REPUBLIQUE FRANCAISE

COMMUNE DE VAULX-EN-VELIN

vaulx en velin

EXTRAIT DU REGISTRE
DES
DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du **30 mars 2017**

Compte rendu affiché le **06 avril 2017**

Date de convocation du Conseil municipal le **24 mars 2017**

Président : **Monsieur Pierre DUSSURGEY, Maire.**

Secrétaire élu : **Madame Muriel LECERF**

Nombre de membres		
Art. 2121-2 du CGCT	En Exercice	Qui ont pris part à la délibération
43	43	36

Membres présents à la séance :

Pierre DUSSURGEY, Stéphane GOMEZ, Kaoutar DAHOUM, Muriel LECERF, Fatma FARTAS, Ahmed CHEKHAB, Eliane DA COSTA, Yvan MARGUE, Nadia LAKEHAL, David TOUNKARA, Liliane BADIOU, Jean-Michel DIDION, Nassima KAOUAH, Jacques ARCHER, Pierre BARNEOUD, Armand MENZIKIAN, Josette PRALY, Régis DUVERT, Yvette JANIN, Stéphane BERTIN, Antoinette ATTO, Christine BERTIN, Virginie COMTE, Myriam MOSTEFAOUI, Hélène GEOFFROY, Saïd YAHIAOUI, Philippe ZITTOUN, Christiane PERRET-FEIBEL, Charazede GAHROURI, Sacha FORCA.

Membres absents excusés ayant donné pouvoir :

Matthieu FISCHER à Stéphane BERTIN, Marie-Emmanuelle SYRE à Christine BERTIN, Christine JACOB à Virginie COMTE, Mourad BEN DRISS à Kaoutar DAHOUM, Oscar ARAZ à Jean-Michel DIDION, Philippe MOINE à Charazede GAHROURI.

Membres absents excusés : **Bernard GENIN**

Membres absents : **Morad AGGOUN, Nordine GASMI, Nawelle CHHIB, Patrick MANDOLINO, Mustafa USTA, Batoul HACHANI**

Membres démissionnaires : **Marie-France VIEUX-MARCAUD, Sophie CHARRIER, Sandra OLIVER, Dorra HANNACHI**

Objet :

17.03.0713
Contribution à la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU)

PRÉFECTURE DU RHÔNE
Reçu le 03 AVR. 2017
DIRECTION DES AFFAIRES JURIDIQUES ET DE L'ADMINISTRATION LOCALE

RAPPORT DE MONSIEUR GOMEZ

Mesdames, Messieurs,

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) détermine les principes régissant l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement sur un périmètre de 73 communes dont la Métropole de Lyon. Celui-ci oriente aussi le développement urbain de l'agglomération et s'impose donc au Plan local d'urbanisme et de l'habitat.

L'adoption d'un nouveau PDU pour l'agglomération est attendue pour septembre 2017. Le SYTRAL – Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise – est responsable de la révision en cours du document.

Avant de soumettre le PDU à enquête publique, le SYTRAL nous consulte en tant que personne publique associée à la démarche. C'est pourquoi je vous propose de donner un avis sur le nouveau document qui nous a été transmis, suite à la délibération du Conseil syndical du SYTRAL, le 9 décembre dernier. Cette contribution, nous la formulons en nous appuyant sur une réflexion collective menée avec les conseils de quartier, dont il s'agit de prendre acte par la présente.

La commune ne peut qu'adhérer aux objectifs de renforcement de la cohésion sociale et urbaine de l'agglomération, et de recherche d'un équilibre durable entre les besoins de mobilité et de facilités d'accès, et la protection de l'environnement et de la santé. Ces orientations se traduisent concrètement par des objectifs de diminution du trafic automobile, mais aussi d'amélioration de l'accès aux modes alternatifs pour chacun. La mobilité est en effet une condition nécessaire pour accéder à l'emploi, aux services publics, aux loisirs ou encore à la culture.

De fait, la Ville de Vaulx-en-Velin devrait être un des territoires prioritaires d'action du PDU de l'agglomération lyonnaise. Elle est en effet particulièrement concernée par deux des enjeux majeurs du plan : d'une part l'équité et la cohésion sociale, avec notamment la desserte des quartiers prioritaires de la Politique de la ville, et d'autre part la structuration du développement urbain à partir du réseau de transports en commun, conformément aux orientations du SCOT.

Sur ces deux enjeux, la situation vaudaise apparaît problématique. Quartier prioritaire d'intérêt national, la Grande Ile est non seulement le plus grand site Politique de la ville de l'agglomération, mais aussi le plus mal desservi par les transports en commun. D'autre part, compte tenu de son potentiel considérable de renouvellement urbain, la commune est depuis plusieurs années soumise à un phénomène de densification qui accentue les effets de cette desserte médiocre, pour la partie nord de son territoire, de loin la plus vaste.

Le challenge est d'autant plus important que l'évolution récente de la situation, sur Vaulx-en-Velin, est alarmante. Si sur les dix dernières années, la mobilité des Vaudais a augmenté, cette évolution semble relever du seul fait de l'usage de la voiture, qui a progressé de plus de 30% en volume. A l'inverse, malgré l'arrivée du tramway et du métro au sud de la commune, l'usage des transports en commun a reculé de manière équivalente. Ces résultats sont à contre-courant des tendances enregistrées sur le reste de l'agglomération. Il faut en conclure que les logiques d'implantation du réseau lourd de transport en commun ne coïncident pas avec les besoins des habitants. En effet, la desserte de la Grande île, secteur d'environ 40 000 habitants, reste insuffisante. La progression de la mobilité des Vaudais est par ailleurs source de complexité, la possession d'un véhicule étant un facteur de fragilisation économique (cf. annexe « diagnostic »).

En tant que partenaire des politiques de mobilité de l'agglomération, la Ville souhaite s'inscrire dans les objectifs généraux suivants, décrits en annexe 2 :

- La poursuite du développement des transports en commun avec un objectif plus ambitieux que les 22% de part modal annoncé pour 2030, dans le PDU arrêté, sans ralentissement des précédentes dynamiques.
- La promotion d'un urbanisme qui favorise les courtes distances pour limiter les déplacements en voiture en redynamisant l'offre de services administratifs et de commerces de proximité.
- La poursuite du partage de la voirie permettant un meilleur accès aux piétons et cyclistes notamment par la requalification d'espaces publics.
- L'apaisement de la circulation automobile par la réduction des vitesses à 30 km/h à l'intérieur de certains quartiers pour sécuriser les autres modes de déplacement.
- Le maillage de la voirie pour simplifier les parcours pour tous les modes et la fluidité de la circulation.
- L'implantation d'une offre de location vélo à courte et longue durée.
- L'extension de la réglementation du stationnement.
- Le renforcement d'actions pédagogiques autour des déplacements (maisons de la mobilité,...)

