobilité demain peut s'exprimer simplement. Est-ce que 150 000 logements de plus dans l'agglomération lyonnaise se traduiront par 150 000 voitures de plus ?

Les entrées autoroutières de l'A6, l'A7, l'A42 et A43 sont déjà saturées. Le périphérique Bonneway dépasse les 150 000 véhicules jours. Irons-nous vers une situation à la parisienne, vers les 300 000 véhicules jour sur un périphérique qui serait alors conforté comme une fracture autoroutière séparant le coeur d'agglomération de sa première couronne ?

Le premier enjeu de la mobilité de demain est de sortir de la dichotomie Est-Ouest de l'agglomération et son cortège de bouchons dans les tunnels et dans le périphérique Est et ses accroches autoroutières. Cela suppose un développement plus équilibré entre Est et Ouest qui fasse cesser le glissement à l'Est de l'agglomération, mais aussi de faire le choix d'un développement accéléré de la place du train et des transports en commun.

Cette question fondamentale appelle deux exigences fortes envers l'état et trois orientations nouvelles qui ne sont pas dans le PDU existant, et qui doivent être mis en débat avec détermination.

- ▶ Une exigence forte pour la réalisation du contournement autoroutier de Lyon, avec la nécessité d'un contournement ouest permettant d'intégrer enfin l'Ouest du Rhône aux axes de circulation et d'ouvrir une relation de St-Etienne vers le Sud qui rende le goulet de Givors aux Givordins
- ▶ Une exigence forte sur la nécessité d'un contournement ferré qui se réalise du Nord au Sud en même temps pour libérer l'ensemble du réseau ferré de l'agglomération du trafic de transit.
- ▶ Une décision nouvelle innovant sur la place du rail-passager pour les liens entre l'agglomération lyonnaise et sa région urbaine. Des lignes cadencées type RER peuvent capter une part déterminante du trafic entrant dans l'agglomération venant de Vienne, Villefontaine, Lagnieu, Bourg, Villefranche, Roanne, St-Etienne... Cela implique d'identifier les gares périphériques (Vénissieux, St-Fons, Tassin, Sathonay...), les conditions tarifaires (cartes multimodales d'agglomération), et les fréquences nécessaires aux trajets domicile-travail
- ▶ Une décision nouvelle pour porter au bout la réflexion sur l'anneau des sciences, qui doit devenir un outil de transformation d'un périphérique autoroutier incomplet, en un boulevard urbain donnant la priorité à un transport en commun lourd circulaire, réduisant fortement les temps de trajets entre les gares périphériques et les pôles d'échanges multi-modaux.
- ▶ Bien évidemment le report sur les gares d'une part importante du trafic routier doit être accompagné par une nouvelle ambition pour les transports en commun dans l'agglomération. L'expérience des usagers montre la complémentarité potentielle métro-tram-bus, et la nécessité de renforcer un maillage métro réduisant les temps de

déplacements, articulés à un réseau tram permettant de densifier le maillage en transport lourd, avec un développement de bus élargi dans un maillage fin dans tous les quartiers. Il faut reprendre l'ancien projet de ligne E de la Doua à Grange Blanche, tout comme le prolongement des lignes de métro vers des pôles multi-modaux périphériques à l'extérieur de la première couronne (Vénissieux,...), le développement de nouvelles lignes fortes sur le trajet du 12, la desserte de Corbas...

D'autres questions moins impactantes sur les investissements sont aussi essentielles à la mobilité de demain, la part des modes doux, marche et vélo, et donc l'accompagnement dans l'organisation urbaine, éclairage privilégié des trajets piétons et non des chaussées, garages vélos sécurisés, vélos à l'arrière des bus et trams...

Ces orientations nouvelles sont irréalisables dans le cadre financier existant et les contraintes de baisse de dotations. Elles obligent à poser la question du renforcement du financement par l'activité économique visant comme à Paris les 50% (38% seulement à Lyon).

Compte tenu des délais contraints de la révision actuelle du PDU, il est nécessaire d'affirmer tout de suite que le PDU qui sera délibéré au printemps ne sera qu'une étape centrée sur les projets connus dans la logique du PDU actuel, mais que cette étape doit ouvrir une réflexion plus large pour la mise en oeuvre des projets du SCOT, et qu'il faut tout de suite engager un travail de longue haleine, faisant suite au PLU-H pour aller vers un PDU profondément repensé dans les années qui suivront.

Ce débat du PDU doit être l'occasion de faire grandir l'exigence d'une autre mobilité dans l'agglomération lyonnaise !