PLAN DE MOBILITÉ
TERRITOIRES LYONNAIS

PLAN DE MOBILITÉ DES TERRITOIRES LYONNAIS



Projet soumis au Conseil d'Administration
de SYTRAL Mobilités le 21 novembre 2024

SYTRAL MOBILITÉS



ÉDITO



Bruno BERNARD,
Président de SYTRAL Mobilités
et de la Métropole de Lyon

Depuis le 1er janvier 2022, SYTRAL Mobilités est l'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) d'un large territoire comprenant la Métropole de Lyon et 11 intercommunalités du Rhône. La loi d'orientation des mobilités (LOM), qui a fait évoluer la planification des déplacements en 2019, prévoit que SYTRAL Mobilités **adopte un Plan de Mobilité, fixant ainsi un cap pour la politique de mobilité à l'horizon 2040.** Les ambitions d'un renfort massif vers les transports en commun et de la diversification des solutions de mobilité que nous portons depuis 2020 sont reprises dans ce document dont l'élaboration a été partagée avec les divers acteurs du territoire et la population.

Situées dans des plaines agricoles, dans des vallons ou dans des zones très densément peuplées, les 262 communes du périmètre sont **d'une grande diversité.** Les 1,9 million d'habitants de ce territoire ont des modes de vie variés qui impactent leurs manières de se déplacer et nous devons aujourd'hui faire face à une double problématique. La population et le nombre d'emplois augmentent davantage que la moyenne nationale contribuant à accroître le volume de déplacements et les trois quarts des déplacements font moins de cinq kilomètres tout en étant majoritairement réalisés en voiture par une personne seule.

Le Plan de Mobilité vise justement à **anticiper l'évolution des pratiques de mobilité selon les territoires** et à planifier des solutions adaptées pour réduire le trafic automobile en développant des solutions alternatives et complémentaires à la voiture individuelle comme par exemple les transports collectifs, le covoiturage et les modes actifs. Des vallées du Beaujolais au pays mornantais en passant par l'Ouest rhodanien, ce Plan de Mobilité prend en compte toutes les spécificités des territoires et propose **des actions adaptées.**

Pour faciliter le parcours usagers et fiabiliser les déplacements, nous proposons notamment d'unifier le réseau de transport, la tarification et le système d'information. Pour améliorer la qualité du cadre de vie et la santé publique, nous souhaitons que les **usages individuels de la voiture soient réduits de moitié afin d'en diminuer les nuisances** (émissions de gaz à effet de serre, pollution de l'air, bruit). Cette trajectoire nécessaire se traduit par des **objectifs ambitieux en termes de parts modales :** le Plan de Mobilité vise une baisse de la part des déplacements réalisés en voiture passant de 48 % en 2015 à 23 % en 2040, une augmentation des usages des transports collectifs (ferrés, urbains, interurbains) représentant 23 % des déplacements en 2040 contre 16 % en 2015, ainsi qu'une multiplication par 10 des usages du vélo sur la même période.

En réponse aux engagements de la France en matière de de neutralité carbone, la mise en œuvre de l'ensemble des actions du Plan de Mobilité amène d'ici 2040 à une **réduction de 42 % des émissions de gaz à effet de serre.** Une très forte diminution des émissions des trois principaux polluants nocifs pour la santé respiratoire, les maladies cardiovasculaires et neurologiques est également attendue. Ces prévisions vont dans le sens de la lutte contre le dérèglement climatique et d'une amélioration de la santé de nos concitoyens. Pour atteindre ces objectifs ambitieux et répondre aux besoins de mobilité des habitants, il est crucial que l'ensemble des acteurs publics concernés œuvrent dans cette même direction.

SOMMAIRE

CHAPITRE 1 7

UN PROJET COMMUN SUR UN TERRITOIRE INÉDIT 7

Cadre légal et réglementaire du Plan de Mobilité des territoires lyonnais 9
Qu'est-ce que le Plan de Mobilité ? 13
Quels sont les objectifs poursuivis par le Plan de Mobilité ? 13
Quelle est l'autorité en charge d'élaborer le Plan de Mobilité des territoires lyonnais ? 14
Dans quel cadre réglementaire s'inscrit l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais ? 14
Quelle articulation entre le Plan de Mobilité et les autres documents de planification ? 15
Éléments de bilan du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise 22
Grandes étapes et principes de la démarche d'élaboration 26

CHAPITRE 2 29

PLACER L'HABITANT AU CŒUR DES MOBILITÉS 29

Qui sont les habitants des territoires lyonnais ? **30**
Un territoire, trois bassins locaux de mobilité et leurs polarités 30
Des contextes économiques différents selon les territoires 33
Des écarts importants en termes de niveau de vie 34
Des inégalités d'accès aux services et équipements du territoire 34
Un territoire attractif avec des besoins croissants en mobilité 35
Un vieillissement de la population différencié selon les territoires 35

Pour quelles raisons les habitants des territoires lyonnais se déplacent-ils ? **36**
Des motifs de déplacements variés, relativement homogènes dans le territoire 36
Des déplacements vers le travail caractérisés par leur longueur 36

Comment se deplace-t-on aujourd'hui dans les territoires lyonnais ? **37**
Des offres de transport au service du rayonnement du territoire, des échanges en son sein et de l'évolution des pratiques de mobilité 37
Un poids majeur de l'Agglomération lyonnaise dans les déplacements du territoire 40
Des enjeux importants liés aux déplacements internes aux bassins locaux de mobilité 41
Une dépendance forte à la voiture, notamment dans les territoires ruraux et périurbains 41
Mais un usage de la voiture en baisse dans tous les territoires 43
Des évolutions récentes des pratiques de mobilité qui confirment une baisse continue de l'usage de la voiture 44

Les Quatre ambitions clés du Plan de Mobilité des territoires lyonnais d'aujourd'hui à 2040 **49**
Des mobilités comme leviers de bien-être et de santé, et non plus de nuisances, notamment en milieu urbain 49
Des mobilités pour toutes et tous et dans tous les territoires 52
Des mobilités adaptées aux modes de vie 55
Des mobilités largement décarbonées 56

Des objectifs à la hauteur des ambitions **57**
Diviser par deux les déplacements en voiture solo d'ici 2040 57
Des parts modales cibles ambitieuses à l'échelle du ressort territorial 59
Des objectifs adaptés pour les bassins locaux de mobilité 63

Comment réduire par deux nos déplacements en voiture solo ? 65
Quatre leviers pour accélérer le changement de comportements et fonder un nouveau système de mobilité 65
Levier 1 : Réduire les distances à parcourir, en lien avec l'organisation du territoire 66
Levier 2 : Poursuivre le développement des offres et des services de mobilité 67
Levier 3 : Redéfinir les usages nécessaires de la voiture, notamment en agissant sur l'espace public 71
Levier 4 : Accompagner et encourager les changements de pratiques de mobilité 72

CHAPITRE 3 73
QUATRE LEVIERS POUR ACCÉLÉRER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENTS 73

Levier 1: Réduire les distances à parcourir en lien avec l'organisation du territoire 75
Axe 1: Améliorer l'articulation entre urbanisme et déplacements 77
Axe 2: Optimiser la gestion du dernier kilomètre pour les marchandises 87

Levier 2: Poursuivre le développement des offres et des services de mobilité 91
Axe 1: Développer le réseau structurant de transports en commun 93
Axe 2: Développer et améliorer le réseau de maillage de transport en commun 106
Axe 3: Créer un réseau de transports en commun lisible, accessible et attractif 112
Axe 4: Faciliter et favoriser l'intermodalité 118
Axe 5: Donner à la marche et au vélo toute leur place pour les déplacements de courte et moyenne distance 125
Axe 6: Créer un réseau structurant de covoiturage 135
Axe 7: Mettre en œuvre des offres de mobilité adaptées aux plus vulnérables 142
Axe 8: Inciter au report modal pour les flux de marchandises 146

Levier 3: Redéfinir les usages nécessaires de la voiture, notamment en agissant sur l'espace public 153
Axe 1: Agir sur les voiries structurantes 155
Axe 2: Repenser l'organisation de l'espace public et son partage 160
Axe 3: Mieux organiser et maîtriser le stationnement automobile 165
Axe 4: Favoriser l'usage des motorisations alternatives et des véhicules moins polluants 173
Axe 5: Favoriser les usages partagés de la voiture 178
Axe 6: Réduire l'impact des opérations logistiques sur l'espace public 181

Levier 4 : Accompagner et encourager les changements de pratiques de mobilité 185
Axe 1 : Développer le conseil en mobilité et renforcer l'accompagnement et la communication 188
Axe 2 : Faciliter l'expérimentation par l'usager et permettre la découverte des offres de mobilité 195
Axe 3 : Améliorer la sécurité des déplacements 199
Axe 4 : Proposer un parcours usager facilité et équitable 205
Axe 5 : Inciter les entreprises de transport de marchandises à réduire leurs impacts environnementaux 210
Axe 6 : Développer l'information et la connaissance en matière de logistique 213

Focus territoriaux du plan de mobilité 216
Le Beaujolais 217
L'Ouest lyonnais 222
L'Agglomération lyonnaise 227
Les liens avec les territoires voisins 233

CHAPITRE 4 237

MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE MOBILITÉ 237

Évaluation financière du Plan de Mobilité 238

Une planification sur un horizon lointain qui concerne de multiples maîtres d'ouvrage 238

Modalités de financements de SYTRAL Mobilités 239

Principaux programmes et projets inclus dans le Plan de Mobilité 240

Estimations financières des actions et projets majeurs du Plan de Mobilité 243

Appui à la mise en œuvre des actions du Plan de Mobilité 250

Mobiliser les outils d'ingénierie du territoire 250

Association des citoyens à la définition et à la réalisation de projets 250

Évaluation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques 251

Contexte législatif 251

Objectifs de réduction des émissions 251

Méthodologie de modélisation des déplacements et des émissions 251

Résultats de l'évaluation des émissions 252

Définition des objectifs et modélisation des déplacements 253

Suivi et évaluation du Plan de Mobilité 254

Modalités de suivi et d'évaluation 254

Indicateurs de suivi 255

Suivi annuel des effets observables des actions du Plan de Mobilité 256

Suivi annuel de la mise en œuvre du plan d'action 257

Évaluation à 5 ans de l'atteinte des objectifs fixés par le Plan de Mobilité 258

CHAPITRE 1

UN PROJET COMMUN SUR UN TERRITOIRE INÉDIT







Cadre légal et réglementaire du Plan de Mobilité des territoires lyonnais

L'article L. 1214-12-1 du Code des transports dispose que l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais (AOMTL) élabore dans son ressort territorial un Plan de Mobilité.