Ces objectifs généraux ne peuvent être atteints au niveau local que s'ils prennent en compte la singularité du territoire et de la population vaudaise.

Comme évoqué précédemment, l'évolution négative de la commune en termes de déplacement, avec une hausse de la part de la voiture au détriment des transports en commun, alors même que sa population est peu motorisée, est imputable à l'absence d'une offre qualitative et attractive de transports en commun. De fait, la Grande Ile qui compte aujourd'hui plus de 40 000 habitants est le plus grand site d'habitat de l'agglomération non desservi par une ligne forte de transports en commun. Il s'agit pourtant d'un site de développement urbain majeur qui pourrait approcher 60 000 habitants à l'horizon 2030. C'est aussi un site d'activité économique dynamique qui génère des flux domicile-travail importants.

Coupé en deux par le canal de Jonage, le territoire de la commune se trouve clivé en deux parties inégales à tous points de vue. Le sud, qui compte moins de 20% de la population mais qui est desservi par le métro et le tramway, en limite de Villeurbanne toutefois, concentre de ce fait toute l'attractivité de la commune, tandis que le nord qui n'est desservi que par des lignes de bus saturées, en dépit de son poids démographique, peine à mener son projet de renouvellement urbain. Or, l'exemple du Carré de Soie montre que le tramway est un outil de transformation urbaine particulièrement efficient.

La ville demande que le PDU prévoie de manière prioritaire les deux projets suivants (annexe 2) :

- La réalisation d'une nouvelle ligne de tramway pour desservir la Grande Ile, depuis la Doua jusqu'à l'Est de la ville, en passant par le Centre. Cette ligne de transport en commun répond à plusieurs objectifs, en premier lieu désenclaver ce grand site d'habitat mal relié au centre de l'agglomération, mais aussi agir comme levier, dans le cadre du renouvellement urbain, du changement d'image de la ville, et enfin relier physiquement les campus de Villeurbanne et de Vaulx-en-Velin qui ont déjà des liens fonctionnels étroits. Le projet de PDU qui nous a été transmis fait bien apparaître la desserte de la Grande Ile comme un des projets à mener entre 2022 et 2030, mais sans précision sur le tracé et le mode de transport.
- Le renforcement des liaisons Nord/Sud sur la commune, par un axe de transport de rocade pour connecter les zones de peuplement et d'emploi de la première couronne de l'agglomération. Sur ce point, la réalisation de la ligne A8, également prévue sur la période 2022-2030 est une réponse possible. Le franchissement du canal de Jonage par la ligne A8 est à compléter avec un franchissement modes doux qui figurait dans les précédents documents et qui a disparu dans la dernière version du projet.

D'autres projets d'amélioration sont souhaités :

- L'amélioration de la ligne C3 : le document propose une augmentation de capacité et un renouvellement du matériel roulant. C'est insuffisant. A court terme, il faudrait envisager la mise en site propre de la ligne sur l'ensemble de son parcours, et à moyen terme son passage en mode tramway.
- A la jonction des différentes lignes (tramway, A8, C3...), au centre-ville, la création d'un pôle d'échange multimodal adapté au contexte urbain.
- L'amélioration de la desserte de la partie Est du Carré de Soie : la mise à l'étude de la création d'une nouvelle station de métro sur la ligne A, à proximité du Boulevard Urbain Est est une réponse possible à la demande de la commune qui avait plutôt imaginé la création d'une nouvelle station de tramway sur la ligne T3.

Ces projets conditionnent la réussite des projets de renouvellement urbain de Vaulx-en-Velin, et en ce sens les orientations du PDU doivent en renforcer la cohérence. La commune sera attentive à ce que l'objectif de renforcement de la cohésion sociale affiché par le PDU soit traduit dans les actes, et notamment dans la programmation des investissements du SYTRAL. La desserte des grands quartiers d'habitat qui constituent les sites d'intervention de la Politique de la ville doit être la priorité de l'agglomération.

Si nous sommes en accord avec la décision de déclassement de l'autoroute A6 / A7 dans la traversée de Lyon, nous devons cependant bien en mesurer les conséquences. La réalisation des grandes infrastructures de contournement de l'agglomération ne sera pas achevée avant 2030. L'Anneau des Sciences en particulier est annoncé pour cette date lointaine. Les communes de la périphérie de l'agglomération vont donc devoir absorber le trafic de transit écarté du centre de l'agglomération. La poursuite du maillage du réseau structurant de transport en commun pourrait atténuer les effets par un report de trafic de desserte, mais cela ne serait pas acceptable si elle se réalisait au détriment de la desserte de la Grande Ile de Vaulx-en-Velin.

Nous comprenons bien que le PDU doit engager une dynamique capable d'intégrer et de susciter les impératifs d'évolution des comportements de déplacements – notamment en lien avec les enjeux de pollution et de santé publique –, mais il doit aussi prendre la pleine mesure des inégalités territoriales et sociales et s'attacher à les réduire.

En conséquence, je vous propose :

➢ De prendre acte de la concertation menée sur le plan de déplacement urbain ;

➢ D'émettre un avis réservé sur le projet de PDU proposé par le SYTRAL, et de conditionner un avis favorable à la prise en compte de l'ensemble des demandes de la commune et notamment à un engagement ferme de réalisation d'une ligne de tramway pour la desserte de la Grande Ile ;

➢ De dire que la commune est partenaire de la réalisation des objectifs du PDU ;

➢ D'approuver la présente délibération.

Le Conseil municipal, après avoir délibéré, à la majorité,

Nombre de suffrages exprimés : 36
Votes Pour : 26
Votes Contre : 10
Abstention :

➢ Prend acte de la concertation menée sur le plan de déplacement urbain ;

➢ Emet un avis réservé sur le projet de PDU proposé par le SYTRAL, et de conditionner un avis favorable à la prise en compte de l'ensemble des demandes de la commune et notamment à un engagement ferme de réalisation d'une ligne de tramway pour la desserte de la Grande Ile ;

➢ Dit que la commune est partenaire de la réalisation des objectifs du PDU ;

➢ Approuve la présente délibération.

Ainsi fait et délibéré en Mairie, les jour, mois, et an que dessus et ont signé au registre les membres présents.

