

Dossier technique

Le PDU

LE PLAN DES DEPLACEMENTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE DE 1997

(Du point de vue des transports en commun)

LE PDU, QU'EST-CE QUE C'EST ? A QUOI ÇA SERT ?

Définition :

Les premiers PDU ont été initiés par la LOTI de 1982 (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs). Ils n'étaient pas obligatoires. En 1996, la LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie) les rend obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

"Le Plan de Déplacements Urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le Périmètre des Transports Urbains(...).

Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

Il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient".

(Article 14 de la Loi sur l'Air).

L'agglomération lyonnaise est la première à adopter un PDU nouvelle formule (la démarche ayant été entamée suite à une grande enquête origines/destinations menée sur l'agglomération de 1986 à 1995, soit avant l'adoption de la Loi).

En 2000, la Loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) renforce le rôle des PDU et leur donne un statut intermédiaire pour l'urbanisme entre le SCOT (Schéma de Cohérence Territorial) et les PLU (Plans Locaux d'Urbanisme). Ces nouvelles dispositions entraînent la révision des PDU,

depuis 2002 dans le cas de Lyon (enquête publique du 20 septembre 2004 au 22 octobre 2004).

Les 9 orientations d'un PDU

- ⇒ La diminution du trafic automobile
- ⇒ Le développement de l'usage des transports collectifs, des moyens de déplacements économes et moins polluants
- ⇒ L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération afin de rendre plus efficace son usage
- ⇒ L'organisation du transport et la livraison des marchandises de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement
- ⇒ L'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie, et souterrain
- ⇒ L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel par les transports en commun et le covoiturage
- ⇒ La sécurité de tous les déplacements (Loi SRU)
- ⇒ L'encouragement au développement de plans de mobilité pour les entreprises (Loi SRU)
- ⇒ Le développement de la tarification intégrée pour l'ensemble des déplacements (Loi SRU)

La cohérence avec les autres documents

- **Le Schéma de Cohérence Territorial (SCOT) :**

Le Plan des Déplacements Urbains (PDU) suit les orientations définies dans le SCOT.

- **Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) :**

Le PDU conditionne les aménagements d'urbanisme locaux orientés par le PLU.

- **Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air :**

La loi instaure le droit, reconnu à chacun, de respirer un air qui ne nuit pas à la santé. Pour cela, elle a imposé l'élaboration d'un Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA). Le PDU doit s'inscrire en cohérence avec ce dernier.

Le processus d'élaboration du PDU

C'est la Loi qui détermine les différentes étapes d'élaboration d'un PDU. La concertation est présente à toutes les étapes de l'élaboration du document, notamment par l'entremise des associations :

- **Les étapes légales pour l'approbation d'un PDU**

- ⇒ Pré-diagnostic et diagnostic sur la situation des déplacements dans l'agglomération
- ⇒ Scénarios et études de solutions
- ⇒ Évaluation puis "choix" du pré-projet par délibération de l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU)
- ⇒ Soumission pour avis aux personnes publiques et concertation préalable avec la population (3 mois)
- ⇒ Prise en compte des avis et des résultats de la concertation
- ⇒ Enquête Publique (Délai minimum de 1 mois)
- ⇒ Procédures administratives : Transmission du rapport au commissaire enquêteur - Transmission du dossier par le préfet au président du tribunal administratif et à l'autorité organisatrice
- ⇒ Modifications éventuelles du projet
- ⇒ Approbation définitive du PDU par l'autorité organisatrice

Source : <http://pdu.agglo-paysdaix.fr/pdu/index.html>

Les scénarios du projet de PDU de 1997

- **Scénario A :**

Poursuite de la politique suivie jusque-là : on pense que pour réduire les embouteillages, la seule solution est d'augmenter la capacité des voiries et de développer pour les transports en commun le réseau métro qui possède « l'avantage » de ne pas pénaliser la circulation automobile. S'il reste un peu d'argent (peu probable en raison du coût du métro), on tente quelques améliorations pour les bus mais toujours sans vraiment réduire la place des voitures.