Le cadre législatif initial

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) a été institué par **la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982**.

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, puis la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000 ont par la suite précisé le dispositif, tant au niveau procédural qu'au niveau des objectifs assignés au PDU.

Le cadre législatif dans lequel s'inscrit l'élaboration des PDU a été renforcé par plusieurs lois depuis 2000.

L'ordonnance du 3 juin 2004 relative à l'évaluation environnementale de certains plans et programmes inclut les PDU dans la liste des plans soumis à évaluation environnementale. L'objectif est d'estimer le plus en amont possible les effets prévisibles du PDU sur l'environnement, afin de faire des choix efficients et de prévoir les mesures éventuelles d'évitements, de réduction et de compensation.

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, qui vise à créer une société inclusive, implique notamment de mettre en accessibilité les transports et plus globalement l'ensemble de la chaîne du déplacement. Dans cette optique, le PDU doit coordonner la planification et la mise en œuvre de l'accessibilité pour les transports mais également la voirie et les espaces publics. Le PDU comporte une annexe particulière traitant de l'accessibilité, qui indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement confirme le PDU comme outil de préservation de l'environnement avec de nouvelles dispositions quant à l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre. La loi prévoit que, à l'occasion de l'élaboration ou de la révision d'un PDU, il est procédé à l'évaluation des émissions évitées de gaz à effet de serre attendues de la mise en œuvre du plan. La loi prévoit en outre que, au cours de la cinquième année suivant l'approbation du plan, il est procédé au calcul des émissions de gaz à effet de serre générées par les déplacements dans le territoire couvert par le plan. La loi du 12 juillet 2010 ajoute également un 11e objectif au PDU relatif à la réalisation, à la configuration et à la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.



Box à vélos sécurisé mis en place gratuitement sur la ligne 142 des Cars du Rhône - Communauté de Communes du Pays de L'Arbresle

La loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM):

- Modifie les compétences des autorités organisatrices des transports urbains qui deviennent des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Leur champ d'action est élargi aux modes terrestres non motorisés, aux usages partagés des véhicules à moteur ainsi qu'à la possibilité d'organiser des services publics de transports de marchandises en cas d'offre insuffisante;
- Instaure la commune ou l'EPCI comme chef de file de la mobilité durable et de l'aménagement de l'espace et la région comme chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre modes de transports. En complément est créé, à l'initiative de la région et en collaboration avec les départements et les AOM du territoire, le schéma régional de l'intermodalité avec lequel le PDU doit être compatible. Ce schéma a pour objectif d'assurer la cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers sur le territoire régional dans l'objectif d'une complémentarité des services et des réseaux, dans le respect des compétences de chacune des AOM du territoire. Il doit également définir les principes guidant l'articulation entre les différents modes de déplacement, notamment en ce qui concerne la mise en place de pôles d'échange.

La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République:

- Parachève l'évolution initiée par la loi MATPAM: les AOM sont dotées de compétences élargies, organisant désormais les services de transports urbains et non urbains; corrélativement, la référence au périmètre de transport urbain est supprimée et le Code des transports vise désormais directement le ressort territorial de l'AOM comme périmètre d'application du PDU;
- Précise explicitement que, pour l'élaboration du PDU dans l'Agglomération lyonnaise, le ressort territorial dont il est tenu compte est celui de l'autorité assurant l'exercice effectif de la compétence d'organisation des transports;
- Organise des transferts de compétences sur le champ des transports et de la mobilité, notamment des départements vers les régions (services non urbains réguliers ou à la demande, transport scolaire);
- Crée un Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), qui intégrera différents schémas sectoriels dont le Schéma Régional de l'Intermodalité (volet intermodalité) et le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE).

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour une croissance verte:

- Inscrit dans le Code des transports l'obligation pour le PDU d'être compatible avec les objectifs du Plan de Protection de l'Atmosphère pour chaque polluant;
- Donne des leviers potentiels supplémentaires aux PDU avec par exemple les zones à circulation restreinte, qui deviennent possibles dans les agglomérations couvertes par un PPA;
- Redéfinit le covoiturage et impose la création d'un schéma de développement des aires de covoiturage par les AOM, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales;
- Précise que dans les agglomérations couvertes par un PDU, toute entreprise de plus de 100 travailleurs doit élaborer un plan de mobilité « visant à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel ». L'AOM est destinataire des plans de mobilité des entreprises;
- Donne des leviers supplémentaires pour la promotion des vélos notamment pour la création de stationnements sécurisés via le Code de la construction et de l'habitation;
- Conforte la création et le déploiement d'infrastructures de charge pour les véhicules électriques.

L'évolution du cadre législatif : du Plan de Déplacements Urbains au Plan de Mobilité

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités remplace les « Plans de Déplacements Urbains » par les « Plans de Mobilité ». Les objectifs de ces plans sont étendus à l'ensemble des nouvelles formes de mobilité et à la prise en compte des besoins en matière de mobilités actives et partagées et de mobilités inclusives, ainsi qu'à la limitation de l'étalement urbain. Les Plans de Mobilité sont complétés avec un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Il est également possible d'y intégrer un schéma de desserte ferroviaire ou fluviale. Le Plan de Mobilité devient obligatoire pour les AOM qui contiennent ou recoupent des agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Une dimension environnementale est également prise en compte par les nouveaux Plans de Mobilité :

- Ils doivent contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique ;
- Ils participent à la lutte contre la pollution de l'air, la pollution sonore et à la préservation de la biodiversité.

L'ordonnance n° 2021-408 du 8 avril 2021 relative à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais introduit les modifications suivantes :

- Elle crée un établissement public local devant se substituer au 1er janvier 2022 au syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'Agglomération lyonnaise (SYTRAL) ;
- Elle impose à cet établissement public local d'élaborer sur son ressort territorial un Plan de Mobilité ;
- Elle introduit des dispositions spécifiques au Plan de Mobilité des territoires lyonnais aux articles L. 1214-1 et suivants du Code des transports ;
- Elle impose un délai de trois ans à l'AOM des territoires lyonnais pour adopter son Plan de Mobilité et prévoit que le Plan de Déplacements Urbains en vigueur approuvé par le SYTRAL demeure applicable jusqu'à l'entrée en vigueur du Plan de Mobilité.

La loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets complète le cadre juridique des Plans de Mobilité, s'agissant des dispositions relatives au stationnement : localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacements personnels.



Le processus législatif propre à l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais

Dans la partie législative comme réglementaire, le Code des transports prévoit des articles spécifiques à l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

Les dispositions spécifiques applicables au Plan de Mobilité des territoires lyonnais, sont définies aux articles L. 1214-12-1 à L. 1214-12-2 du Code des transports.

Le Plan de Mobilité doit répondre aux exigences des articles L. 1214-1, L. 1214-2, L. 1214-4 à L. 1214-6, L. 1214-8, L. 1214-8-1, L. 1214-8-2, L. 1214-16, L. 1214-17, L. 1214-21, L. 1214-22, L. 1214-23-1 et L. 1214-23-2 du Code des transports.

Les articles L. 1214-28-1 à L. 1214-28-3 du Code des transports précisent les conditions d'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais. Il incombe à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais d'élaborer dans son ressort territorial un plan de mobilité.

Conformément aux termes de l'article L. 1214-28-1 du Code des transports, les services de l'Etat, le département, les gestionnaires d'infrastructures de transports localisées dans le périmètre du Plan de Mobilité, les membres de l'AOMTL et les présidents des établissements publics, en charge de l'élaboration des Scot, sont obligatoirement associés à l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

Les représentants des professions et des usagers des transports, les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.

Le projet de plan est ensuite arrêté par le conseil d'administration de l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais.

Il est soumis, pour avis, au conseil régional, aux conseils départementaux intéressés, au conseil métropolitain, aux conseils communautaires des établissements publics de coopération intercommunale membres de l'AOMTL, aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes, aux conseils municipaux des communes du ressort territorial de l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'Etat concernées. Le projet de plan est ensuite soumis à enquête publique.

Le Plan de Mobilité, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, est approuvé par le conseil d'administration de l'AOMTL.

Le contenu obligatoire du Plan de Mobilité des territoires lyonnais

Conformément aux termes de l'article R. 1214-1 du Code des transports, le Plan de Mobilité des territoires lyonnais comprend :

- Une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient ;
- Une annexe particulière traitant de l'accessibilité ;
- Une étude évaluant les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générées par les déplacements sur le territoire qu'il couvre.