Pour extrait conforme

Monsieur le Maire,

MAIRIE de VAULX-EN-VELIN (Rhône)

Pierre DUSSURGEY

ANNEXE 1 : DIAGNOSTIC

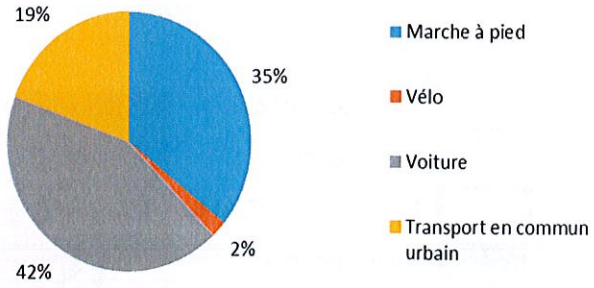
Résultats de l'enquête ménage déplacement (EMD) de 2015 :

De manière générale, la mobilité individuelle à Vaulx-en-Velin, c'est-à-dire le nombre de déplacements pour un motif propre réalisé par une personne et par jour, a augmenté depuis 2006. Alors que les Vaudais se déplaçaient « peu » en 2006, la moyenne de 3,45 déplacements par jour en 2015 est au-dessus des tendances enregistrées sur l'ensemble de la Métropole de Lyon. De même, la distance (17,5 km) et la durée (63 min) consacrée chaque jour aux déplacements est au-dessus des moyennes d'agglomération (respectivement sur le Grand Lyon de 16,72 km et de 61 min).

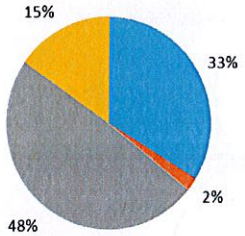
Si l'on observe la manière dont s'effectuent ces déplacements à partir de l'évolution de la répartition modale sur la même période, on constate que, globalement, cette progression de la mobilité individuelle s'est opérée par l'usage de la voiture individuelle, rejoignant des moyennes enregistrées sur les communes de 1ere couronne.

Evolution des parts modales :

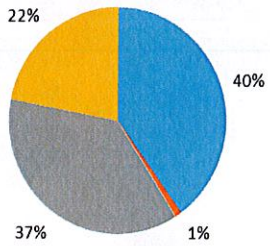
Parts modales métropole de Lyon 2015



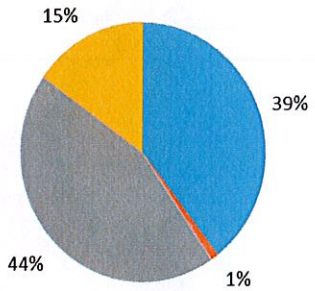
Parts modales métropole de Lyon 2006



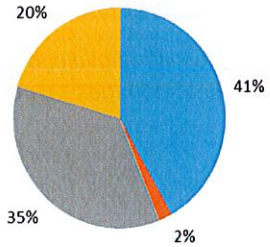
Parts modales Vaulx-en-Velin 2006



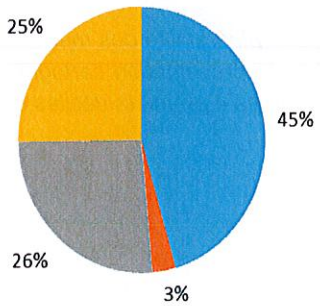
Parts modales Vaulx-en-Velin 2015



Parts modales Lyon-Villeurbanne 2006



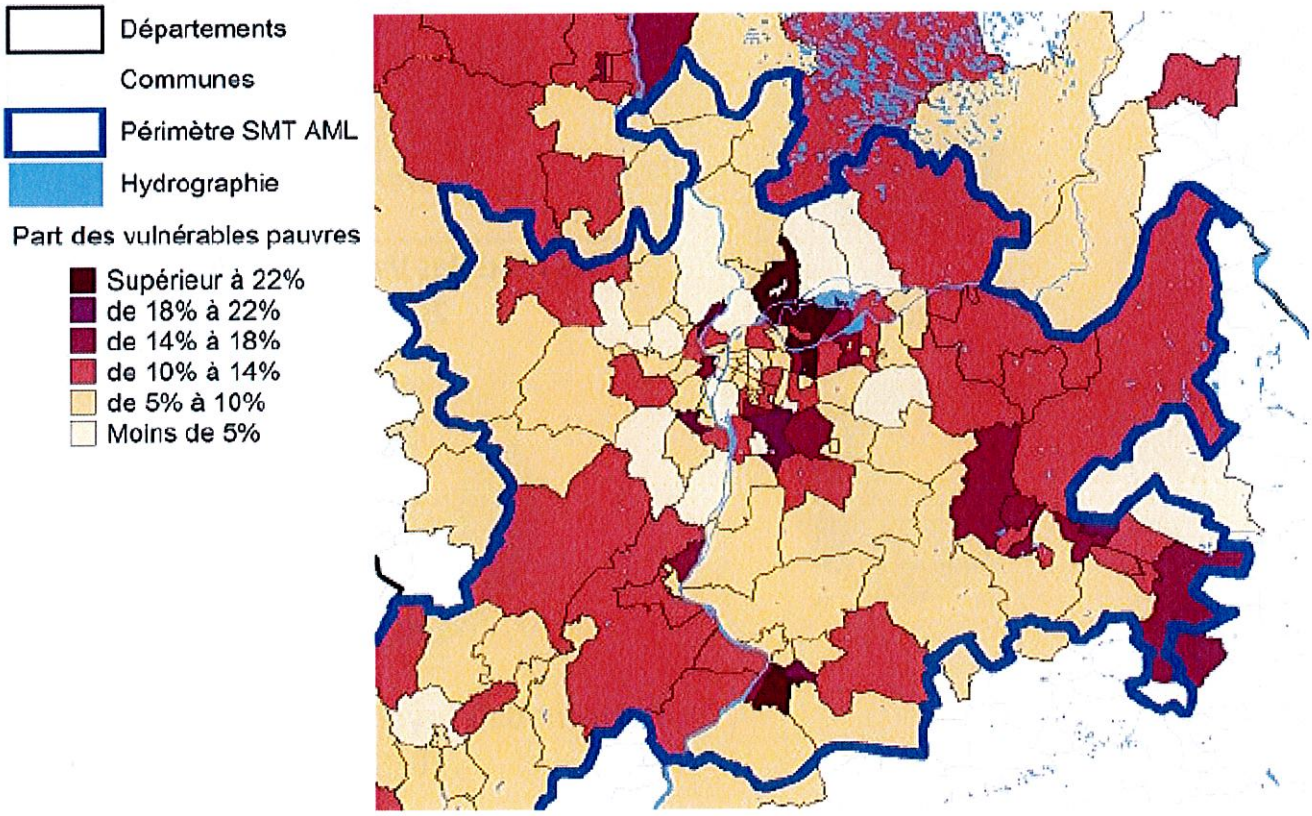
Parts modales Lyon-Villeurbanne 2015



Cette modification des comportements est, selon la Métropole de Lyon, à mettre en relation avec les mutations démographiques à l'œuvre depuis 2006 sur la commune, notamment la hausse significative des enfants de moins de 5 ans et l'arrivée importante de familles. Ces remarques n'invalident pas pour autant d'autres interprétations soulignant l'absence ou l'insuffisance d'offre en transport en commun se substituant à la voiture individuelle. D'autres communes ont aussi connu une hausse significative du nombre d'enfants sans que pour autant cela s'accompagne d'une hausse de l'usage automobile : les populations y ont trouvé une offre TC répondant à leurs nouveaux besoins.