- **Scénario B :**

Ce scénario reconnaît que la réduction de pollution atmosphérique en agglomération passe par la limitation de la circulation des voitures. Il recommande, dans le même temps, de proposer en guise d'alternative des transports en commun efficaces et non polluants. Il s'agit donc de limiter la place des voitures uniquement au profit des transports en commun. Ce scénario présente donc les axes les plus fréquentés (ou ceux qui ont le plus fort potentiel en terme de nombre de voyageurs par jour) et propose qu'il n'y ait pendant les 10 ans d'application - vu la fréquentation attendue qui ne justifie pas les investissements gigantesques du métro - ni création métro ni prolongement souterrain. Le document présente 12 axes prioritaires :

- **A1 → Presqu'île - Oullins - Saint Genis Laval**
- **A2 → Presqu'île - Saint Just - Point du Jour - Francheville**
- **A3 → Vaise - Presqu'île nord - Part-Dieu - Vaulx en Velin**
- **A4 → Duchère - Vaise - Part Dieu - Vénissieux Minguettes**
- **A5 → Part Dieu - Caluire/Rillieux**
- **A6 → Presqu'île centre - Part-Dieu - Campus de La Doua**
- **A7 → Gerland - Etats-Unis - Grange-Blanche - Gratte-Ciel - La Doua (ligne de rocade)**
- **A8 → Vaulx en Velin - Bron - Vénissieux - Saint-Fons - Gerland (ligne de rocade)**
- **A9 → Presqu'île - Maisons Neuves - Décines - Meyzieu**
- **A10 → Bron - Grange-Blanche**
- **A11 → Presqu'île - Saint Priest**
- **A12 → Gerland - Oullins**

Il propose de réfléchir aux modes que ces axes utiliseraient et préconise que ce soient des modes de surface qui cumulent certains

avantages : traction électrique non polluante pour l'air de l'agglomération, site propre, priorité aux feux, matériel neuf qui n'a pas l'image de l'autobus (souvent assimilé à un transport polluant, inconfortable, de faible fréquence, englué dans la circulation...), matériel de grande capacité, fréquence au pire de 10 min en heures pleines et 20 min en heures creuses (pour les lignes qui présentent le plus faible potentiel comme les lignes de rocade). Le choix devait donc se faire entre le trolleybus guidé appelé parfois "tramway sur pneus" (type TVR de Bombardier, Translohr de Lohr ou Civis/Cristalis à guidage optique d'Irisbus), trolleybus moderne Cristalis d'Irisbus et tramway moderne selon l'importance de la fréquentation attendue sur les axes.

• **Scénario C :**

Il propose en plus des 12 axes prioritaires, de redonner une grande place aux déplacements à pieds ou en vélo pour diminuer enfin la part de la voiture (responsable en grande partie de la pollution atmosphérique - proportionnellement, bien plus que les autobus diesel par exemple - et responsable d'accidents, d'occupation importante de l'espace, du bruit...) dans l'ensemble des déplacements. Il prévoit également une politique globale de développement des transports avec :

- couloirs de circulations pour garantir une vitesse commerciale moyenne d'au moins 15 Km/h en centre-ville et 20 Km/h en couronne
- priorité aux feux dès la première couronne avec couloirs d'approche chaque fois que possible
- etc. (le reste concerne moins les TC)