Qu'est-ce que le Plan de Mobilité ?

Le Plan de Mobilité est un document de planification et de programmation en matière de mobilité. Il a une vocation prospective et détermine les orientations en matière de mobilité au sein du ressort territorial de SYTRAL Mobilités aux horizons 2030 et 2040.

Conformément aux termes de l'article L. 1214-1 du Code des transports, le Plan de Mobilité doit déterminer les principes régissant :

- L'organisation de la mobilité des personnes ;
- L'organisation du transport des marchandises ;
- La circulation ;
- Le stationnement.

Le Plan de Mobilité doit tenir compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien également avec les territoires voisins.

Le Plan de Mobilité comporte également un volet environnemental. Il doit répondre aux objectifs suivants :

- Contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique ;
- Participer à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ;
- Contribuer à la préservation de la biodiversité.

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit permettre de développer une approche globale, cohérente et favoriser la planification des services de mobilité à l'échelle des 262 communes concernées par ce document.

Quels sont les objectifs poursuivis par le Plan de Mobilité ?

Le Code des transports impose au Plan de Mobilité de traiter des points suivants, énumérés dans son article L. 1214-2 :

- Rechercher un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, tout en tenant compte de la limitation de l'étalement urbain ;
- Renforcer la cohésion sociale et territoriale, notamment par l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville, ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
- Améliorer la sécurité de tous les déplacements et opérer un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport ;
- Diminuer le trafic automobile et développer les usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;
- Développer les transports collectifs et les moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche ;
- Améliorer l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;
- Organiser le stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement : l'article L. 1214-4 du Code des transports indique également que les Plans de Mobilité délimitent les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de dessert par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les Plans locaux d'urbanisme en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés ;
- Localiser les parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs et mettre en place des stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel ;
- Organiser les conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers ;
- Améliorer les mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air ;
- Améliorer les mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ;
- Améliorer les conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire ;
- Organiser une tarification et une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
- Réaliser, configurer et localiser les infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif.

Quelle est l'autorité en charge d'élaborer le Plan de Mobilité des territoires lyonnais ?

Le Code des transports prévoit que les plans de mobilité sont élaborés par les autorités organisatrices de la mobilité.

- La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 et l'ordonnance du 8 avril 2021 relative à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais prévoient la création de l'Autorité Organisatrice des Mobilités des Territoires Lyonnais (AOM) ;
- À compter du 1er janvier 2022, l'AOM des Territoires Lyonnais s'est substituée à l'ancien Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération lyonnaise (SYTRAL) ;
- L'AOM des Territoires Lyonnais a fait le choix de se nommer « SYTRAL Mobilités » par une délibération du 7 avril 2022 ;
- L'ordonnance du 8 avril 2021 précise les missions dévolues à SYTRAL Mobilités. Parmi elles, figure l'obligation d'élaborer le Plan de Mobilité des territoires lyonnais, reprise dans l'article L1214-12-1 du Code des transports.



Le conseil d'administration de SYTRAL Mobilités

Dans quel cadre réglementaire s'inscrit l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais ?

Ressort territorial de SYTRAL Mobilités



- La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 remplace les anciens Plans de Déplacements Urbains par les Plans de Mobilité, et oblige ces derniers à intégrer des préoccupations environnementales ;
- Le Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération lyonnaise 2017-2030, approuvé en 2017, ne couvre qu'une partie du ressort territorial de SYTRAL Mobilités et ne permet plus de répondre aux enjeux actuels de mobilité. Il appartient donc à SYTRAL Mobilités d'élaborer un nouveau document pour régir l'organisation de la mobilité et répondre à ces nouvelles préoccupations à l'échelle de son ressort territorial ;
- L'ordonnance du 8 avril 2021 relative à l'Autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais (créée le 1er janvier 2022) accorde un délai de trois ans à SYTRAL Mobilités, à compter de sa création, pour approuver son Plan de Mobilité ;
- En attendant la finalisation de ce document, l'ordonnance du 8 avril 2021 prévoit que le Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération lyonnaise 2017-2030 demeure applicable.

Quelle articulation entre le Plan de Mobilité et les autres documents de planification ?

Afin d'assurer une cohérence globale des politiques publiques sur le territoire, l'articulation entre les documents de planification est essentielle. Ainsi, le Plan de Mobilité est élaboré dans le respect des normes applicables, en compatibilité avec les objectifs et les orientations fondamentales des instruments de planification de rang supérieur et en prenant en compte l'ensemble des stratégies de développement qui concernent le territoire.

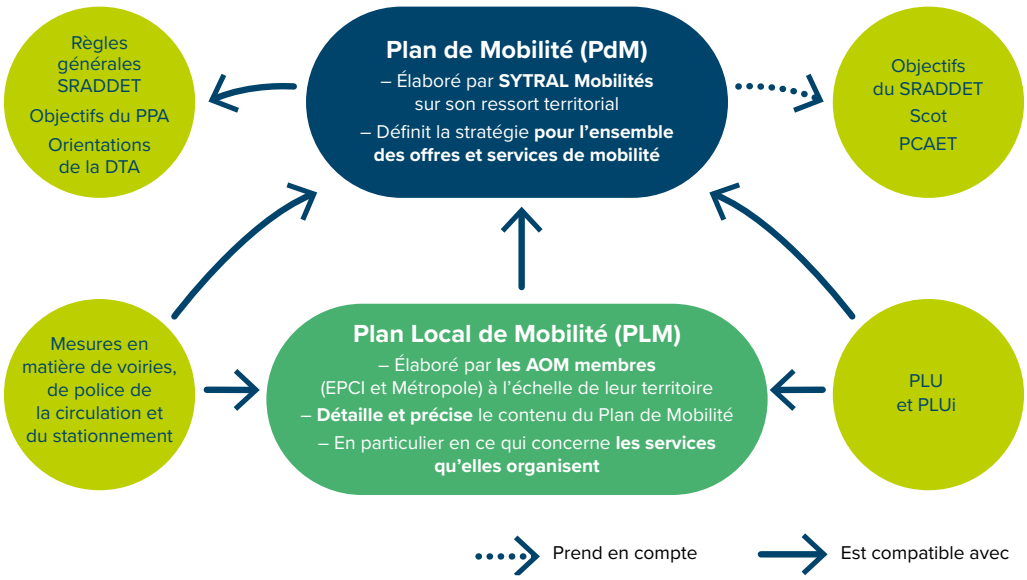
SYTRAL Mobilités a pu adopter une démarche volontariste et envisager le Plan de Mobilité comme un outil permettant d'accompagner la réalisation des objectifs et de favoriser les orientations des documents de référence.

- Le Plan de Mobilité **est compatible avec un document de portée supérieure lorsqu'il respecte les orientations ou les principes fondamentaux de ce document** et qu'il contribue, même partiellement, à leur réalisation. Le Plan de Mobilité a la possibilité de s'en départir de manière ponctuelle, tant que cela ne remet pas en cause l'esprit du texte de portée supérieure ;
- Le rapport de **prise en compte** implique que le Plan de Mobilité **ne fasse pas obstacle à la réalisation des objectifs contenus dans le document** de portée supérieure.

L'ARTICLE L. 1214-12-2 DU CODE DES TRANSPORTS

Cet article, consacré spécifiquement au Plan de Mobilité des territoires lyonnais, dispose que : *« Le plan de mobilité est compatible avec les orientations des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur prévus respectivement aux chapitres II et III du titre VII du livre Ier du Code de l'urbanisme et avec les objectifs, pour chaque polluant défini par le plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 du Code de l'environnement, lorsqu'un tel plan couvre tout ou une partie du ressort territorial de l'Autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais. Le plan de mobilité prend en compte les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et est compatible avec les règles générales du fascicule de ce schéma, dans les conditions prévues par l'article L. 4251-3 du Code général des collectivités territoriales.*
Le plan de mobilité prend en compte les orientations des schémas de cohérence territoriale prévus au titre IV du livre Ier du Code de l'urbanisme, et les plans climat-air-énergie territoriaux mentionnés à l'article L. 229-26 du Code de l'environnement. »

Documents de planification en lien vers le Plan de Mobilité des territoires lyonnais



Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires de la Région Auvergne-Rhône-Alpes (SRADDET)

Le SRADDET de la Région Auvergne-Rhône-Alpes est entré en vigueur le 10 avril 2020. Le Plan de Mobilité doit prendre en compte ses objectifs et doit être compatible avec les règles générales de son fascicule.

