

DÉLIBÉRATIONS

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Réf. : CV/D35-2017

Séance du 23 mars 2017 – Convocation du 14 mars 2017

Compte rendu affiché le 31 mars 2017

Présidente de séance : Valérie GLATARD

Secrétaire de séance : Marine MATHEY

Présents :

Valérie GLATARD, Marc RODRIGUEZ, Claire LEBAHAR, Youcef BOUREZG, Hélène SORREL-DUNAND, Laurent BUFFARD, Gisèle COIN, Alain GOJON, Guillemette DEBORDE, Michel MATHEY, Myriam MARMONIER, Gilbert PETITJEAN, Marine MATHEY, Xavier LAURE, Michel HU, Christine PERRIN-ESSERTAISE, Marc GRAZIANA, Nadine DUPLOT, Sylviane CARISSIMI, Yves ARTETA, Andrée MANGUELIN, Philippe BIRKER, Vincent VIVO, Patrick RACHAS.

Absents représentés

Jean-Jacques DUPERRAY par Xavier LAURE ; Claire POINT par Claire LEBAHAR ; Pascal NICOT par Sylviane CARISSIMI.

Excusé

Tameur GUENNAT.

Nombre de conseillers	
En exercice	29
Présents	24
Votants	27
Exprimés	27

Objet : Avis du Conseil Municipal sur le Plan de Déplacements Urbains 2017-2030 de l'agglomération lyonnaise

Le cadre réglementaire du Plan de Déplacement Urbains (PDU) est posé par le Code des Transports, dans ses articles L 1214 ainsi que R 1214 et suivants.

L'élaboration du PDU de l'agglomération lyonnaise est pilotée par le Sytral (Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise). L'objectif est de constituer un document stratégique et programmatique, pour déterminer les grandes orientations de la politique de déplacements à l'échelle du territoire ainsi que les actions à entreprendre pour rendre la mobilité urbaine plus durable.

Le périmètre couvert est la Métropole de Lyon, la Communauté de communes de l'Est Lyonnais ainsi que les communes de Brindas, Chaponost, Greyzieu la Varenne, Messimy, Sainte Consorce et Thurins.

Le premier PDU de l'agglomération lyonnaise a été élaboré en 1997, le second en 2005 ; les actions menées dans ce cadre ont permis de faire passer la part de l'usage voiture particulière de 53,1% à 43,9% des déplacements entre 1995 et 2015.

Les points principaux du diagnostic réalisé en vue du nouveau PDU sont :

- Fort développement démographique de l'agglomération : + 9% entre 1999 et 2011, accompagné d'un développement économique et d'une augmentation du nombre d'emplois.
- Extension des mobilités domicile-travail : 25 % des emplois de l'agglomération lyonnaise sont occupés par des actifs n'y résidant pas.
- Préoccupation forte du niveau de pollution atmosphérique, dépassant régulièrement les seuils réglementaires pour 40% de la population de Lyon et Villeurbanne.
- Amélioration du réseau de transport collectif, à poursuivre.
- Réseau routier dense, régulièrement saturé et générateur de nuisances.
- Réseau Vélo'v et d'autopartage en développement.
- Leviers identifiés sur l'optimisation de l'utilisation des stationnements existants ainsi que sur la répartition de l'espace public pour les différents usages (prépondérance aujourd'hui encore marquée de la place dédiée à la voiture particulière).
- Évolution des pratiques encourageantes : baisse de l'usage de l'automobile, progression des transports collectifs, de la marche, du vélo.
- Transports des marchandises encore essentiellement routiers.

Des problématiques hétérogènes selon les secteurs :

- Le Centre et l'Est vont accueillir plus de 2/3 de la production de logements neufs d'ici 2030, donc par conséquent une part importante de la hausse des déplacements.
- Le Nord : difficultés d'accessibilité liées à la topographie, saturation des quais de Saône ; attractivité du train en rive droite mais saturation de certains parkings de gares.

Le plan d'action comprend 8 axes stratégiques :