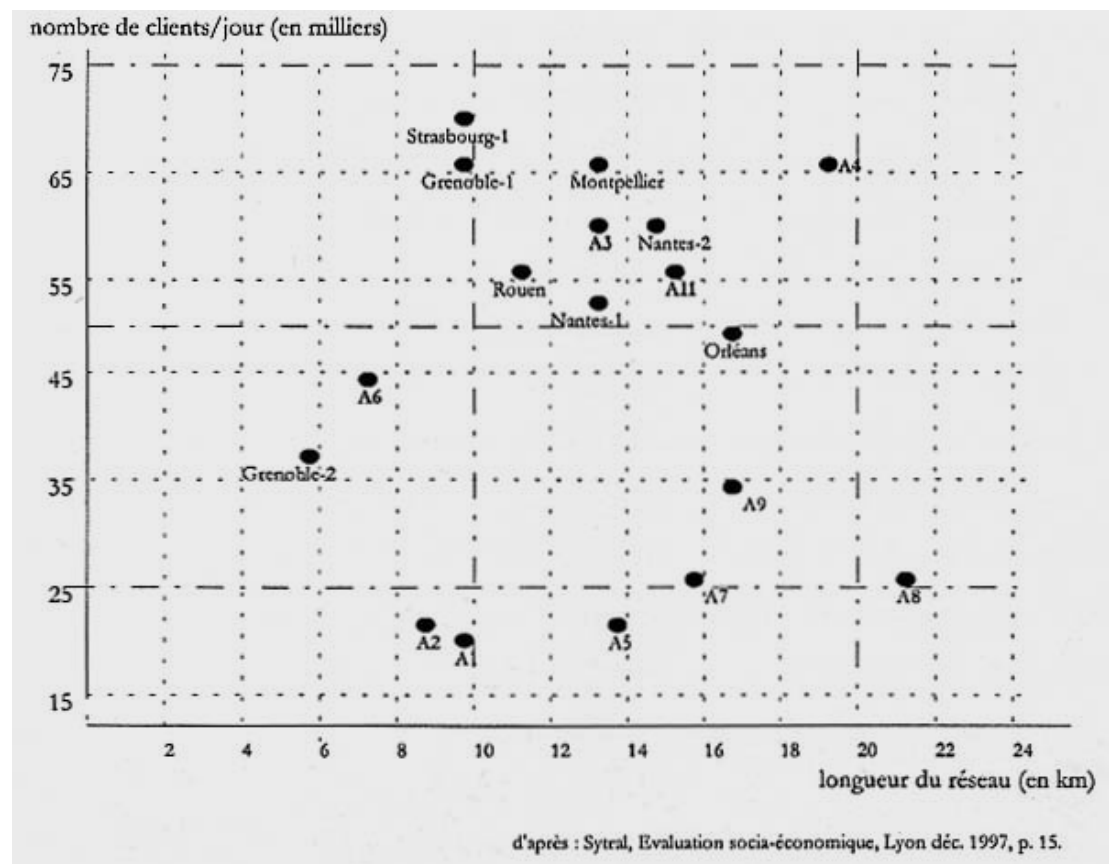
C'est le scénario C que les personnes qui ont participé au vote ont choisi à 76 %.