Objectifs du SRADDET en lien avec la mobilité

- Consolider la cohérence entre urbanisme et déplacements ;
- Redynamiser les centres bourgs, les centres villes et les quartiers en difficulté ;
- Agir pour le maintien et le développement des services de proximité sur tous les territoires de la région ;
- Concilier le développement des offres et des réseaux de transport avec la qualité environnementale ;
- Réduire les émissions des polluants les plus significatifs et poursuivre celle des émissions de gaz à effet de serre aux horizons 2030 et 2050 ;
- Réduire la consommation énergétique de 23 % par habitant à l'horizon 2030 et porter cet effort à -38 % à l'horizon 2050 ;
- Développer une approche transversale pour lutter contre les effets du changement climatique ;
- Répondre aux besoins de mobilité en diversifiant les offres et services en fonction des spécificités des personnes et des territoires ;
- Simplifier et faciliter le parcours des voyageurs et la circulation des marchandises ;
- Renforcer l'attractivité, la performance et la fiabilité des services de transports publics ;
- Renforcer la sécurité des déplacements pour tous les modes ;
- Renforcer la sûreté pour les voyageurs dans les transports collectifs et dans les lieux d'attente ;
- Veiller à la cohérence des aménagements pour la connexion des offres et services de mobilité au sein des pôles d'échanges ;
- Veiller à une performance adaptée des infrastructures de transport en réponse au besoin d'échanges entre les territoires ;
- Inciter à la complémentarité des grands équipements portuaires et d'intermodalité fret ;
- Soutenir les grands projets de liaisons supra régionales (infrastructures, équipements, services) renforçant les échanges est-ouest et nord-sud ;
- Exploiter le potentiel des fleuves dans une logique interrégionale ;
- Valoriser le corridor Rhône-Saône et renforcer la performance des ports pour les échanges intercontinentaux et l'ouverture maritime de la région ;
- Accompagner les mutations des territoires en matière de mobilité ;
- Expérimenter, déployer et promouvoir les innovations technologiques, organisationnelles et les initiatives privées et publiques pour la mobilité.

Règles générales du fascicule du SRADDET concernant le Plan de Mobilité

- Cohérence des documents de planification des déplacements ou de la mobilité à l'échelle d'un ressort territorial, au sein d'un même bassin de mobilité ;
- Contribution à une information multimodale voyageurs fiable et réactive et en temps réel ;
- Coordination pour l'aménagement et l'accès aux pôles d'échanges d'intérêt régional ;
- Cohérence des équipements des Pôles d'échanges d'intérêt régional ;
- Cohérence des politiques de stationnement et d'équipements des abords des pôles d'échanges ;
- Préservation des emprises des voies ferrées et priorité de réemploi à des fins de transports collectifs ;
- Cohérence des règles de circulation des véhicules de livraison dans les bassins de vie ;
- Préservation du foncier embranché fer et/ou bord à voie d'eau pour la logistique et le transport de marchandises ;
- Intégration des fonctions logistiques aux opérations d'aménagements et de projets immobiliers ;
- Trajectoire neutralité carbone à 2050 ;
- Diminution des émissions de GES ;
- Diminution des émissions de polluants dans l'atmosphère ;
- Réduction de l'exposition de la population aux polluants atmosphériques.

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'Agglomération lyonnaise

Le 3e PPA de l'Agglomération lyonnaise 2022-2027, approuvé le 24 novembre 2022, a un objectif global de réduction des émissions de polluants dans l'air et d'amélioration de la qualité de l'air. Son objectif est à la fois de lutter contre la pollution chronique et de diminuer le nombre d'épisodes de pollution atmosphérique.

Objectifs du PPA de l'Agglomération lyonnaise et enjeux pour les différents polluants :

- **Oxydes d'azote (NOx)** : l'objectif principal est de réduire les concentrations d'oxydes d'azote en dessous des valeurs limites réglementaires (VLR 40 µg/m^3 en concentration moyenne annuelle) aux stations ATMO dans les délais les plus brefs possibles. Il est aussi prévu de réduire l'exposition moyenne des individus, en particulier près des axes routiers, de sorte qu'aucun dépassement de cette valeur limite ne soit constaté sur l'ensemble du territoire d'ici 2027 ;
- **Particules fines (PM_{10} et $PM_{2,5}$)** : le but est de faire baisser les concentrations de particules fines qui représentent un enjeu de santé publique important et d'atteindre à termes les niveaux d'exposition recommandés par l'OMS (10 µg/m^3 pour les $PM_{2,5}$) à l'échelle du PPA, ainsi qu'à l'échelle de chaque EPCI ;
- **Ozone (O_3)** : la dégradation de la situation observée depuis la fin des années 2010 devra être contenue ;
- **Autres polluants** : il s'agit d'un enjeu en particulier concernant les émissions d'ammoniac (NH_3), de composés organiques volatils (COV) et de dioxyde de soufre (SO_2). L'objectif est de réduire leur concentration pour atteindre l'objectif du plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) calculé en 2027.

Les actions du Plan de Mobilité doivent être compatibles avec les objectifs fixés pour chaque polluant dans le cadre du PPA.



Classification des actions du PPA





Panneau de signalisation d'entrée dans la Zone à Faibles Émissions (ZFE) - Caluire-et-Cuire

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise

La DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, a été approuvée en janvier 2007 et modifiée en 2015. Elle présente de nombreuses ambitions portées par l'Etat et ses partenaires, qui visent à renforcer le rôle et le rayonnement de la métropole lyonnaise à l'échelle internationale ainsi qu'à promouvoir une métropole solidaire et durable.



ZAC du Chanay accessible par transports collectifs, marche, vélo et voiture - Saint-Bonnet-de-Mure

Le Plan de Mobilité doit être compatible avec les orientations de la DTA qui visent à :

- Limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles ;
- Renforcer l'armature urbaine en contribuant à une meilleure organisation, notamment dans des pôles d'équilibre ;
- Conforter la plate-forme multimodale de Saint-Exupéry ;
- Enrayer la perte d'attractivité de certains territoires ;
- Localiser le développement résidentiel, économique et de services à proximité des réseaux de transport en commun ;
- Assurer une desserte à au moins deux modes pour les zones d'activités logistiques ;
- Limiter la capacité des pénétrantes routières et restreindre la création de diffuseurs ;
- Créer des cœurs verts et des liaisons entre les cœurs verts.



Les Plans Climat-Air-Énergie Territoriaux (PCAET) portés par la Métropole de Lyon et les Établissements Publics de Coopération Intercommunale du ressort territorial

Le ressort territorial de SYTRAL Mobilités est couvert par 9 PCAET dont 6 sont approuvés (CCSB, COR, CAVBS, CCBPD, CCMdL et Syndicat de l'Ouest lyonnais, ce dernier regroupant les territoires de la CCPA, de la CCVG, de la CCVL et de la COPAMO), 2 sont en cours d'élaboration (CCEL et CCPO) et celui de la Métropole de Lyon est en cours de révision.

Ils visent globalement à lutter contre le changement climatique et la pollution de l'air. Ils représentent un cadre d'engagement pour le territoire et le Plan de Mobilité les prend en compte et vise donc à participer à l'atteinte des objectifs qu'ils portent.

Parmi les objectifs portés par les 9 PCAET du territoire :

- La réduction de la consommation d'énergie ;
- La diminution des émissions de gaz à effet de serre ;
- La réduction des émissions de polluants locaux.

Les Schémas de Cohérence Territoriale (Scot) des Monts du Lyonnais, du Beaujolais, de l'Ouest lyonnais et de l'Agglomération lyonnaise, tous les quatre étant en cours de révision

Le Plan de Mobilité doit prendre en compte les orientations de ces quatre Scot :

Les Scot définissent des projets de territoires abordant de multiples dimensions, dont celle de la mobilité. S'ils traitent chacun de spécificités propres, plusieurs similitudes peuvent être identifiées, proposant un cadre commun sur lequel le Plan de Mobilité peut s'appuyer. Ainsi, les 4 Scot :

- Prévoient **une croissance démographique maîtrisée et des développements urbains contenus à l'intérieur et autour des zones déjà artificialisées**. Ainsi, ils définissent chacun des polarités urbaines qui sont destinées à mieux structurer le développement de leur territoire en priorisant celui-ci au sein de certaines communes. La protection des ressources, notamment foncières, fait partie intégrante des projets de territoire. Dans les zones les moins denses du territoire (CCSB, Monts du Lyonnais), le renforcement de la capacité résidentielle et la consolidation des équilibres territoriaux sont des orientations poursuivies ;
- Prennent en compte le **changement climatique**. Le Scot de l'Agglomération lyonnaise vise à contribuer à l'objectif de neutralité carbone. Les Scot de l'Ouest lyonnais et des Monts du Lyonnais traitent de la réduction des émissions de gaz à effet de serre en améliorant l'efficacité énergétique pour l'Ouest lyonnais et en maîtrisant la demande de déplacements pour les Monts du Lyonnais. Le Scot du Beaujolais s'engage dans la maîtrise des consommations énergétiques ;
- Visent **un renforcement de la proximité en lien avec les aspirations des habitants** (Scot de l'Agglomération lyonnaise) en développant les commerces et les services (Scot de l'Ouest lyonnais) pour favoriser l'accès aux emplois, aux services et aux soins (Scot du Beaujolais) et favoriser les déplacements de courtes distances (Scot des Monts du Lyonnais) ;
- Ciblent le développement **d'offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle** par une diversité des services et infrastructures de déplacement :
  - le développement des offres de transports collectifs doit se faire en s'appuyant sur les offres ferroviaires et routières, existantes et à venir, notamment pour structurer le développement urbain ;
  - dans les zones les moins denses, le transport à la demande et le covoiturage sont des solutions à amplifier ;
  - le réseau routier est une infrastructure à faire évoluer pour diversifier les pratiques de mobilité et pour améliorer son insertion, notamment avec une vocation paysagère ;
  - le développement et la sécurisation des aménagements cyclables pour favoriser les mobilités actives est une priorité.

Agglomération lyonnaise : Scot en vigueur modifié en 2017 - en cours de révision depuis le 15 décembre 2021

Il met en avant la nécessité de structurer l'armature urbaine autour du réseau de transports collectifs avec une urbanisation prioritaire dans les corridors les mieux desservis. Cette structuration des offres de transport repose sur plusieurs éléments clés, à savoir :

- Un maillage du territoire par les transports collectifs ;
- Un réseau de voirie hiérarchisé et optimisé ;
- Une intégration urbaine renforcée à proximité des services de transport ;
- Une gestion coordonnée entre les différents modes de transport (stationnement, parcs-relais, gares et pôles d'échange, système tarifaire et financement).