- Une mobilité sans couture : l'objectif est de faciliter la transition d'un mode de déplacement à un autre : meilleure information multimodale, développement d'une tarification globale, meilleure organisation du rabattement.
- Un espace public accueillant et facilitant les modes actifs : augmenter la place réservée aux piétons et modes doux dans l'espace public et en améliorer la sécurité ; encourager le recours aux modes actifs, améliorer l'intégration urbaine des infrastructures de transport.
- Des transports collectifs performants et attractifs : augmenter capacité et fiabilité réseau structurant (transports urbains et ferroviaires) ; améliorer la densité des transports urbains et la performance des bus, renforcer les liens en transports collectifs avec les territoires voisins, réduire les nuisances induites par le réseau des transports collectifs, poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs.
- Une mobilité automobile régulée et raisonnée : organisation d'un réseau de voirie optimisé et hiérarchisé, soutien à l'autopartage, politique de stationnement favorisant la multimodalité, agir sur le parc de véhicules pour limiter les nuisances.
- Susciter et accompagner le changement des comportements : faire connaître l'ensemble des services existants, travailler avec les sites générateurs de déplacements, soutenir les actions de management de la mobilité.
- Favoriser l'accès à la mobilité pour tous : amélioration en desserte tous modes des quartiers politique de la ville, accompagner les publics fragiles pour favoriser leur mobilité, renforcer l'accessibilité du réseau.
- Des transports de marchandises mieux intégrés : réduire leur impact environnemental, consolider le partenariat avec les professionnels du secteur, améliorer la connaissance du transport de marchandises par tous les acteurs et favoriser la prise en compte de la logistique dans l'aménagement urbain.
- Modalités de mise en œuvre et de financement : entretenir le dialogue partenarial autour de la question des déplacements, également avec les autres politiques sectorielles et avec les territoires voisins, innover dans la coopération avec les acteurs privés, garantir la viabilité financière du réseau. Mise en œuvre du PDU en lien avec les partenaires du Sytral, les habitants, les communes notamment pour l'élaboration des plans locaux de mobilité.

Concernant plus particulièrement le secteur Nord (plateau Nord et Val de Saône), des enjeux et priorités spécifiques ont été identifiés. Les principaux enseignements du diagnostic sont les suivants :

- Hausse de la pratique de la marche et des transports collectifs (plutôt sur le plateau Nord) bien que la voiture reste très largement majoritaire (encore 36 % des déplacements de moins de 1 km).
- Secteur très dépendant des autres en matière d'emploi et liaison avec le centre de l'agglomération limitée par des contraintes naturelles et d'infrastructures.
- Réseau ferroviaire important mais parkings des gares souvent saturés.

Les enjeux sont donc : la diminution du trafic automobile, l'amélioration des conditions de franchissement des multiples coupures pour tous les modes, l'optimisation des déplacements vers le centre et le reste de l'agglomération.

La stratégie vise à réaliser des aménagements en rive gauche pour fiabiliser les temps de parcours en bus, en rive droite, à optimiser les capacités ferroviaires et la stratégie de rabattement sur les gares. De façon plus locale, il convient également d'améliorer le réseau piéton et vélo.

Les actions programmées d'ici 2022 :

- Développer l'utilisation du train (communication),
- Aménager les accès de la gare de Sathonay-Rillieux,
- Organiser les rabattements vers les gares de la rive droite du Val de Saône (accès voiture particulière concentré sur la gare de Saint Germain au Mont d'Or et accès par des modes alternatifs vers les autres gares),
- Améliorer la performance du réseau de bus urbains (lignes 40, 70 et 43 – fixation d'un temps de parcours optimisé garanti, non soumis aux aléas de la circulation, grâce à des aménagements),
- Étudier l'opportunité d'une voie réservée au transport collectif et au covoiturage sur la partie urbaine de l'A42,

- Adapter la desserte routière pour préserver l'attractivité du secteur Nord (étude d'opportunité sur la création d'un barreau de liaison A89-A6-A46 ; sur celle d'un ou plusieurs diffuseurs dans le secteur de la plaine des Chères et du Val de Saône),
- Favoriser l'usage des modes actifs, notamment pour le vélo sur les quais de Saône rive gauche et pour favoriser le rabattement vers les stations de métro de Caluire et Vaise, les gares, le parc-relais TCL de Vaise. Améliorer les cheminements piétons vers les points d'entrée du réseau de transport collectif et pour les franchissements des coupures (rivières, voies ferrées...).

Les actions programmées d'ici 2030 :

- Vers un système de mobilité multimodale cohérent pour le Val de Saône :
 - La liaison Sathonay-Trévoux, projet interdépartemental de compétence régionale,
 - Recherche de complémentarité et d'optimisation avec les lignes interurbaines actuellement existantes, notamment sur le département de l'Ain.
- Une mobilité automobile raisonnée et régulée : positionnement affirmé de Saint Germain au Mont d'Or comme pôle d'entrée d'agglomération pour le territoire Nord et limitation de la vitesse sur l'A46.
- Susciter et accompagner les changements de mobilité : collaboration avec les zones d'activité, génératrices de déplacements, pour développer des plans de mobilité.

Conformément à l'article L1214-15 du Code des transports, l'avis du Conseil Municipal est requis sur ce projet. Par suite il fera l'objet d'une enquête publique. Au terme de la procédure, il reviendra au conseil syndical du Sytral d'approuver le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise.

La commission aménagement de la ville s'est réunie le mercredi 15 mars pour étudier le projet de PDU.