Le potentiel de chacune des lignes fortes du PDU de 1997

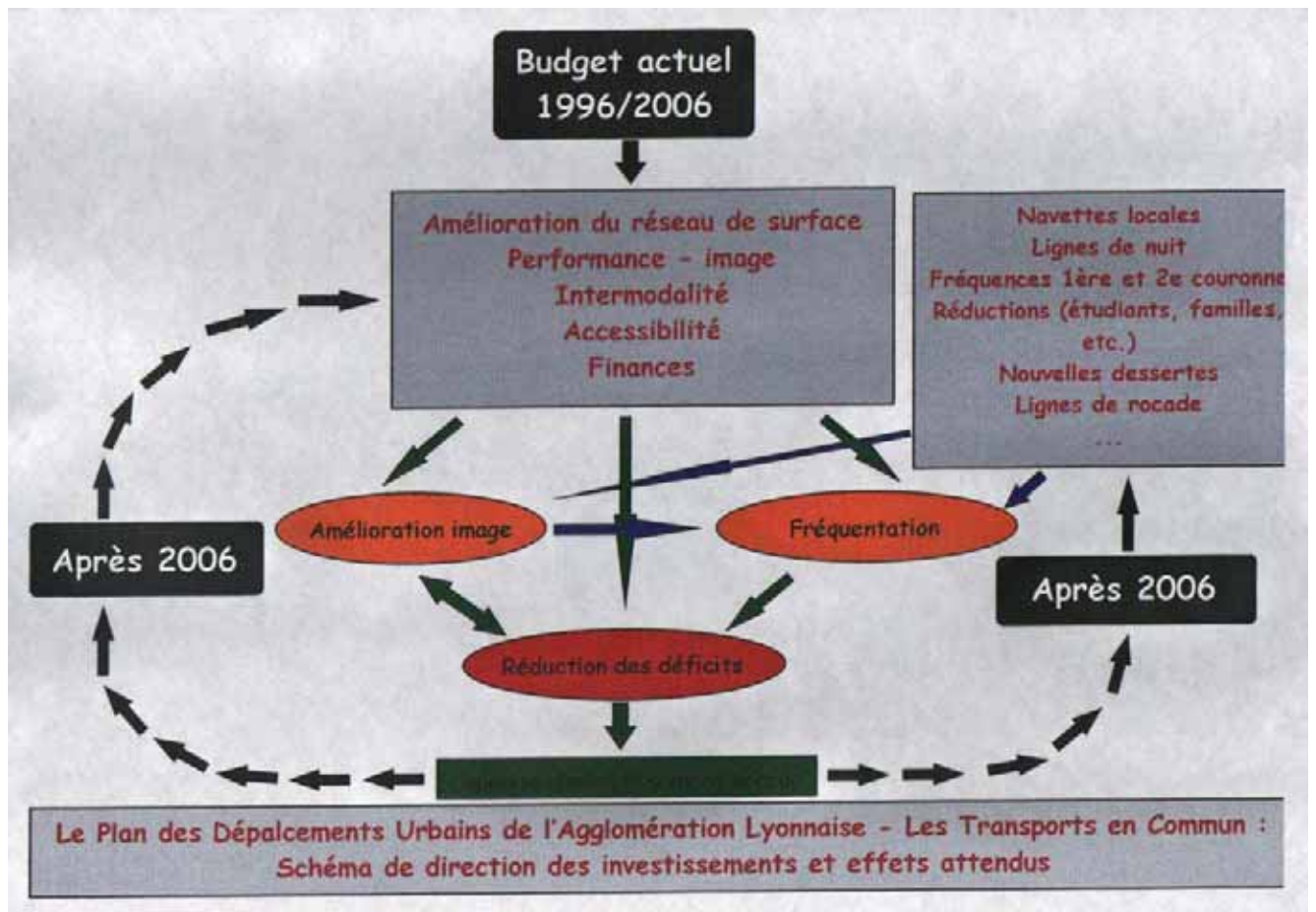
Après études préliminaires sur la fréquentation potentielle et le trajet possible, les lignes fortes étaient proposées ainsi :

- **A1 → Bellecour - Oullins - Saint Genis Laval**
- **A2 → Bellecour - Perrache - Trion - Point du Jour - Francheville**
- **A3 → Vaise - Saint-Paul - Hôtel de Ville - Part-Dieu - Grandclément - Vaulx en Velin**
- **A4 → Duchère - Vaise - Part Dieu - Etats-Unis - Minguettes**
- **A5 → Part Dieu - Caluire/Rillieux**
- **A6 → Perrache - Guillotière - Part-Dieu - Charpennes - Campus de La Doua**
- **A7 → Gerland - Etats-Unis - Grange-Blanche - Gratte-Ciel - La Doua (ligne de rocade)**
- **A8 → Vaulx en Velin - Bron - Vénissieux - Saint-Fons - Gerland (ligne de rocade)**
- **A9 → Perrache - Saxe-Gambetta - Laurent Bonnevey - Décines - Meyzieu**
- **A10 → Voir A11**
- **A11 → Perrache - Grange-Blanche - Bron - Université Lumière - Saint Priest**
- **A12 → Gerland - Oullins**

Pour comparaison et afin de voir quel mode de transport pouvait être choisi selon l'axe, on peut se référer à ce graphique (page suivante).



