

**AVIS SUR LA REVISION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE  
L'AGGLOMERATION LYONNAISE**  
Juin 2017

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération lyonnaise porté par le Sytral est un document de planification qui définit la stratégie et les objectifs de mobilité pour le territoire déclinés en un plan d'actions.

Dans son périmètre élargi au 1<sup>er</sup> janvier 2015 comprenant la Métropole de Lyon, la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais et six communes de l'ouest lyonnais (Brindas, Chaponost, Grézieu-la-Varenne, Messimy, Sainte-Consoce et Thurins), le Sytral a lancé la révision de son PDU en avril 2015, en mettant en place une large concertation avec les acteurs du territoire. Le calendrier fixé par le Sytral prévoit une approbation du PDU fin 2017.

En tant qu'acteur du dynamisme économique du territoire et interlocutrice permanente des entreprises pour toutes leurs préoccupations quotidiennes ou stratégiques, la CCI LYON METROPOLE a été impliquée dans le travail d'élaboration en amont de la révision du PDU de l'agglomération lyonnaise. Elle a ainsi participé à deux groupes de travail entre avril 2015 et avril 2016 sur les thématiques de l'économie et du transport de marchandises. Par ailleurs, le Sytral, en présence de sa présidente, Annie Guillemot, a été auditionné par la Commission Aménagement du Territoire de la CCI LYON METROPOLE le 12 avril 2017 sur la base du projet de PDU arrêté par le Conseil Syndical du Sytral en décembre 2016.

En vue de l'enquête publique qui a lieu du 15 mai au 20 juin 2017, la CCI LYON METROPOLE, en tant que représentante des entreprises du territoire souhaite s'exprimer et rendre un avis sur ce document stratégique relatif aux déplacements des personnes et des marchandises.

En effet, les entreprises demeurent vigilantes sur l'environnement territorial et réglementaire au sein duquel elles exercent leur activité. C'est donc à ce titre que les CCI s'attachent à faire inscrire dans les documents de planification les conditions d'attractivité des territoires et du développement économique.

### **Le diagnostic et les enjeux**

Les éléments de diagnostic conduit dans le cadre de la révision du PDU font état d'une métropole dynamique avec plus 1,3 millions d'habitants, 580 000 actifs et 147 000 étudiants.

Cette attractivité se traduit par une hausse des déplacements quotidiens (4,5 millions, soit 91 000 de plus qu'en 2006) et une hausse des déplacements en provenance des territoires voisins (15%, soit 42 000). Ce dynamisme sous-tend cependant des disparités entre les territoires du centre bien desservis et la périphérie où la grande majorité des déplacements, même très courts (moins d'un km), se font en voiture.

La place importante de la voiture, la congestion du réseau routier (100 000 véhicules/jour sur le périphérique, 115 000 v/j sur l'axe A6/A7, 85 000 v/j sur la rocade Est) et la pollution atmosphérique importante à laquelle sont soumis les habitants nous oblige collectivement à agir de manière cohérente et volontaire pour répondre aux impératifs de santé publique.

La philosophie générale du PDU repose sur la vision d'une agglomération multipolaire, attractive, solidaire et durable. La CCI LYON METROPOLE souscrit à cette volonté de faire de notre métropole une métropole équilibrée favorisant la mobilité, la cohésion sociale et le développement économique tout en veillant à la préservation du cadre de vie et de l'environnement.

La CCI LYON METROPOLE souhaite rappeler que les enjeux de déplacements sont essentiels pour les entreprises à plusieurs égards :

- Les déplacements domicile-travail, doivent être facilités par l'intermodalité et la desserte efficace des sites économiques pour attirer les salariés et accueillir les fournisseurs ou les clients.
- La question des déplacements professionnels réalisés par les salariés (commerciaux, conseils, techniciens...) ou dirigeants d'entreprises au cours de leur journée de travail qui sont amenés à se déplacer de rendez-vous en rendez-vous sur l'ensemble du territoire et au-delà, doit être traitée en tant que telle. Une problématique à laquelle le réseau de transports en commun n'offre pas toujours de solutions satisfaisantes.
- La bonne organisation du transport des marchandises jusqu'au dernier kilomètre représente un enjeu majeur pour garantir l'activité économique et les services à la population dans un environnement urbain contraint, tout en en minimisant les nuisances (bruit, pollution).
- Enfin, les commerces sont bien évidemment impactés par les questions de mobilité, tant au niveau des livraisons, que de leur accessibilité pour permettre à leur clientèle de venir consommer.