Elle s'est abstenue lors du vote relatif à ce document et a émis les avis suivants :

- La commission prend acte d'un manque d'ambition global du PDU pour le Val de Saône compte-tenu des enjeux liés au développement économique de la partie nord de l'agglomération et aux contraintes physiques du territoire et de ses axes de circulation. Certes, le Val de Saône n'accueillera pas une des progressions démographiques les plus fortes de la métropole, cependant, les perspectives de développement de la côtère de l'Ain entre Massieux et Trévoux ont des conséquences directes sur le nombre de déplacements, qui se superposent au trafic existant dans la partie métropolitaine du Val de Saône.
- La commission trouve inacceptable que l'axe de déplacement nord-sud, enjeu central de mobilité vers le centre de la Métropole, soit abordé de façon scindée et sans engagement précis.
D'une part, sont évoqués des aménagements de la ligne forte (70 - 40 et 43), prévus à l'horizon 2022, qui n'ont fait à ce jour l'objet d'aucune étude en coordination avec les élus des communes concernées et dont le contenu demeure flou. De plus, dans la mesure où aucune disposition de la Programmation Pluriannuelle d'Investissement de la Métropole sur le mandat 2014 - 2020 ne prévoit une action forte au niveau des voiries communautaires, il est légitime de se poser la question de la sincérité de l'objectif de 2022 porté par le PDU.
D'autre part, la réouverture aux voyageurs de la ligne entre Trévoux et Lyon, inscrite au SCOT, est envisagée à une échéance lointaine et sans engagement de la Métropole, qui rattache le projet à une compétence régionale.
Cet axe stratégique doit impérativement être abordé de façon multimodale. Il convient de concentrer les efforts des différentes collectivités autour de la réalisation d'une réelle ligne forte, qu'elle soit assurée par un train ou un bus à haut niveau de service, seule alternative efficace au recours massif à la voiture particulière, au lieu de disperser des investissements publics sur des projets moins efficaces.
- La commission rappelle que l'accès à la gare d'Albigny-Villevert reste très difficile et Neuville remplit, sur ses stationnements publics à proximité immédiate du centre-ville, la fonction de parc-relais pour de nombreux usagers du train. La commune attend donc un appui de la Métropole, dont c'est la compétence, dans la mise en œuvre d'une réelle stratégie de rabattement sur cette gare, pour l'ensemble des habitants concernés, y compris les résidents des communes voisines qui ne peuvent accéder à la gare en modes doux.
- La commission déplore le manque d'ambition pour les aménagements dédiés aux modes alternatifs à la voiture particulière dans le Val de Saône : difficultés des piétons et cyclistes pour traverser le pont de Neuville, absence de bornes Vélo'v et de stations de rechargement des véhicules électriques. Une politique plus volontariste en la matière est indispensable.
- La commission désapprouve le report à l'échéance 2030 de la décision de création d'un diffuseur au niveau de Quincieux permettant l'utilisation du pont de l'autoroute pour la circulation de transit.

La commission Aménagement de la Ville considère donc que, compte-tenu du caractère crucial de l'enjeu des déplacements pour le Val de Saône, le projet de PDU constitue une réponse tant inadaptée qu'insuffisante.

Le Conseil Municipal à l'unanimité :

- OUI l'exposé de Monsieur l'adjoint référent,
- VU le Code des Transports, et notamment ses articles L1214 ainsi que R1214 et suivants,
- VU le projet de Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération Lyonnaise 2017-2030,
- CONSIDERANT que :
 - Le contenu du Plan de Déplacements Urbains 2017-2030 de l'agglomération lyonnaise relatif au Val de Saône constitue une réponse tant inadaptée qu'insuffisante aux enjeux du secteur,
 - L'axe stratégique de déplacement du couloir Nord-Sud (liaison au centre de la Métropole) est abordé de façon scindée et inefficace, sans engagement précis d'amélioration,
 - La question de l'accès à la gare d'Albigny-Villevert et la politique de stationnement des usagers du train nécessitent la construction d'une stratégie globale portée par la Métropole, insuffisamment explicitée dans le PDU,
 - Les aménagements envisagés pour les modes doux sont largement insuffisants,
 - Le report à 2030 de la décision de création d'un diffuseur au niveau de Quincieux ne prend pas en compte l'état de saturation actuel du réseau routier,
 - **REJETTE le projet de Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise 2017-2030.**

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif de Lyon dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'État.

Après en avoir délibéré les mêmes jour, mois et an que ci-dessus.

Pour extrait conforme,
Neuville-Sur-Saône, le 23 mars 2017
Le Maire,
Valérie GLATARD.

Acte rendu exécutoire après

- Dépôt en Préfecture le 27/03/2017
- Publication ou affichage le 27/03/2017

Valérie GLATARD, Maire.