La « philosophie » du PDU de 1997 vis-à-vis des Transports en Commun



Amélioration du réseau de surface (hiérarchisation)

Lignes fortes	Chaussement par centre (Presqu'île - ardon Paris-Lyon)
	Fréquence important : parado
	Temps de trajet garanti
	Nouveau matériel : électrique
	confortable
	économique
	performant
	Image positive
Crénes d'agglomération	
Liénes de rabattement	
Navettes locales	

Accessibilité

Matériel aménagement, accessible aux personnes handicapées (plancheurs bas, annonces visuelles et sonores, affichage braille, sièges adaptés...)

Arrêts numérotés et accessibles aux personnes handicapées (bords relevés, plans au sol, annonces dans les stations de métro...)

Intermodalité

Tarification commune (TCU, train, parcs, autos, taxis...)

Parcs-relais, garages à vélos

TCU acceptant vélos

Finances

Bilan financier global équilibré
les recettes des usagers couvrent les dépenses de fonctionnement

Le détail des axes imaginés et retenus par le SYTRAL.

Les axes en jaune vont être mis en oeuvre ou lancés dans le mandat 1996/2006. Les axes en bleu n'ont pas encore été prévus.

QU'A-T-ON FAIT SUITE A L'ADOPTION DU PDU ?

A l'époque, le SYTRAL était composé de 6 représentants du Grand Lyon et de 6 représentants du Conseil Général du Rhône. La majorité du SYTRAL suit donc les résultats des élections municipales... de Lyon (qui induisent les résultats des élections au Grand Lyon) !

Les lignes fortes du mandat municipal de Lyon 1995/2001 :

Sous la présidence de Christian PHILIP, le SYTRAL préféra faire le choix d'un matériel ayant fait ses preuves. C'est donc le tramway moderne type Citadis d'Alstom qui fut choisi pour les 4 lignes fortes les plus importantes tandis que, pour les autres, on envisageait plutôt le trolleybus de dernière génération de type Cristalis d'Irisbus. Les 4 lignes de tram projetées à l'origine étaient :

- **A6 → trajet retenu : Confluent - Gare de Perrache - Gare de la Part Dieu - campus de La Doua**
mise en service prévue : **janvier 2001**
NB : La portion Confluent - Gare de Perrache fut suspendue en raison de la mise en œuvre du projet "Lyon Confluence" pour ne pas perturber la réflexion d'ensemble qui allait être menée pour ce quartier
- **A10/A11 → trajet retenu : Gare de Perrache - Bachut - Grange-Blanche - Bron - campus de Bron - Porte des Alpes - Saint-Priest Bel-Air**
mise en service prévue: **janvier 2001** pour Perrache - Porte des Alpes et **janvier 2004** pour Porte des Alpes - Saint-Priest Bel-Air
NB : Le prolongement vers Saint-Priest fut plus rapide que prévu et l'ouverture eut lieu le 27 octobre 2003
- **A3 → trajet projeté : Vaise - Saint-Paul - Presqu'île nord - Part-Dieu - Laurent Bonnevey - Vaulx-en-Velin**
mise en service prévue initialement: **janvier 2007**
NB : Si le trajet prévu épousait celui de la ligne 1+51, on risquait de voir se poser un problème de place pour le secteur Terreaux-Hôtel de Ville

- **A4 → trajet projeté : Duchère - Gare de Vaise - Part-dieu (par tunnel Croix-Rousse) - Etats-Unis - Gare de Vénissieux - Minguettes**

mise en service prévue initialement: plus tard (2010 ?)