La rareté du foncier économique disponible et la hausse des prix de l'immobilier d'entreprise sur le cœur de l'agglomération lyonnaise poussent les entreprises, les PME de l'industrie et des services, toujours plus loin du centre de l'agglomération et, même souvent, au-delà de la Métropole de Lyon, dans les communautés de communes voisines. Ainsi, l'extension du réseau de transports en commun, le renforcement du mode ferré et le développement des pôles d'échanges multimodaux représentent des enjeux essentiels pour l'équilibre et le dynamisme du territoire.

L'ensemble des mesures en faveur de la mobilité et des déplacements doivent se faire en cohérence totale avec la stratégie d'aménagement du territoire visant à développer du foncier économique à proximité des transports routiers et des transports en commun. Les pôles économiques doivent être densifiés pour répondre aux enjeux de mobilité et d'aménagement durable.

### **Le plan d'action**

#### **Axe 1 : Une mobilité sans couture**

Afin de garantir et accompagner le dynamisme économique et démographique du territoire, il est essentiel d'encourager le report modal et d'optimiser les déplacements des usagers de notre métropole.

#### **Nos propositions :**

→ Développer les capacités des parcs relais très vite saturés aux portes d'entrée du réseau de gares et de lignes fortes (métro et tram) de l'agglomération.

→ Mettre en place des navettes, éventuellement autonomes, ou autres solutions de desserte des pôles d'échanges multimodaux (gares notamment) à destination des zones d'activités économiques.

→ Echanger avec les associations d'entreprises du territoire et les acteurs économiques pour identifier les solutions à mettre en place en fonction des usages et des besoins.

- **Axe 2 : un espace public accueillant et facilitant pour les modes actifs**

Un des objectifs principal du PDU est de réduire la place de la voiture en favorisant le report sur les transports en commun ou les modes actifs. C'est en offrant des alternatives efficaces à la voiture que nous réussirons collectivement à répondre aux objectifs de santé publique et de performance de la mobilité.

Notre proposition :

→ Favoriser l'usage des modes doux dans les zones d'activités par l'aménagement d'itinéraires cyclables et cheminements piétons apaisés, notamment depuis les gares ou les pôles multimodaux, ainsi que par l'installation d'arceaux de stationnement pour les vélos.

→ Echanger avec les associations d'entreprises du territoire et les acteurs économiques pour identifier les aménagements nécessaires en fonction des usages et des besoins.

- **Axe 3 : Des transports collectifs performants et attractifs**

L'ensemble des projets d'extension ou de création de lignes fortes représente un investissement indispensable pour répondre aux besoins en mobilité d'une métropole toujours plus attractive. Le prolongement des lignes de métro A, B et D, les lignes fortes A7 et A8 dans l'Est lyonnais ou encore l'étude pour une ligne forte Centre Est (Genas Part-Dieu ou Grange-Blanche) répondent en premier lieu aux problématiques de déplacements liées à l'éloignement entre le domicile et le travail. Ils permettent d'offrir pour un bassin de vie en croissance une solution d'accès à l'emploi à la fois performante, économique et respectueuse de notre environnement.

Notre position :

→ Dans un contexte d'extension du bassin d'influence de l'aire métropolitaine, un effort significatif doit être porté sur le réseau ferré au niveau de la fiabilité des trajets et de l'augmentation des fréquences. Ce dernier doit être bien articulé avec les réseaux de transports urbains.