Chaponnay - Centre-bourg



Requalification du Quartier de la Gare - Brignais

Beaujolais : Scot en vigueur modifié en 2019 - Projet de Scot révisé arrêté le 20 juin 2024

Il a pour objectif de repenser l'organisation territoriale, en privilégiant notamment une stratégie de développement portée par un rééquilibrage est-ouest et en s'appuyant sur le réseau ferré ainsi que sur le développement de gares au sein des polarités urbaines. Il favorise également le développement des modes actifs pour les déplacements au sein des polarités urbaines et entre elles. La mobilité est affichée comme « clé de voûte de l'équilibre », il s'agit de :

- Développer les services de mobilité contribuant à réduire l'usage individuel de la voiture (liaisons inter-bourgs en transports collectifs, desserte des zones d'activités, covoiturage) ;
- Développer les modes actifs et les intégrer systématiquement dans les nouveaux projets et dans l'aménagement de l'espace public ;
- Renforcer certains itinéraires routiers contribuant au développement équilibré (liaisons est/ouest, vallée de l'Azergues).

Ouest lyonnais : Scot en vigueur approuvé en 2011 - en cours de révision depuis le 19 novembre 2014

Il vise un meilleur équilibre en matière de mobilités et de déplacements dans un territoire organisé autour de polarités et du concept de « villages densifiés ». Il porte notamment :

- Le développement des transports collectifs ;
- La structuration et l'adaptation du réseau de voirie ;
- Le renforcement de l'attractivité des modes actifs.

Monts du Lyonnais : Scot en vigueur modifié en 2020 - en cours de révision depuis le 16 juillet 2024

Il a pour objectif de consolider les équilibres territoriaux entre bourgs, villages et hameaux tout en organisant le territoire autour de quatre polarités principales : Saint-Symphorien-sur-Coise, Saint-Martin-en-Haut, Saint-Laurent-de-Chamousset et Sainte-Foy-l'Argentière.

Concernant la mobilité, le Scot porte :

- La diversification des modes de déplacement, notamment pour mieux se connecter au tram-train de l'ouest lyonnais et se relier différemment à l'Agglomération lyonnaise, mais également à l'échelle de la commune avec une réflexion sur les déplacements en modes actifs et l'aménagement de lieux d'échanges multimodaux ;
- Le transport à la demande et le covoiturage comme des solutions particulièrement adaptées au territoire.

La Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)

La Stratégie Nationale Bas Carbone, adoptée en 2015 puis révisée en 2018-2019, est la feuille de route de la France pour conduire la politique d'atténuation du changement climatique. Elle vise à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 et à réduire l'empreinte carbone des Français. Les autorités publiques, qu'elles opèrent au niveau national ou territorial, doivent en tenir compte. Ainsi, le Plan de Mobilité assure la continuité des objectifs définis dans la SNBC à l'échelle du territoire.

La SNBC identifie cinq leviers pour le secteur des transports pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 :

- **La performance énergétique** des véhicules afin de limiter les consommations énergétiques à travers des objectifs ambitieux, à savoir :
  - 4 l/100 km en 2030 en conditions réelles pour les véhicules thermiques (contre plus de 6 l/100 km aujourd'hui) et 12,5 kWh/100 km à l'horizon 2050 pour les véhicules électriques (contre environ 17,5 kWh/100 km aujourd'hui) ;
  - 21 l/100 km en 2040 pour les poids lourds en conditions réelles, soit près de 40 % de baisse par rapport à 2015 ;

La décarbonation de l'énergie consommée par les véhicules, les poids lourds ainsi que les transports maritimes et aériens, avec des objectifs :

- 100 % des véhicules légers neufs mis en vente en 2040 devront être zéro-émission (objectif ramené depuis à 2035 au niveau européen) ;
- transport maritime domestique décarboné ;
- transport aérien avec une utilisation étendue de biocarburants, ainsi que le développement d'avions à hydrogène ou électrique.

- **La maîtrise de la croissance de la demande** pour le transport de voyageurs et de marchandises (circuits courts, économie circulaire) ;
- **Le report modal ;**
- **L'optimisation de l'utilisation** des véhicules pour le transport de voyageurs comme de marchandises ;
- **L'incitation au développement d'une mobilité bas-carbone** par des signaux prix, tels que l'harmonisation des taux de taxation sur les carburants entre les pays européens et l'intégration des coûts externes pour les utilisateurs de la route.

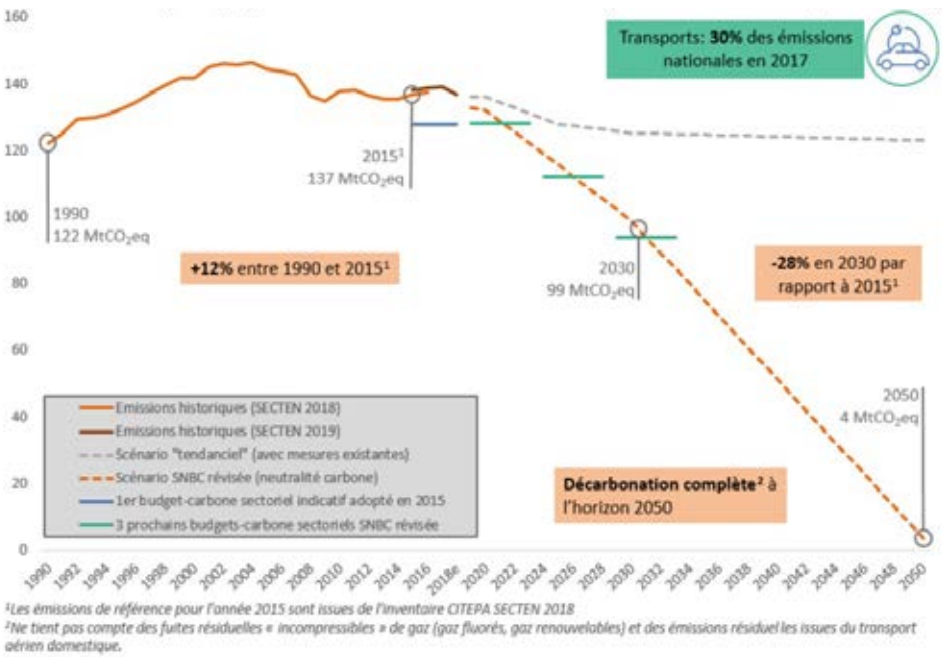
Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais adopte une stratégie similaire, s'appuyant sur quatre leviers qui permettent de structurer son plan d'action. Les objectifs cumulés de ces actions visent à s'inscrire dans la trajectoire définie dans la Stratégie Nationale Bas Carbone de baisse des émissions de gaz à effet de serre entre 2015 et 2040.



Service de voiture électrique en autopartage et libre d'accès proposé par la Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhôdanien

Historique et projection des émissions du secteur des transports entre 1990 et 2050 (en MtCO2eq)
(Source : Stratégie nationale Bas Carbone - Ministère de la Transition Écologique et Solidaire - Mars 2020)

Ce graphique présente l'historique et les projections des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports de 2015 à 2050 : entre 1990 et 2015, ces émissions ont progressé de 12 %. Pour atteindre la décarbonation complète du secteur des transports d'ici à 2050, la SNBC projette dans une première étape une diminution de ces émissions de 28 % en 2030 par rapport à 2015, puis de 64 % en 2040.



[1]Les émissions de référence pour l'année 2015 sont issues de l'inventaire CITEPA SECTEN 2018
[2]Ne tient pas compte des fuites résiduelles « incompressibles » de gaz (gaz fluorés, gaz renouvelables) et des émissions résiduel les issues du transport aérien domestique.

Éléments de bilan du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise

L'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais sous le pilotage de l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais a été prescrite par le législateur. L'ordonnance n°2021-408 précise que le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'Agglomération lyonnaise 2017-2030 reste en vigueur jusqu'à l'approbation de ce Plan de Mobilité.

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais constitue donc un nouveau document de programmation et de prospective sur un territoire bien plus vaste, exempt pour l'essentiel de toute démarche de planification de la mobilité et à un horizon beaucoup plus lointain que le PDU de l'Agglomération lyonnaise.