NB : Cette ligne reprenait le trajet de la ligne 36. On aurait vu ainsi la capacité des voiries du tunnel de la Croix-Rousse réduite de moitié... Qui osera ?

La Déclaration d'Utilité Publique pour les 2 premières lignes parvint en septembre 1998. Malgré une procédure engagée notamment par des commerçants de la rue de Marseille (<http://membres.lycos.fr/tramway/>), les travaux commençaient (l'objectif étant la mise en service avant les élections municipales de 2001).

Les lignes fortes du mandat municipal de Lyon 2001/2007 :

En 2001, surprise ! La gauche passe à Lyon (et donc au Grand Lyon) suite à la division de la droite ! Le SYTRAL change donc de tête (Bernard RIVALTA succède à Christian PHILIP). La nouvelle équipe décide de quelques changements dans les projets prévus alors.

- **A1 → Presqu'île – Saint Genis-Laval :**
Le SYTRAL estime qu'il faut attendre la réalisation du TOP avant de pouvoir procéder aux aménagements.
- **A2 → Presqu'île – Francheville :**
Idem.
- **A3 → Vaise - Vaulx en Velin :**
Abandon du projet de tram remplacé par un projet de ligne par trolleybus type Cristalis nommé « C3 » reprenant les trajets des lignes 1 et 51. C3 comporterait un site propre uniquement dans le secteur de Vaulx-en-Velin et devrait se contenter dans la portion qui voit le plus de circulation de son couloir à contresens qui lui permet... d'aller moins vite que dans le sens de la circulation (en raison de l'absence de protection dudit couloir) !

- **A4 → Duchère - Vénissieux Minguettes :**

La portion sud Part-Dieu - Minguettes est la seule pour laquelle le SYTRAL a fait un choix. Il s'agirait du tram. La portion Jet-d'Eau - Minguettes devrait être mise en service en 2013 (début des travaux prévu en 2010). L'appel d'offre est en cours (septembre 2004) mais rien n'est encore décidé pour l'instant, d'autant que le retrait de l'engagement de l'Etat en matière de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) laisse planer l'incertitude sur les délais. Pour la portion nord, rien ne se fera dans cette mandature. A noter également que la mise en œuvre effective du projet dépendra de la prochaine mandature...

- **A5 → Part Dieu - Caluire/Rillieux :**

Un projet de 2 lignes en trolley type Cristalis partiellement protégées de la circulation est en concertation. La ligne C2 reprendrait l'itinéraire de la ligne 59 actuelle vers Rillieux et la ligne C1 ferait le trajet Part-Dieu - Caluire en faisant le crochet par la Cité Internationale et la Montée des Soldats où un site propre a été installé (site propre composé d'une seule voie emprunté actuellement dans un sens le matin et dans l'autre l'après-midi). Mise en service prévue en novembre 2008. Le projet intègre donc la desserte de la Cité Internationale qui était étudiée à part dans le projet du PDU de 1997.