→ Pour favoriser l'accès à l'emploi de tous et assurer l'attractivité des sites économiques, il est nécessaire d'améliorer la desserte des zones d'activités et des pôles d'activités économiques majeurs du territoire comme le technopôle de Gerland, Eurexpo, le Grand Stade, la Plaine Saint-Exupéry ou encore le Parc Technologique. L'accessibilité de certaines zones d'activités peut être améliorée comme le Parc du Chêne à Bron en étudiant l'opportunité d'un 2<sup>ème</sup> arrêt de tram (initialement prévu dans le tracé) ou encore la zone Mi-Plaine, sur la partie Champ Dolin à Saint-Priest, qui représente 3 000 salariés) avec l'étude d'opportunité d'une nouvelle ligne ZI ou d'une déviation de la ligne 26.

→ Développer les lignes radiales, comme la liaison T3/T5, pour donner forme à une véritable métropole multipolaire et tisser un réseau, non plus en étoile mais en toile d'araignée, évitant de passer systématiquement par son centre.

- **Axe 4 : une mobilité automobile régulée et raisonnée**

Le réseau routier de la métropole lyonnaise est à la fois dense et congestionné. Il est donc urgent d'engager les chantiers indispensables pour hiérarchiser le réseau et distinguer les flux d'agglomération des flux de transit.

Ainsi, le grand contournement, l'Anneau des Sciences, l'A45, la liaison A89/A6 et l'étude du barreau A89/A6/A46 dans la continuité de l'A466, la poursuite de la réalisation du Boulevard Urbain Est (BUE) sont attendus par les acteurs économiques. Nous serons attentifs à ce que les engagements pris dans les documents de planification soient effectivement réalisés.

La requalification de l'A6-A7 répond également à cet enjeu de hiérarchisation du réseau routier et le souhait partagé d'un apaisement de la circulation automobile en centre urbain. Cependant le calendrier de ce projet, sans solution alternative à court terme, soulève de nombreuses inquiétudes de la part des entreprises et des acteurs économiques du territoire. En effet, le trafic risque de se reporter sur des axes déjà saturés.

La création de nouveaux échangeurs répondent au besoin de desserte de sites économiques et sont donc souhaités. C'est le cas en particulier de la création d'un nouvel accès depuis l'A43 pour améliorer l'accès à Eurexpo, de la création d'un nouveau diffuseur depuis l'A43 pour l'accès à la Plaine de Saint-Exupéry lié à la création de la ZA Porte du Dauphiné et de la création d'un ou plusieurs diffuseurs dans le secteur de la Plaine des Chères et en Val de Saône (A6/A466/A46) pour améliorer la desserte du secteur.

Le stationnement représente un enjeu essentiel pour les entreprises, notamment pour les activités de bureau au centre de l'agglomération. En effet, si les transports en commun répondent aux besoins des déplacements domicile-travail des salariés, le manque de stationnement est problématique pour les salariés des entreprises amenés à effectuer plusieurs déplacements par jour au sein de l'agglomération, avec des aller/retours à leur bureau dans la journée. Les taux de 1 place maximum pour 70m<sup>2</sup> de surface de plancher en zone 1 et d'une place maximum pour 50m<sup>2</sup> de surface de plancher en zone 2 ne correspondent pas aux pratiques et aux usages de l'immobilier de bureaux. Les transports en commun ne répondent que partiellement à ce besoin en mobilité et les parkings en ouvrage ne sont pas assez nombreux hors secteurs Presqu'île, Part-Dieu et Confluence pour couvrir les besoins des entreprises situées notamment sur Part-Dieu ou Villeurbanne.

De la même manière, nous considérons que la norme plafond préconisée par le PDU pour les activités commerciales dans les périmètres sous influence des lignes fortes de transports collectifs est à moduler en fonction notamment de la typologie des commerces. En effet, le type d'offre commerciale présente induit des comportements de mobilité différents (ex. mobilier, électroménager etc).