Vulnérabilité économique des ménages face à la mobilité :

Cette progression de la mobilité individuelle, des temps et des longueurs de parcours est donc supportée dans l'ensemble par un effort budgétaire reposant sur les ménages, et non sur les moyens de transport en commun, financés collectivement.
Or la possession de la voiture à Vaulx-en-Velin est un facteur de fragilisation économique significatif, qui pèse plus que sur d'autres territoires. L'étude issue des données de l'EMD (2006), réalisée par le CERAMA[1], sur la vulnérabilité des ménages face aux coûts de la mobilité quotidienne, illustre territorialement la façon dont la prise en charge individuelle de la mobilité, reposant sur la motorisation des ménages, est un facteur de vulnérabilisation économique de la population.



Carte extrait de l'étude : vulnérabilité des ménages face aux coûts de la mobilité quotidienne – SGAR Rhône Alpes, RUL, CEREMA (2014). Représentation cartographique de la répartition des ménages vulnérable modeste (budget déplacement > 18% pour les 4 premiers déciles de revenus)

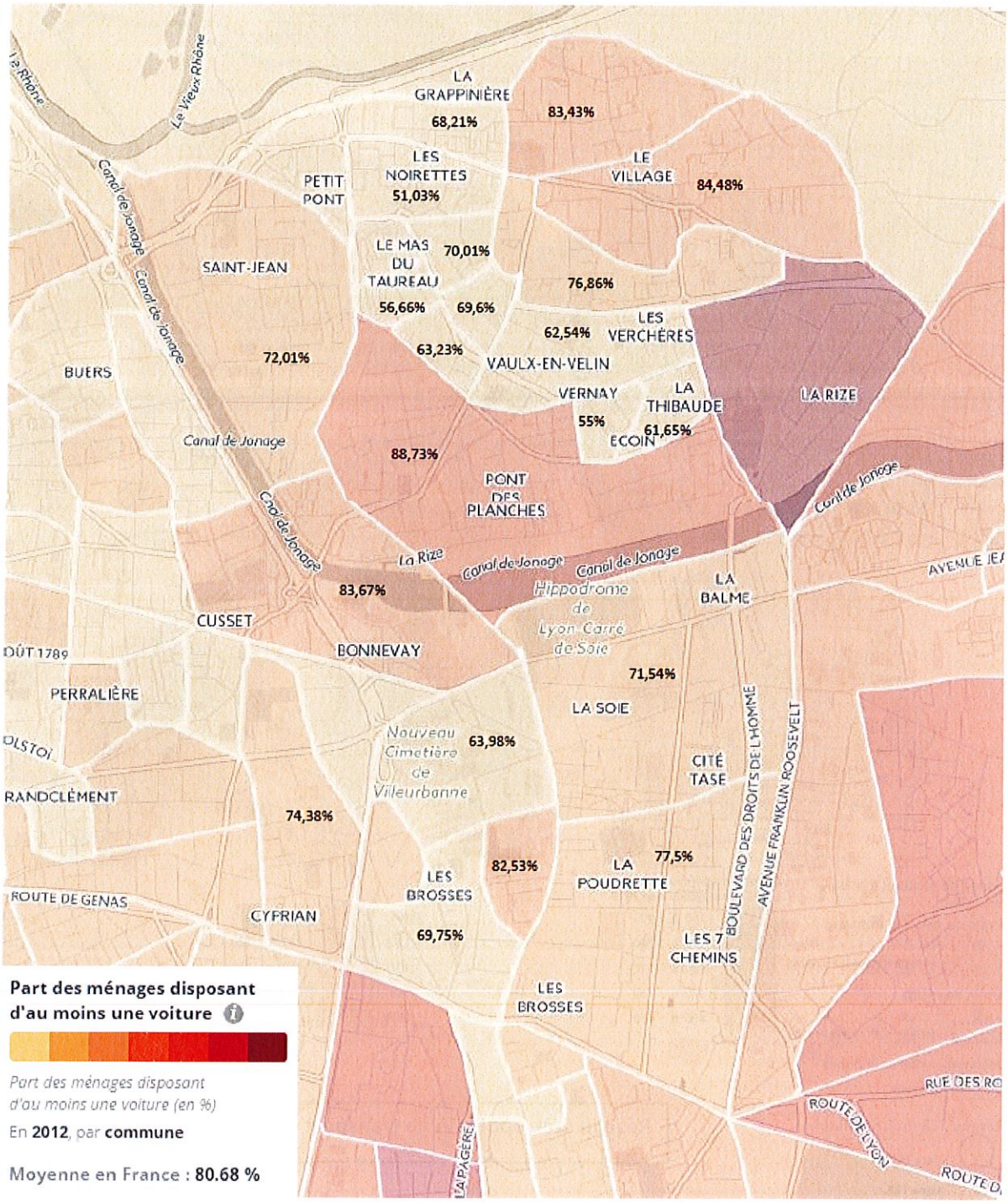
---

1 *Centre d'étude et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.*

Cependant, la prise en compte de la vulnérabilité des ménages face aux coûts de la mobilité est donc insuffisante pour rendre compte des besoins en matière de politique de déplacement. Elle ne permet pas d'identifier les besoins en la matière.