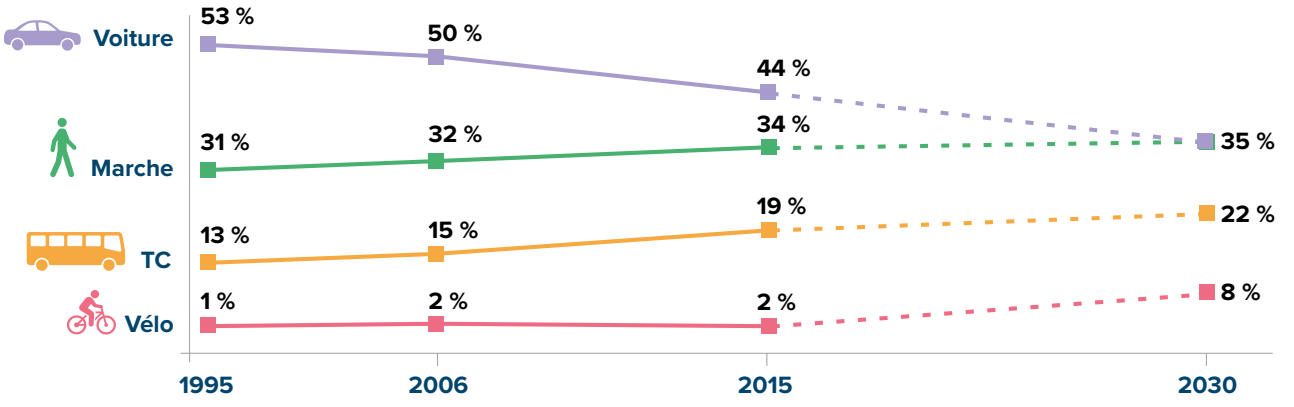
Cependant, du fait du poids démographique et économique de l'Agglomération lyonnaise, l'importance des actions menées et des évolutions survenues depuis 2017 dans ce territoire impactent fortement les fondements du Plan de Mobilité des territoires lyonnais. Il est donc nécessaire de s'appuyer sur des éléments de bilan des politiques de mobilité menées depuis 2017, au regard des évolutions mesurées sur la période, afin de mieux comprendre et partager la situation sur laquelle va se baser le Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

Des évolutions des pratiques de mobilité en cohérence avec les objectifs du PDU de 2017

Le PDU de l'Agglomération lyonnaise 2017-2030 fixe des objectifs ambitieux d'évolution des parts modales entre 2015 et 2030 (cf. schéma ci-dessous). Il convient au préalable de noter les conséquences de la crise sanitaire de 2020, qui a produit une rupture dans les pratiques de déplacements, avec notamment une forte baisse de l'usage de la voiture et des transports collectifs et une poursuite de la hausse de l'usage du vélo. Cette crise a également pu ralentir la mise en œuvre de certains projets et en accélérer d'autres (exemple des voies réservées aux bus et/ou aux vélos).

Les mesures récentes d'évolution des flux tous modes, effectuées à l'échelle de la Métropole de Lyon, apparaissent cohérentes avec les objectifs du PDU (cf. schéma ci-contre). Ainsi, la **baisse tendancielle des flux automobiles** depuis les années 2000 se poursuit : malgré une légère reprise suite à la forte baisse liée à la crise sanitaire, ces flux ont **diminué de 15 % entre 2017 et 2022**. **Pour les transports collectifs**, on constate en 2022 un **retour à la fréquentation de 2017** après la chute liée à la crise sanitaire de 2020. **Les flux vélo** ont quant à eux accentué leur progression, de **+64 % en 2022 par rapport à 2017**.

Objectifs d'évolution des parts modales de déplacements du PDU de l'Agglomération lyonnaise de 2017
(Source : PDU de l'agglomération lyonnaise 2017-2030)



Des projets en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle accélérés

L'offre de transports collectifs développée dans un territoire élargi par rapport à celui de l'Agglomération lyonnaise

Le 1er janvier 2022, le SYTRAL est devenu SYTRAL Mobilités, autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, établissement public couvrant le territoire de la Métropole de Lyon et des 11 EPCI du Rhône. Le ressort territorial de SYTRAL Mobilités s'est donc fortement étendu par rapport à celui en vigueur lors de l'élaboration du PDU de l'Agglomération lyonnaise.

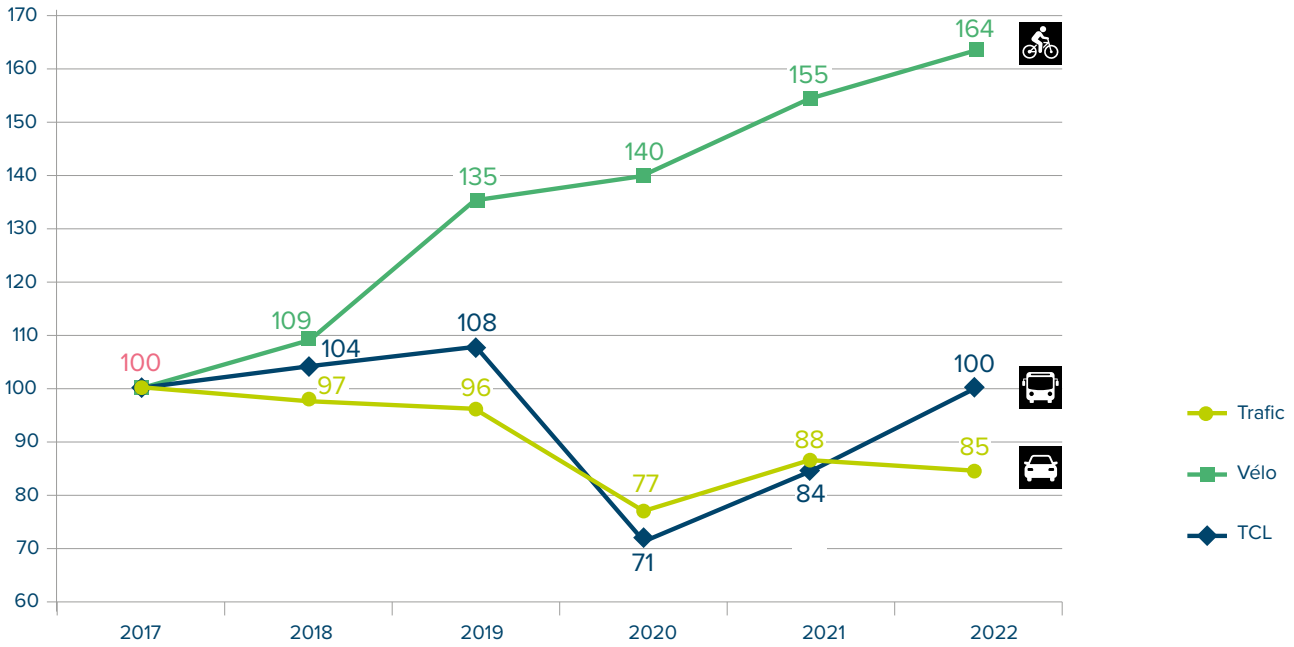
- **Des investissements conséquents en transports collectifs, avec notamment des financements de SYTRAL Mobilités doublés sur la période 2020-2026 par rapport au mandat précédent,** afin d'améliorer l'offre structurante en transports collectifs :
  - mise en service du tramway T6 entre Debourg et Hôpitaux Est en 2019, et prolongement jusqu'à la Doua programmé pour 2026 ;
  - mise en service de la ligne C3 en double site propre intégral en 2019 ;
  - prolongement du tramway T2 à Hôtel de Région – Montrochet en 2021 ;
  - mise en service du prolongement du métro B à Saint-Genis-Laval Hôpital Lyon Sud en 2023 avec la création de deux nouvelles stations ;
  - projets d'aménagement des tramways T9 et T10 ;
  - engagement des lignes fortes BHNS Part-Dieu Sept Chemins et de la Ligne de l'Est Lyonnais.

- **Des améliorations fortes de la performance du réseau de bus**
  - voies réservées sur M6 et M7 en 2020 ;
  - corridors d'amélioration de la performance des bus dans le Val de Saône et à Corbas en 2023 ;
  - création de couloirs de bus tout d'abord sous la forme d'urbanisme tactique pendant la crise sanitaire en 2020 puis pérennisation de ces itinéraires ;
  - évolution du parc roulant engagée avec l'arrêt de l'achat de bus au diesel pour le renouvellement du parc depuis 2020.

- **Une gouvernance de l'intermodalité** restant à bâtir mais une coordination des acteurs qui se traduit en actions :
  - accompagnement multimodal de l'arrivée du métro B à Saint-Genis-Laval Hôpital Lyon Sud ;
  - création de la SPL Mobilités pour gérer les parcs-relais de SYTRAL Mobilités et des gares TER situées dans le territoire de la Métropole de Lyon dans un premier temps ;
  - approbation d'un schéma directeur des parcs-relais métropolitains.

- **Des améliorations apportées en termes de services aux usagers dans les transports en commun** :
  - mise en œuvre d'une nouvelle billettique ;
  - déploiement de l'open paiement par carte bancaire sur le réseau TCL en 2022 ;
  - achat des titres par carte bancaire sans contact sur les lignes Cars du Rhône en 2022 ;
  - extension des alertes SMS sur les réseaux Cars du Rhône et Libellule ;
  - déploiement du wifi dans le métro.

Indicateur multimodal de la Métropole de Lyon sur la période 2017 - 2022



Évolution relative de l'usage de trois modes de déplacements (base 100 en 2017) dans la Métropole de Lyon : fréquentation réseau complet TCL, comptages vélos et routiers.



Prolongement de la ligne de métro B dans l'Agglomération lyonnaise - Station Oullins Centre

Une politique cyclable ambitieuse

- **L'objectif du PDU d'avoir un réseau d'infrastructures cyclables de 1200 km en 2022 a été atteint** et 537 km d'infrastructures ont été réalisés par la Métropole de Lyon entre 2017 et 2023 ;
- La réalisation d'infrastructures cyclables s'est fortement accentuée lors de la crise sanitaire, avec la mise en œuvre de voies mixtes dédiées aux bus et aux cyclistes qui ont été pour l'essentiel pérennisées par la suite ;
- Le déploiement d'un réseau cyclable à haut niveau de service par la Métropole de Lyon, **les Voies Lyonnaises**, de 355 km d'infrastructures à terme (pour un investissement de 500 M€ d'ici à 2030), destiné à offrir des possibilités de déplacements confortables et sécurisés, avec des itinéraires continus et des largeurs adaptées aux flux attendus ;
- Globalement, c'est tout un système de services vélos qui a également été développé avec la multiplication des dispositifs de stationnement sécurisé, notamment en intermodalité avec les transports collectifs et le train, la poursuite du développement du service de vélos en libre-service Vélo'v, la mise en place du service freevélov de prêt de vélos à destination des jeunes de 18 à 25 ans.