#### Nos positions / propositions :

→ Réaliser les grands projets d'infrastructures routières dont la métropole a besoin afin de hiérarchiser le réseau routier et fluidifier le trafic : Anneau des Sciences, liaison A89/A6 et barreau A89/A6/A46 dans la continuité de l'A466, A45, poursuite de la réalisation du Boulevard Urbain Est, requalification de l'A6-A7 et grand contournement. Il est également nécessaire de coordonner la programmation de ces grands chantiers dans temps.

→ Apporter des solutions alternatives de report modal ou d'itinéraires de report de trafic dans des premiers aménagements de requalification de l'A6-A7, dans l'attente de la réalisation de l'Anneau des Sciences et d'un grand contournement.

→ Supprimer ou assouplir les ratios de nombre de places de stationnement autorisées pour les activités de bureau et de commerce en tissu urbain, notamment lorsqu'il n'existe pas de parking en ouvrage à proximité. Il pourrait être envisagé de prendre en compte le parc de véhicules électriques ou de réfléchir à des mesures de mutualisation et d'occupation partagée des places de parking en fonction de tranches horaires. Ces mesures visent à faciliter l'activité des salariés qui sont amenés à se déplacer fréquemment au cours de leur journée de travail (commerciaux, techniciens...).

→ Etablir au préalable un diagnostic précis du parc automobile concerné par la mise en place de la zone à faibles émissions, estimer les flux entrants dans ce futur périmètre et les qualifier (artisans, commerçants, commerçants sur marchés...). Il est nécessaire d'engager

une concertation avec les différents acteurs économiques concernés par ce dispositif réglementaire. A ce titre, la CCI LYON METROPOLE a toute sa place, au même titre que la Chambre de Métiers et de l'Artisanat du Rhône ou des représentants de branche d'activités, au sein de la gouvernance multipartite qui est envisagée, dans la mesure où notre organisme porte la voix du monde économique.

- **Axe 5 : Susciter et accompagner le changement de comportement**

Afin de répondre aux objectifs de réduction d'émissions de polluants, il est nécessaire d'accompagner les usagers au changement de leurs pratiques de mobilité. Cela doit passer par des aménagements de l'espace, des dispositifs d'information et de sensibilisation et le développement de l'offre en transports en commun.

Notre position :

→ Toutes les mesures visant à accompagner les entreprises et inciter les salariés à utiliser des usages alternatifs à la voiture autosoliste sont encouragées par la CCI LYON METROPOLE : covoiturage, PDE et PDIE (notamment sur des filières métiers), bornes électriques.

→ Prévoir des financements sur l'animation de PDE/PDIE, essentielle pour enclencher une dynamique constructive, porteuse de solutions concrètes.

→ Il est essentiel d'agir en concertation avec les entreprises, leurs associations et clubs les représentant pour trouver les solutions adaptées aux spécificités des activités et des territoires.

- **Axe 6 : Garantir l'accès à la mobilité pour tous et dans les territoires les plus vulnérables**

L'accessibilité à l'emploi des personnes peu qualifiées et des jeunes en apprentissage est un enjeu majeur pour la population et pour les entreprises qui font régulièrement part de leurs difficultés à recruter.

Notre position :

→ Améliorer l'accessibilité des zones d'activités où sont concentrées les activités industrielles et logistiques en tension en termes de recrutement pour favoriser l'accès à l'emploi des jeunes diplômés, des apprentis, des stagiaires et des personnes peu qualifiées et ainsi de répondre aux besoins en recrutement des entreprises.

- **Axe 7 : Des transports de marchandises intégrés**

Avec 130 000 mouvements par jour et 51 000 emplois dans les fonctions logistiques, le transport des marchandises représente un secteur économique de poids pour notre agglomération, tant du point de vue de l'attractivité économique du territoire, que des nuisances qu'il peut engendrer pour la population via le trafic routier. Cependant le transport routier de marchandises est un moyen de transport incontournable, 80% des marchandises étant livrées à moins de 50 km. Par ailleurs, le transport routier de marchandises ne représente que 4,7% des véhicules en circulation sur les routes et 14% sur les autoroutes.

Notre position :

En préambule, nous regrettons que le volet marchandises ne soit pas traité de manière transverse dans le PDU, afin d'être mieux intégré dans la stratégie globale des déplacements.