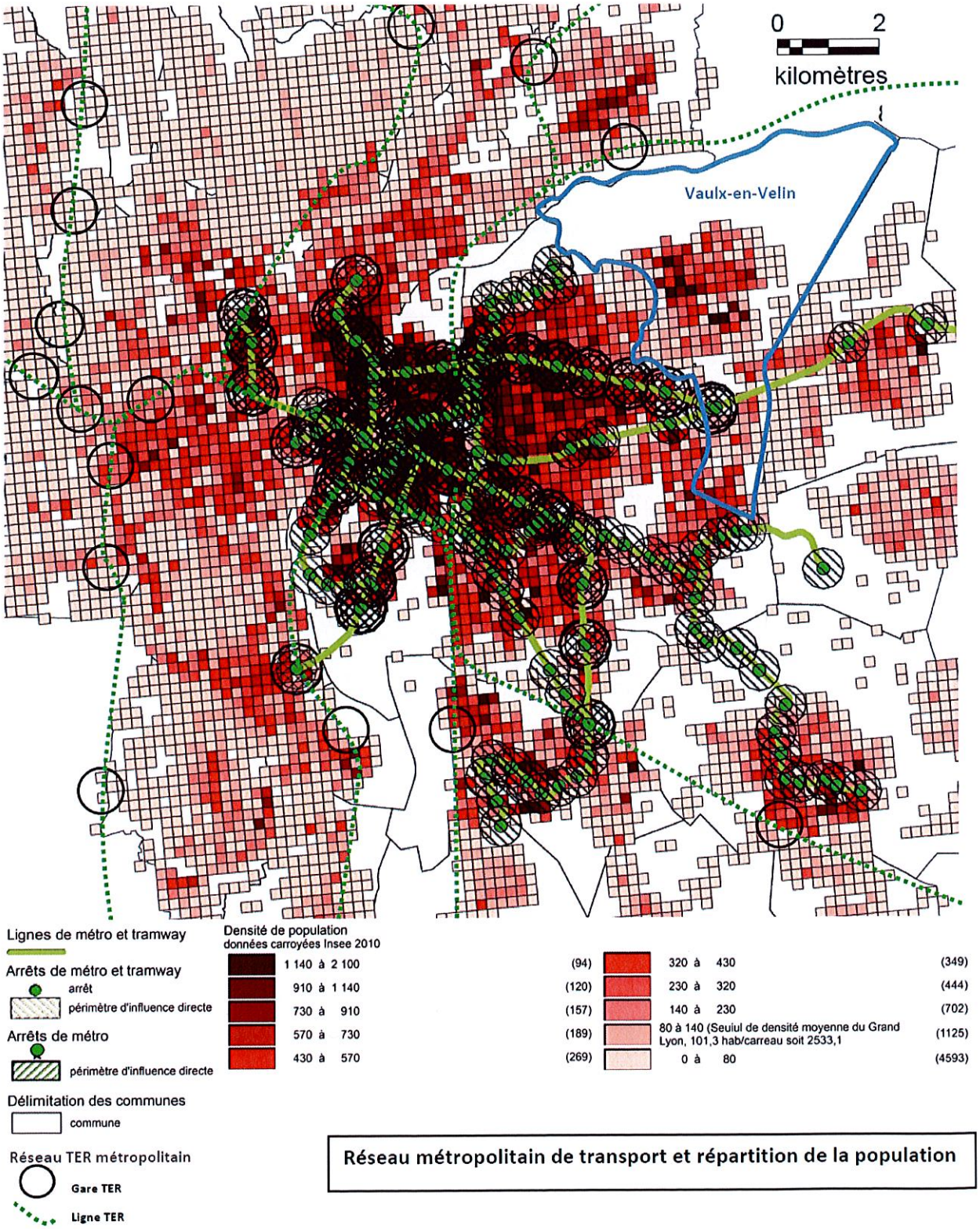
Ainsi, à Vaulx-en-Velin, le taux de motorisation de certains quartiers est largement en dessous des moyennes d'agglomération. C'est le cas notamment dans les quartiers en politique de la ville, où il est équivalent au centre de l'agglomération, où le maillage du réseau de transport collectif et la proximité des services publics et autres aménités urbaines sont sans commune mesure avec la configuration de la commune de Vaulx-en-Velin.

<u>Part des ménages possédant au moins une voiture sur la commune</u> :



Distribution du réseau lourd de transport en commun en fonction de l'habitat :

L'EMD ne permet pas d'identifier les besoins, notamment pour dimensionner l'offre collective en mode de déplacement. Il s'agit d'une photographie de la mobilité déjà réalisée. Il semble que l'identification des zones de peuplement de l'agglomération donne un aperçu plus complet de ces besoins. A cet égard, le réseau lourd de transport en commun ne dessert pas la zone la plus densément peuplée de Vaulx-en-Velin. Le nord de la commune apparait comme la dernière zone aussi densément peuplée de la première couronne de l'agglomération, à ne pas être desservie par une ligne de métro ou de tramway ou TER.



Réseau métropolitain de transport et répartition de la population

Ce diagnostic fait apparaitre une situation particulièrement préjudiciable pour la population Vaudaise en matière de mobilité, dès lors que celle-ci est considérée comme une condition nécessaire d'accès à la ville et aux ressources de l'agglomération lyonnaise.

Située en première couronne, la mobilité y est structurée par des spécificités telles que l'allongement tendanciel des distances et temps de parcours. Or, outre le caractère ségrégatif de la voiture, qui exclut toute une partie de la population, et étant donnée sa dimension économiquement fragilisante, la mutation vers un comportement de déplacement « moyen » des Vaudais est plus à appréhender comme une fragilisation de leur mobilité que comme une atténuation des inégalités. C'est pourquoi, la situation désavantageuse notamment du nord de la commune en matière de desserte par le réseau métropolitain de transport en commune semble d'autant plus préoccupante qu'il ne semble pas prendre en compte le phénomène d'enclave d'une des zones de peuplement les plus denses de la première couronne lyonnaise.

ANNEXE 2 : CONTRIBUTIONS DETAILLEES

La contribution de la Ville de Vaulx-en-Velin au PDU de l'agglomération reprend de manière détaillée, l'ensemble des actions, aménagements et mesures à mettre en place, mobilisant les différents partenaires engagés dans la démarche du PDU, concernant directement la commune.

- **Transport en commun :**

Les projets identifiés ci-après, s'inscrivent directement dans les objectifs définis par la loi vis-à-vis de la procédure des PDU et reprennent des mesures évoquées dans les autres documents de planification de l'agglomération (SCOT, SDU, ...).
Ils visent à répondre aux besoins de desserte dus :

- à la densité de certains secteurs qui nécessite d'ores et déjà un renforcement du réseau (cf. annexe « diagnostic ») ;
- au renouvellement urbain entrepris sur la ville et qui appelle une anticipation de l'augmentation de la population, tout en considérant les éventuels changements de pratique de déplacement. L'objectif de limitation de l'étalement urbain et l'augmentation des distances et temps de déplacements qu'il génère conviennent d'être soulignés dans le cadre de ces projets de renouvellement urbain.
- à la localisation de certains équipements d'agglomération sur le territoire communal tel que :
  - Le pôle universitaire et d'enseignement secondaire, constitué de l'ENTPE, de l'ENSAL et de deux lycées d'enseignement général et technologique. Les projets de corridor universitaire ciblé dans le SDU, pointent la nécessiter de renforcer les liaisons avec les campus voisins.
  - Des équipements culturels et de loisir tels que le Planétarium et le Grand Parc qui ne disposent pas de desserte permettant à ses usagers d'envisager un report modal.
  - Les zones d'activité et zones industrielles qui font de Vaulx-en-Velin un des pôles d'emploi de l'agglomération.
- au renouvellement de l'image de Vaulx-en-Velin, condition sine qua non de l'entreprise de renouvellement de la ville sur elle-même.