- **A6 → Confluent – La Doua :**

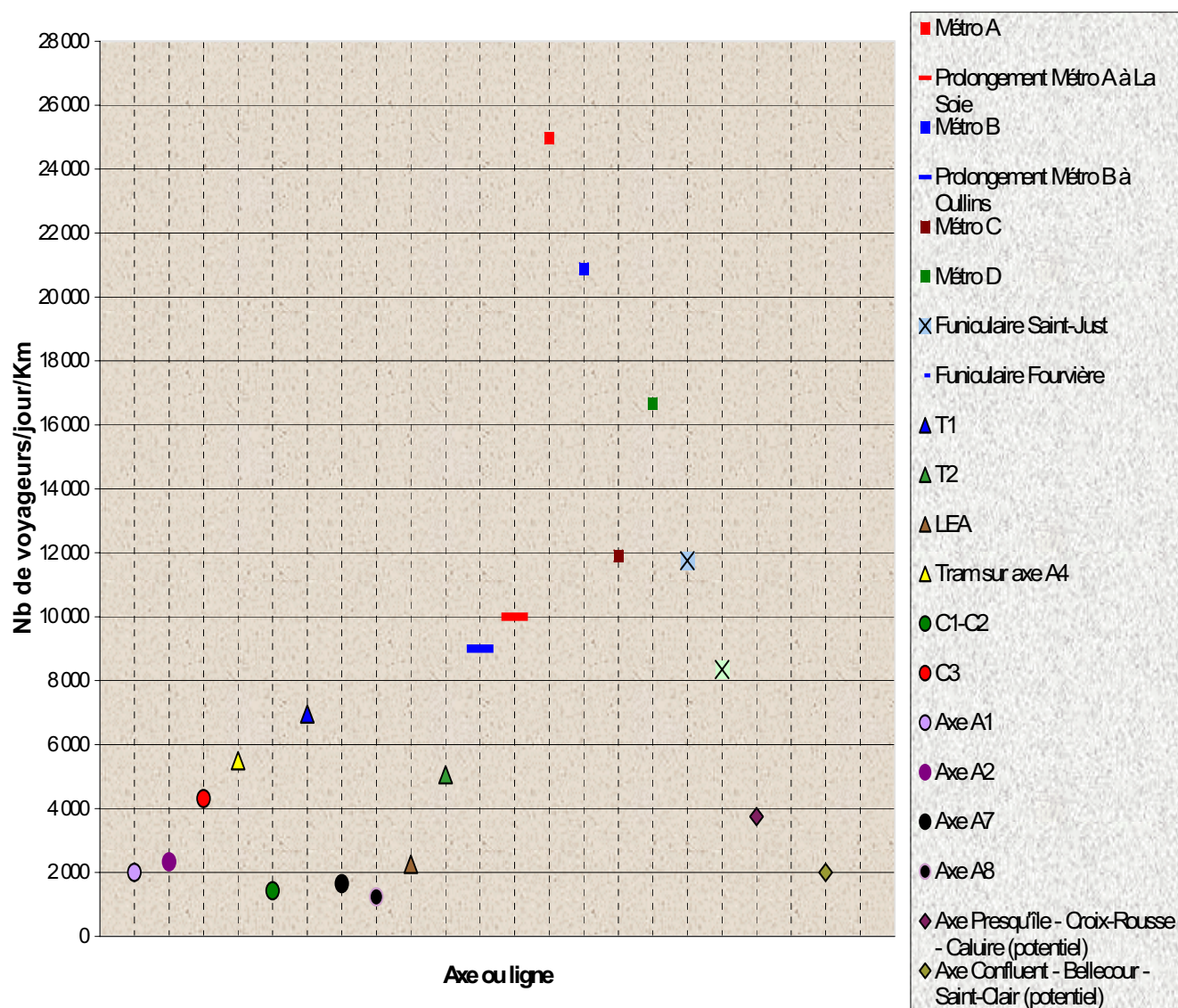
Réalisé par T1 sauf pour la portion Confluent - Gare de Perrache pour laquelle le tram sera prolongé. Les travaux sont en cours. Mise en service prévue en septembre 2005.

- **A9 → Meyzieu – Presqu'île :**

Pour cet axe, la municipalité avait fait de la conversion en tram de l'ancien Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL) un des points essentiels de son programme même si cela modifiait en partie la destination principale de l'axe puisque la ligne du CFEL aboutit à la Part-Dieu. Une solution a été trouvée en prévoyant le prolongement de la ligne A vers La Soie en correspondance avec le tram LEA (Ligne de l'Est de l'Agglomération) et le tram-train LESLYS (express vers l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry). Les 2 sont en travaux avec ouverture prévue pour fin 2006.