→ La préservation des sites logistiques ferroviaires et fluviaux, l'augmentation des réserves de capacité de la voie d'eau et la préservation des sites multimodaux existants inscrits dans le PDU concourent à favoriser le report modal. De la même manière, la réalisation du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) en lien avec la Ligne Grande Vitesse Lyon-Turin, sera de nature à rendre l'offre ferroviaire pour le fret plus performante.

→ Réfléchir avec les acteurs de la profession (transporteurs et logisticiens), notamment dans le cadre de l'instance TMV de la Métropole de Lyon, aux solutions à mettre en place au niveau de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire et des mesures réglementaires, organisationnelles ou technologiques. Travailler en bonne intelligence avec les acteurs privés sera la garantie de la faisabilité et d'une meilleure acceptation des mesures mises à mettre en place, notamment sur la question des aires de livraison, du partage dans le temps de l'espace public et de la réglementation.

Ce second point nécessite d'approfondir les connaissances en matière de modes de consommation. L'un des enjeux par exemple est de mieux appréhender, dans le temps et dans l'espace, l'impact du e-commerce. Ce travail pourrait prendre la forme d'un observatoire mutualisé, qui apporterait une aide à la décision aux élus dans le choix de certains aménagements.

→ La préservation des sites logistiques existants et l'inscription au PLU de potentiels pour des installations nouvelles en centre-ville est une mesure essentielle pour conserver une activité logistique au plus près du tissu urbain dense et éviter ainsi d'allonger les tournées. Cette planification du territoire préservant une mixité fonctionnelle conduira à améliorer la performance des entreprises du transport et de la logistique et à préserver la qualité de l'air. Des réflexions sont également à mener entre collectivités locales et acteurs privés, notamment exploitants de parcs automobiles en ouvrage, dans les secteurs urbains denses (Lyon et Villeurbanne) sur la mise en place de solutions mutualisant stationnement livraison-espace de stockage-retrait de colis. Cette alternative pourrait venir en complément de l'offre actuelle en aires de livraison sur voirie.

Ce type de services, cette fois-ci à destination des particuliers et usagers des transports collectifs, pourrait être envisagé dans les parcs relais.

→ Dans un souci de clarification et pour un meilleur respect des règles sur l'ensemble du territoire, il est nécessaire que les pouvoirs publics mettent en cohérence les différentes réglementations en vigueur concernant la livraison et la circulation du transport de marchandises.

→ Adaptation des pistes cyclables à l'usage des vélos cargo pour la livraison en modes doux des courtes distances en milieu urbain dense.

- **Axe 8 : Une gouvernance et des financements adaptés**

L'ensemble des mesures inscrites dans le PDU visant à améliorer la concertation et la coordination entre les acteurs du territoire et avec les territoires voisins, à privilégier les partenariats public/privés, à soutenir l'innovation et l'expérimentation de solutions, doivent être poursuivies et amplifiées pour répondre aux enjeux de mobilité des habitants, des salariés et des entreprises.

La viabilité financière du système de mobilité est un enjeu majeur pour garantir le bon fonctionnement de notre réseau, son entretien, sa modernisation et son développement.

Notre position :

→ Instaurer un véritable dialogue avec les instances représentatives des entreprises du territoire pour mettre en place des solutions de transports efficaces et viables économiquement pour l'ensemble des salariés, notamment dans les zones d'activités.

→ Favoriser et encourager l'innovation, le développement des entreprises et des emplois du territoire via la commande publique (1,13 Md€ programmés sur la période 2017-2022).

\*\*\*

En conséquence, la CCI LYON METROPOLE émet un avis favorable relatif aux orientations et aux actions du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise et demande la prise en compte des éléments exposés plus haut.

La CCI LYON METROPOLE poursuivra son partenariat avec le Sytral dans le cadre de la mise en œuvre du PDU afin de garantir une mobilité performante et durable nécessaire à la vitalité du tissu économique de notre territoire.