Priorités pour la ville :

- La prolongation des tramways T1 et T4, dénommée « desserte Grande île » dans le PDU arrêté, de la Doua au Mas-du-Taureau, en passant par Villeurbanne St-jean, afin de soutenir la dynamique de désenclavement à ces quartiers. Ce projet est lié à l'étude « NPNRU » qui doit intégrer le projet de renouvellement urbain dont le cœur se situe au Mas du Taureau, et qui doit renforcer également les liaisons au centre-ville de Vaulx-en-Velin, contrairement à ce que laisse penser le fléchage de l'Axe stratégique n° 3 du PDU. Son prolongement jusqu'à la ZI Est doit être envisagé.

- Une liaison entre le nord et le sud de la commune, directe et rapide. Figurant parmi les éléments les plus réclamés au cours de la sollicitation des conseils de quartier, ce projet fait écho à l'axe structurant de rocade identifié depuis le premier PDU de l'agglomération (A8) pour relier entres-elles, les communes de la première couronne de l'agglomération (zones d'emplois et d'habitations). Il

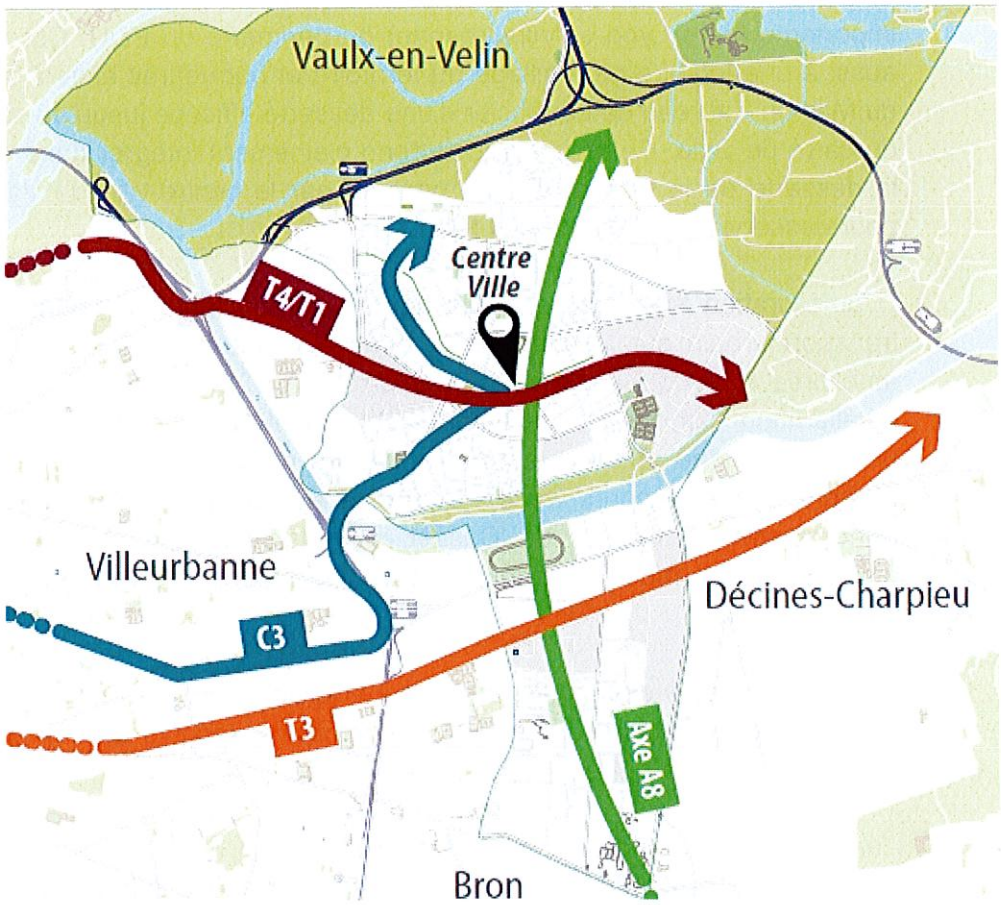
correspond aux flux de déplacements (notamment domicile-travail) les plus importants (hors Lyon et Villeurbanne) du périmètre du PDU. Cet axe participe aussi à une logique de maillage du territoire et permettrait ainsi à des habitants du Mas du Taureau de bénéficier d'une desserte efficace jusqu'au sud et au pôle du carré de Soie. Cette liaison doit donc pleinement intégrer dans ses objectifs, la desserte de la Grande île, en passant par le centre-ville de Vaulx-en-Velin, pour desservir ensuite le Grand Parc.

- L'amélioration significative de la ligne C3 (principal moyen de desserte en transport urbain sur la commune). Contrairement à la situation « grandement améliorée », évoquée dans le PDU arrêté (p. 23), à l'égard du C3, aucune amélioration significative de la desserte n'a été constatée depuis la mise en place de la ligne. A court terme, la mise en place d'un site propre intégral sur l'ensemble du parcours, après L. Bonnevay et incluant la problématique du franchissement du pont de Cusset, est indispensable. À moyen terme, le passage sur un mode de transport plus performant, de type tramway, doit être mis à l'agenda.

- A l'intersection de ces lignes, au centre-ville de Vaulx-en-Velin, la création d'un pôle d'échange multimodale (PEM) de proximité découle de ces projets et doit être renforcé par d'autres services à la mobilité.

- L'amélioration spécifique de certaines liaisons :
  - La localisation des terminus à la périphérie de la commune pour desservir des équipements d'agglomération tels le Grand Parc ou les zones industrielles. Ces terminus pourraient ainsi servir aux automobilistes entrant dans l'agglomération en organisant le report modal à proximité de la rocade et de l'A42. Ainsi, nous demandons la mise en place de PEM de rabattement ou de porte d'entrée dans l'agglomération. Certaines de ces liaisons peuvent faire l'objet d'innovation, notamment la desserte vers le Grand Parc, où l'intérêt du téléphérique se pose en raison des infrastructures nombreuses à franchir.
  - Les liaisons au sud avec la ville de Bron, notamment au T5 qui est à proximité.
  - Le renforcement de la desserte locale, en particulier à l'intérieur de certains quartiers (Pont des planches, Dumas-Genas).