- **A10/A11 → Presqu'île – Bron – Saint Priest :**
Réalisé par T2 (prolongement ouvert le 27/10/2003).
- **A12 → Gerland – Oullins :**
Le PDU proposait un pont bus sur le Rhône présentant de nombreux avantages par rapport à un prolongement de la ligne B (évalué de 170 à 225 M d'€uros selon la longueur du prolongement) : rapidité de construction, coût (estimé à 25 M d'€uros pour le pont bus), trafic potentiel bien inférieur au trafic minimum d'une ligne de métro à grand gabarit mais aussi différence de temps de trajet négligeable par la solution bus sur pont que par métro (en raison du site propre) ! Le SYTRAL prévoit cependant plutôt le prolongement de la ligne B vers 2015. Les études devraient être lancées en 2005.

COMPARATIF LIGNES FORTES DU PDU DE 1997/ AXES IMPORTANTS A LYON EN 2004



Les autres éléments réalisés ou en projet avancé :

- Le PDU prévoyait également la réduction des voiries qui passent au-dessus d'une ligne de métro. Des pistes cyclables ont ainsi remplacé une voie sur l'axe Gambetta/Albert Thomas.
- Quelques carrefours ont vu des couloirs d'approche et des priorités aux feux aménagées. Par exemple pour l'arrivée à

l'arrêt Pont Kitchener RG des lignes 31/46/49/63/73 depuis la gare routière de Perrache.

- Des couloirs de bus ont été créés ou prolongés. Exemple : ligne 8 dans la montée du Roule ou lignes 10/14/15/17/47/63/88/182/185 dans la rue Stéphane Déchant en direction de Lyon.
- La nouvelle billettique (carte « Técély » et tickets magnétiques) mise en service à la rentrée scolaire 2002
- L'annonce dynamique des temps d'attente (« Visulys ») qui a été mise en place mais n'est pas encore complètement au point quelques années après...
- Un nouveau parc-relais est en cours de construction à Vaise. A noter que la situation provisoire à gorge de Loup semble devenir définitive (parking sur la place centrale du centre d'échange qui avait été instauré après l'effondrement du toit). De plus des parcs-relais ont été ouverts à IUT Feyssine, Porte des Alpes, Gerland et à Saint-Priest en correspondance avec le tram ou le métro.
- ...

OU EN EST-ON MI 2005 ? CE QU'IL RESTE A FAIRE. LA REVISION DU PDU :

En 2002, pour mettre en conformité le PDU avec les nouvelles lois notamment la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) et pour faire valider les orientations de son nouveau comité, le SYTRAL lança la révision du PDU qui est en attente de Déclaration d'Utilité Publique.

On note certains éléments :

- L'intermodalité par une tarification commune présentée de nouveau comme une priorité
- Les économies en raison de l'endettement du SYTRAL et de la baisse de fréquentation dont la solution retenue est la lutte contre la fraude notamment par la fermeture des accès de métro. A noter que le projet de PDU de 1997 montrait qu'une augmentation significative de la vitesse commerciale des lignes entraînait une réduction importante des coûts d'exploitation et qu'un moyen de faire des économies était donc de faire des aménagements comme franchissement prioritaire des feux ou couloirs partout où cela pouvait avoir des conséquences.

- L'intégration des projets de lignes fortes selon l'état actuel, ce qui peut faire craindre qu'il faudrait pour une nouvelle majorité au SYTRAL qui souhaiterait, par exemple, un tram sur l'axe A3, faire une nouvelle révision du PDU. A confirmer.
- Le secteur Craponne – Gorge de Loup ou la RN7 à l'Ouest où le PDU dit qu'on pourrait profiter d'aménagements sur voirie pour améliorer la circulation des TC

Sources :

Projet de PDU « 3 scénarios pour un débat » - 1997

Site Internet du SYTRAL : <http://www.sytral.fr>

Projet de révision du PDU – 2004

SYTRAL : « Evaluation socio-économique » - 1997

Site web d'un PDU : <http://pdu.agglo-paysdaix.fr/pdu/index.html>