Le déploiement d'un système covoiturage

- **L'amplification de la plateforme de mise en relation** entre covoitureurs :
  - **extension à l'échelle de SYTRAL Mobilités** de la plateforme de mise en relation initiée par la Métropole de Lyon ;
  - **mise en place d'incitations financières** sur certains types de trajets (en lien avec la Métropole de Lyon et avec la Communauté de Communes de la Vallée du Garon en 2024, étendu au ressort territorial ensuite en 2025) ;
  - **développement de services de lignes** de covoiturage à haut niveau de services notamment en lien avec la Métropole de Lyon.
- **Le déploiement de voies réservées au covoiturage** sur les axes M6, M7, A6 et A7 ;
- **L'aménagement d'aires de covoiturage** selon un schéma directeur des aires de covoiturage.

Le déploiement d'autres services de mobilité

- L'installation **d'Infrastructures de Recharge de Véhicules Electriques (IRVE)** avec 1 200 points de charge en 2023 dans le territoire de la Métropole de Lyon ;
- Le déploiement de **véhicules d'autopartage** en station (340 véhicules à disposition en 2023) ou en free-floating (425 véhicules à disposition en 2023).

La structuration du conseil en mobilité

- La **création de l'Agence des mobilités** de la Métropole de Lyon ;
- L'accompagnement des employeurs dans la **mise en œuvre d'actions et de mesures facilitant la mobilité quotidienne des salariés**, par la Métropole de Lyon et la CCEL, avec l'assistance de SYTRAL Mobilités.

Un renforcement de la régulation et de la rationalisation des mobilités carbonées

Des projets routiers qui ont été abandonnés au regard de leur impact carbone et une redistribution de l'espace alloué à la voiture individuelle

- L'Anneau des Sciences, projet d'infrastructure routière devant relier le boulevard périphérique nord et le boulevard Laurent Bonnevay, a été abandonné par la Métropole de Lyon en 2020 ;
- L'A45, projet d'autoroute devant doubler l'autoroute A47 entre Brignais (au niveau de l'A450) et la Fouillouse dans la Loire, a été abandonné par l'Etat en 2018 au profit de « solutions alternatives routières et ferroviaires » ;
- Le projet d'élargissement de l'A46 Sud à deux fois trois voies a été suspendu par l'Etat en 2022 au profit d'une concertation sur les mobilités dans le sud-est lyonnais qui a été conduite en 2023 et dont les conclusions ne sont pas encore connues ;
- Une diminution globale des capacités routières a été engagée dans la Métropole de Lyon depuis 2020 au profit des modes alternatifs à la voiture individuelle (voies réservées aux bus et au covoiturage, aménagements cyclables).

Des actions amplifiées sur le stationnement

- Augmentation du nombre de places réglementées (payant et zone bleue) de 50 000 en 2017 à 65 000 en juin 2024 sur le territoire de la Métropole de Lyon ;
- Mise en œuvre du Forfait Post Stationnement dans les huit communes de la Métropole de Lyon proposant une offre de stationnement payant sur voirie ;
- Déploiement du système de Lecture Automatisée des Plaques d'Immatriculation sur des véhicules banalisés en 2023 à Lyon et Villeurbanne ;
- Instauration d'une tarification spécifique du stationnement en fonction du poids des véhicules à Lyon en 2024 ;
- Évolution de l'offre et de la tarification dans les parcs de stationnement en ouvrage métropolitains en articulation avec l'évolution de l'offre de stationnement sur voirie.

La mise en œuvre d'une Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m)

- Une Zone à Faibles Émissions mobilité a été mise en œuvre par la Métropole de Lyon le 1er janvier 2020 pour les véhicules des professionnels (véhicules utilitaires légers – VUL – et poids-lourds – PL) classés Crit'air 5, 4 puis 3 ;
- À la suite, la mesure a été élargie aux véhicules particuliers sur un périmètre incluant les grandes infrastructures routières (M6-M7, Périphérique Laurent Bonnevay et Boulevard Périphérique Nord) ;
  - à compter du 1er janvier 2023 pour les Crit'air 5 et + ;
  - à compter du 1er janvier 2024 pour les Crit'air 4 ;
  - à compter du 1er janvier 2025 pour les Crit'air 3.
- En 2028, la mesure sera amplifiée une dernière fois avec l'interdiction des véhicules particuliers et professionnels Crit'Air 2 dans le périmètre d'application, hors grandes infrastructures routières ;
- Cette amplification progressive s'est accompagnée d'un système de dérogations ciblées, d'un élargissement des aides octroyées aux particuliers et aux professionnels et d'une amplification de l'accompagnement humain par le conseil en mobilité.

La création d'alternatives concernant la logistique urbaine

- Mise en œuvre de dispositifs de soutien à la cyclologistique (ColisActiv') ;
- Ouverture de l'Hôtel logistique urbain du Port Lyon Edouard Herriot en 2024 ;
- Mise en place de services logistiques intermodaux fluvial/cyclologistique au niveau du Quai Morand à Lyon.



Exemple de services de cyclologistique

Une stratégie mise en œuvre qui doit être amplifiée et étendue à l'échelle du ressort territorial de SYTRAL Mobilités

La stratégie élaborée en 2017, qui avait pour horizon 2030, a été mise en œuvre dans le territoire de l'Agglomération lyonnaise et son extension à l'échelle du ressort territorial est engagée. Parallèlement à des évolutions sociétales qu'il convient de ne pas négliger, la mise en œuvre de nouvelles offres et services associée à une redistribution de l'espace alloué à la voiture individuelle ont montré des résultats concrets et importants, confirmant les orientations et choix qui avaient été faits en 2017. Le prolongement et le renforcement de ces mesures servira de principe au Plan de Mobilité, qui porte des ambitions et vise à des évolutions de comportements comparables.

La création de l'établissement SYTRAL Mobilités est l'occasion de définir une stratégie commune à cette échelle, à un horizon 2040, visant à étendre et amplifier, en fonction des spécificités territoriales, les ambitions initiées dans les PDU successifs de l'Agglomération lyonnaise et notamment celui en vigueur depuis 2017. Cette stratégie permettra ainsi de rendre plus cohérentes les politiques de mobilité entre la Métropole de Lyon et les territoires périurbains et ruraux qui l'entourent, en prenant en compte les spécificités de chacun de ces espaces tout en permettant la définition d'ambitions communes. Certains types de déplacements, notamment ceux s'opérant en dehors du périmètre du PDU de l'Agglomération lyonnaise ainsi que les relations entre ces espaces et l'Agglomération lyonnaise bénéficieront ainsi d'une planification nouvelle et plus circonstanciée. De plus, au-delà de la mise en œuvre d'actions et de mesures répondant aux enjeux de mobilité à l'échelle du ressort territorial de SYTRAL Mobilités, la stratégie globale portée par le Plan de Mobilité pourra être précisée et détaillée dans le cadre des Plans Locaux de Mobilité élaborés par les membres de SYTRAL Mobilités.

Grandes étapes et principes de la démarche d'élaboration



La délibération prescrivant l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais du 16 mai 2022 a fixé quatre objectifs principaux devant guider les réflexions menées dans le cadre de la démarche :

- **Faciliter l'évolution des pratiques de mobilité selon les territoires**, notamment par la mise en œuvre d'actions visant à développer des offres de mobilité alternatives qui puissent contribuer à la baisse du trafic automobile, que ce soit pour des déplacements en lien avec l'Agglomération lyonnaise, mais aussi au sein des différents territoires et en accompagnement des entreprises et de leurs salariés ;
- **Trouver des solutions adaptées aux territoires peu denses et aux quartiers prioritaires de la politique de la ville**, afin notamment de réduire la vulnérabilité des ménages face aux coûts générés par la dépendance automobile ;
- **Inscrire pleinement les modes actifs dans la politique de déplacements au service de la santé publique**, qu'il s'agisse de déplacements courts effectués au sein des communes ou encore du lien avec les arrêts de transports collectifs. Outre les enjeux de report modal, la politique de déplacements peut ainsi se faire également le relais des politiques de santé publique et de lutte contre la sédentarité ;
- **Améliorer la qualité du cadre de vie en réduisant le trafic automobile et l'exposition des populations aux nuisances qui y sont liées**, en contribuant à la baisse des émissions de polluants et des nuisances sonores, par la baisse et l'apaisement du trafic automobile et de poids-lourds, particulièrement dans les zones les plus denses.

Première démarche de planification de la mobilité à cette échelle, l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais se devait tout d'abord de bien **prendre en compte les différentes spécificités territoriales** qui marquent le ressort territorial de SYTRAL Mobilités, entre milieux ruraux, périurbains et denses. La planification d'objectifs et de mesures adaptés à ces particularités a guidé l'ensemble de la démarche.

La prise en compte des spécificités territoriales et des habitants s'est formalisée autour **de trois modalités d'associations** : celle des élus locaux et des partenaires maîtres d'ouvrage, celle des techniciens des diverses structures publiques du territoire et celle des habitants et associations.



Séminaire de travail élus sur le Plan de Mobilité des territoires lyonnais - Mars 2023

Association des élus

La gouvernance mise en œuvre s'est appuyée sur des temps d'échanges au travers de **3 ateliers d'élus** du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités réunis à 8 reprises entre novembre 2022 et juin 2023. Cette association s'est poursuivie avec l'organisation de **deux séminaires, élargis à d'autres élus locaux** ne faisant pas partie du Conseil d'Administration, le 16 mars 2023 et le 24 janvier 2024.