- L'amélioration de la fréquence du T3 et la création d'une nouvelle station aux abords du BUE. Cette proposition ouvre nécessairement la question des effets de la double utilisation de la voie par le Rhône Express qui contraint fortement la possibilité d'augmenter les fréquences de passage.



- **Modes doux**

La Ville s'inscrit ici dans la continuité des initiatives menées sur l'ensemble de l'agglomération. Elle s'engage à poursuivre et finaliser les axes structurant des liaisons fortes pour modes doux. Le réseau cyclable à Vaulx-en-Velin est passé de 16 à plus de 27 km au cours des 6 dernières années. Cependant des zones particulièrement hostiles aux modes actifs appellent un traitement plus lourd.

- La suppression des points noirs et coupures urbaines :
  - Pont de Cusset
  - Canal de Jonage : par la création d'une passerelle au niveau de l'hippodrome qui permet d'améliorer la liaison entre le nord et le sud de Vaulx-en-Velin et qui apparait absent de l'axe stratégique n°2.
  - Liaison avec Villeurbanne – St-Jean, puis le nord de Villeurbanne.
  - Liaison avec le Grand Parc et Rillieux-la-Pape avec la traversée du canal de Miribel.

- La création de liaisons fortes : de nouveaux axes de circulation modes doux en lien avec les corridors écologiques.
  - Promenade jardinée au Sud, du Canal de Jonage à la route de Genas, avec l'amélioration du franchissement des ateliers du métro.
  - Au nord sur l'axe du Chemin du Gabugy – centre-ville – village
  - Au travers du Mas du Taureau

- Le développement de la ville des courtes distances :
  Création et confortement de pôles de proximité autour des cheminements piétons/modes doux : équipements publics et commerces de proximité tels que la redynamisation d'un pôle administratif au Sud et au Mas du Taureau.

- Le renforcement de l'accessibilité piétonne :
  - Accessibilité de la voirie à renforcer en prenant en compte le vieillissement d'une partie de la population, et la présence de jeunes ménages (poussettes et personnes à mobilité réduite) ; aménagements et mobilier urbain adapté (bancs, élargissement des trottoirs...).
  - Favoriser la traversée piétonne des quartiers : sorties d'impasses ; liaisons vers le BUE...

- Les services à la mobilité (vélo) :
  - Extension du réseau Vélo'V sur la commune avec un certain nombre de lieux clés pour l'implantation de stations.
  - Service de location longue durée de vélo depuis les pôles multimodaux.
  - Offre de stationnement : mobilier urbain adapté ; multiplication des stationnements privatifs ; service de consignes pour les quartiers en déficit de possibilités de stationnement.
  - Pédagogie autour du vélo à développer.
  - Subvention permettant l'équipement en vélo à assistance électrique (VAE).

- **Circulation automobile – voirie**

Bien que souhaitant pleinement s'inscrire dans l'objectif de réduction de l'usage de la voiture, le développement urbain enregistré à Vaulx-en-Velin (annexe 2) génère une augmentation des flux de véhicules à anticiper. Ce phénomène semble appuyé par des comportements de déplacements davantage tournés vers ce mode de transport.

- L'anticipation du développement de la commune par un développement et un maillage (augmentation significative de la population sur certain quartier) du réseau viaire :
  - Augmenter le nombre de liaisons entre la Grande Ile et Villeurbanne (Ponts supplémentaires)
  - Renforcer le maillage de certains quartiers : Mas du Taureau ; Village Nord ; Carré de Soie ; autour du BUE
  - Améliorer le fonctionnement de carrefours complexes : av. Péri/Teste/Lefèvre ; Poudrette/Canut/Soie (T3).

- L'apaisement de la circulation
  Extension progressive des zones 30 sur la ville (cf. projet de délibération spécifique).

- La requalification des espaces publics et le partage de la voirie
  - Réaménagement de la rue de la République
  - ZI la Rize
  - Carmagnole
  - Entrées de ville (Pont de Cusset, accès Croix-Luizet)
  - Route de Genas
  - Thorez – Guy Mocquet (et plus largement les voiries et les espaces publics du Mas du Taureau.

- **Stationnement**

Les données disponibles sur les comportements de stationnement à Vaulx-en-Velin, ainsi que le ressenti perceptible à partir de la concertation avec les conseils de quartier, permettent de dégager deux types de problématiques autour de ce thème :

- Sous-occupation des parkings privés et sur-occupation des espaces de stationnement sur la voirie.
- Existence de quelques conflits d'usage localisés alimentant le stationnement sauvage.

- L'amélioration du fonctionnement des commerces et des équipements sur certains pôles en permettant une rotation sur le stationnement :
  - Extension des zones bleues
  - Création de nouvelles zones bleues

- Le stationnement résidentiel : inciter le stationnement des résidents en garage privé.

- **Nouveaux services à la mobilité – logistique**

La Ville de Vaulx-en-Velin cherche à promouvoir le développement des différents services à la mobilité suivant :

- La participation au développement de l'électromobilité dans le cadre de la transition énergétique.
- Le soutien à l'auto-partage et au co-voiturage
- Navette fluviale : l'offre aujourd'hui développée, dans ses possibilités actuelles, ne peut être considérée autrement qu'une offre de loisirs.
- L'implantation de « maisons de la mobilité » : il s'agit de venir renforcer des pôles de proximité incluant des services d'information sur le réseau de transport et les modes de déplacements, la vente de titre de transport et l'explication des grilles tarifaires.
- Les outils et applications d'aide à la mobilité : diffusion des outils existants et innovants permettant une gestion plus efficiente et confortable des déplacements.
- La plateforme de livraison pour optimiser les flux de marchandises dont le fonctionnement doit être progressivement étendu à la périphérie.

ANNEXE 3 : CONTRIBUTION DES CONSEILS DE QUARTIER

Le présent document reprend les éléments de diagnostic et les propositions, relayés par les conseils de quartier en matière de déplacement urbain. Dans la mesure ou certaines propositions font l'objet de débats, tranchés ou non, et ne suscitent pas l'unanimité, même au sein des conseils qui les ont formulés, cette synthèse des contributions ne peut pas engager la Ville sur les projets évoqués. Elle permet néanmoins de prendre acte de l'important travail ayant mobilisé les conseils de quartier et sur lequel la Ville a pu s'appuyer dans son analyse et ses propositions.

Equilibre entre les besoins de mobilité et la protection de la santé et de l'environnement :

- Nuisances liées aux transports :
  - Sonores : à proximité des grands axes routiers (route de Genas, boulevard Laurent Bonnevay, BUE…) et liées au trafic aérien.
  - Pollution (gaz à effet de serre) : à proximité des grands axes.
  - Congestion : carrefour et croisement avec le tramway parfois problématique (Canuts/Poudrette), crainte du trafic généré au sein des quartiers par le BUE.
- Anticipation des risques naturels et industriels : manque de voies de dégagement sur le territoire de la Grande-île en cas d'évacuation nécessaire.

Mobilité et cohésion sociale et urbaine :

- Cohésion urbaine : Renforcement des liaisons entre le nord et le sud de la commune ; développement et mise en place de services et de commerces de proximité ; renforcer l'équilibre des fonctions urbaines au sein d'un même quartier ; améliorer l'accessibilité à certains équipements (Grand Parc) et certains quartiers (maillage du réseau).
- Cohésion sociale : Baisse du prix ou gratuité des transports.

Réduction de l'usage de la voiture :

- Organisation du report modal des flux d'automobiles entrant dans l'agglomération depuis l'A42 et la rocade, à la périphérie de la commune de façon à l'inclure dans un périmètre urbain : construction de parc-relais (Grand Parc, ZI Est) et prolongement du réseau lourd de transport (tramway, téléphérique).
- Fluidification du trafic et limiter la dangerosité de certains axes : apaisement des circulations avec la multiplication des zones « 30 », aménagement de certains carrefours (Grandclément/Marcellin ; Stalingrad/Gabugy ; Cuzin/Teste), résoudre l'encombrement du marché aux puces.
- Elargissement de l'espace réservé aux autres modes : élargissement des trottoirs, multiplication des pistes cyclables sécurisées ; la réduction des voiries automobiles est appréciées sur la Route de Genas.
- Suppression du parking Technip au Carré de Soie, limitation des raccordements au BUE.

Stationnement :

- La réduction du parc de stationnement sur voirie, à travers certaines opérations d'urbanisme, peut être perçue comme un défaut d'équipement de ces mêmes opérations : certains proposent d'encourager, voire d'exiger, la construction de parking privés supplémentaires à la réglementation lors de la construction de logements.
- Une application plus stricte de la réglementation sur le stationnement est souhaitée, notamment pour contraindre davantage le stationnement « sauvage » : renforcement de la présence de la police municipale ; verbalisation plus massive.
- Elargissement de la réglementation du stationnement sur voirie : développement des zones bleues, création de « dépose minute » à proximité des pôles multimodaux.
- Création de stationnements nouveaux en parc relais : au Grand Parc en correspondance avec de nouvelles lignes ; stationnement en silo dans le cadre du PAE TASE ; ouverture des P+R existants la nuit ; transformation de la zone du marché aux puces en parc relais.
- Suppression du parking devant l'usine TASE (rue Carmagnole), à réimplanter ailleurs (à l'est du bâtiment).
- Problématique spécifique rue Chénier lié à la fréquentation de la mosquée route de Genas (côté Bron).

Développement des transports en commun :

- Organisation du report modal des flux de voitures entrant dans l'agglomération à partir de la commune par une extension du réseau lourd de transports à la périphérie de la ville (tramway, métro, téléphérique).
- Création et amélioration d'axes forts de transport sur la ville :
    - Prolongement du T1/T4 à Croix Luizet (proposition de desserte de la Grappinière, du Mas du Taureau, Centre-Ville)
    - Absence d'axe transversal nord/Sud (La Soie – Centre – Mas du Taureau à connecter) et plus globalement à l'échelle de l'Est lyonnais.
    - Amélioration de la ligne C3 par un passage en tramway avec réduction du nombre de stations.
    - Renforcement de la fréquence du T3 aux heures de pointe (utilisation du Rhône Express comme transport urbain)
    - Prolongement du tramway T5 jusqu'aux Sept Chemins.
- Insuffisance du maillage du réseau de bus pour certains quartiers et à l'intérieur de ceux-ci (à mettre en perspective avec le vieillissement d'une partie de la population).
- Renforcement de l'association des habitants au choix de localisation des arrêts de bus.

Développement des modes actifs (vélo, marche à pied…) :

- Problématiques identifiées à l'usage du vélo et de la marche à pied :
  - Encombrement des pistes cyclables par le stationnement « sauvage ».
  - Pratique jugée moins sécurisante vis-à-vis notamment des problématiques de rodéo.
  - Trottoirs étroits et parfois inexistants
  - Complexité des cheminements piétons du fait de certaines voies sans issues.
  - Cheminement parfois peu sécurisant : passerelles sans rambarde sur le Rize ; passages « coupe-gorges » ; …
  - Persistance de coupures urbaines :
    - Entées de villes (Pont de Cusset,…)
    - Franchissement des ateliers du métro (manque de visibilité et aménagement peu qualitatif)
- Propositions d'aménagements :
  - Extension, voire généralisation des zones 30 afin d'apaiser les circulations.
  - Création de pistes cyclables séparées des flux de voitures.
  - Traitement des coupures urbaines et notamment du franchissement du Pont du Cusset : espaces réservés aux piétons et aux cyclistes.
  - Multiplication du mobilier urbain permettant le stationnement vélo et mise en place de stationnements protégés, privatifs.
  - Maillage de voirie pour limiter les impasses et amélioration de l'éclairage pour les cheminements piétons.
  - Elargissement et aménagement des trottoirs.
  - Coulée verte et cheminement piéton : création de passages piétons ; renforcement des services et commerces de proximité aux abords.
  - Construction d'une passerelle de franchissement du Canal de Jonage.
  - Amélioration de l'accessibilité des pistes cyclables (prévision d'une multiplicité d'itinéraires).
  - Subvention à l'acquisition de vélos à assistance électrique.
- Localisation d'éventuelles stations Velo'V : Hôtel de Ville, Centre Communal Culturel Charlie Chaplin ; Rue Emile Zola ; Village ; entrée de ville (Pont des Planches) ; Mas du Taureau ; Place Roger Laurent ; proximité du PUP Gimenez ; Sept Chemins : prévoir un éloignement maximal de 500m entre les stations.

Logistique et nouveaux services à la mobilité :

- Création de parkings de co-voiturage : à proximité du Pont de Cusset et des voies de contournement ; aux abords des pôles multimodaux ; …
- Limitation de la circulation des poids lourds sur la commune.
- Création de zones réservées à la livraison en véhicules électriques avec plateforme dédiée.