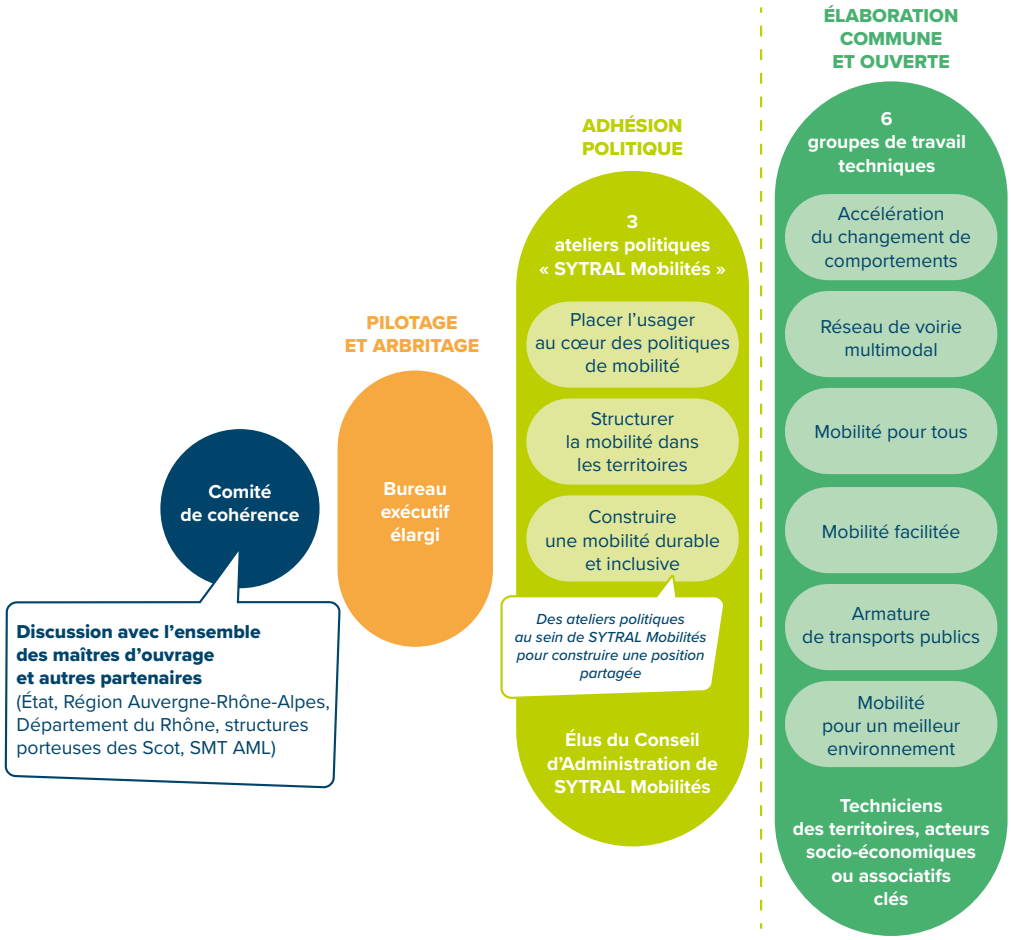
Association des maîtres d'ouvrage et autres partenaires

Un comité de cohérence des maîtres d'ouvrage et des partenaires a été mis en place afin de rassembler au sein de la même instance les maîtres d'ouvrage des principaux projets qui devront être mis en œuvre dans le cadre du Plan de Mobilité, qu'il s'agisse de services de mobilité ou d'infrastructures à l'échelle des territoires lyonnais. De plus, les quatre structures porteuses de Scot ont également été associées afin de bien prendre en compte les perspectives de développement des différents projets de territoires.

Association des techniciens des structures publiques et des acteurs socio-économiques

Répartis en six thématiques, dix-huit séances de travail rassemblant les techniciens de structures publiques (Etat, Région, Département, collectivités locales, CCI, Chambre de métiers, Ademe), des associations, des acteurs privés et des universitaires ont été organisés. L'objectif de ces groupes de travail était d'alimenter les séances de travail organisées avec les élus et de s'en nourrir en retour, à partir des orientations qui s'en dégageaient.

Processus d'élaboration du Plan de Mobilité avec l'ensemble des parties prenantes



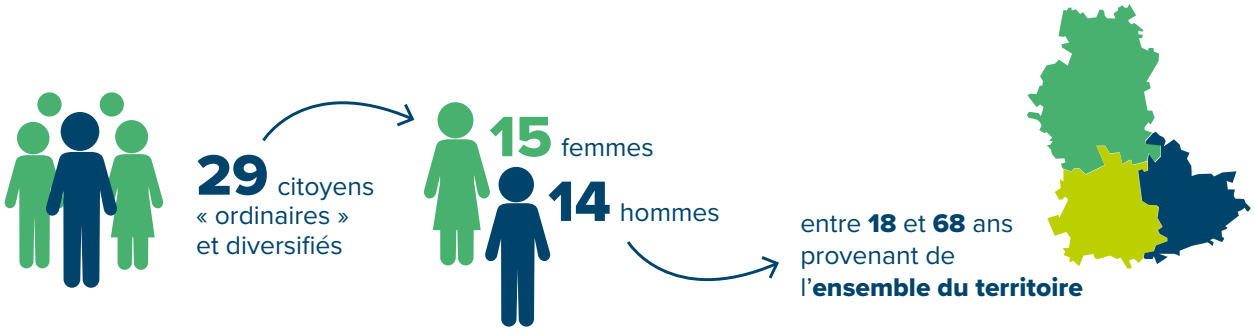
Association des citoyens

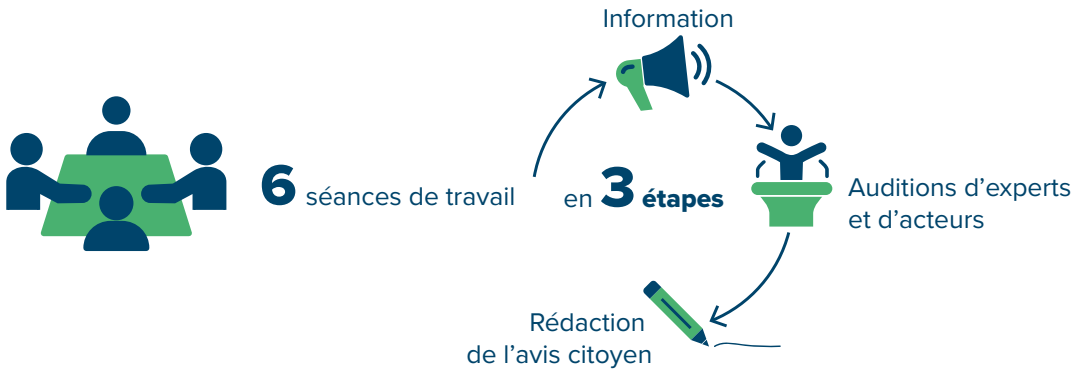
La démarche de diagnostic du Plan de Mobilité s'est notamment appuyée sur 5 groupes de travail citoyens, constitués par zones géographiques afin de bien prendre en compte les spécificités territoriales et par classes socio-professionnelles de façon à intégrer les spécificités individuelles.

À la suite de ce travail de diagnostic, la concertation publique s'est déroulée en deux phases distinctes :

- **Une concertation préalable environnementale**, organisée du 9 janvier au 10 mars 2023. La mise en place d'une plateforme collaborative sur internet a notamment permis de capitaliser les avis et opinions du public sur les grands enjeux environnementaux en lien avec le système de mobilité ;
- **Une concertation citoyenne**, organisée du 9 mai au 29 septembre 2023. L'objectif de cette concertation était de recueillir les avis et opinions du public sur les solutions à apporter pour répondre aux enjeux identifiés. Lors de cette concertation, en plus d'une plate-forme collaborative sur internet, **un panel citoyen** a été organisé. Celui-ci regroupait 29 citoyennes et citoyens, d'origines et de milieux divers, et s'est réuni six fois entre mai et juillet 2023. Il a permis de faire émerger un avis circonstancié sur les problématiques de mobilité, élaboré directement par les citoyens et qui a nourri la suite de la démarche. Deux séances de travail ont été menées plus spécifiquement sur la logistique et l'intermodalité, en associant les techniciens des collectivités voisines et les acteurs socio-économiques concernés par ces thématiques. Enfin, **trois conférences-débats** ont été proposées afin d'amener le public à échanger autour d'une présentation de l'avancement du Plan de Mobilité et de thématiques éclairées par des experts.

Constitution et modalités de travail du panel citoyen







CHAPITRE 2

PLACER L'HABITANT AU CŒUR DES MOBILITÉS



QUI SONT LES HABITANTS DES TERRITOIRES LYONNAIS ?

Un territoire, trois bassins locaux de mobilité et leurs polarités

Le périmètre du Plan de Mobilité constitue un espace vaste et diversifié couvrant les territoires de la Métropole de Lyon, de la quasi-totalité du département du Rhône et de plusieurs communes des départements de la Loire et de l'Ain rattachées à des intercommunalités membres de SYTRAL Mobilités. Ce périmètre de près de 3 200 km² regroupe un total d'1,9 million d'habitants environ.

Le territoire est marqué par :

- **Le poids de la Métropole de Lyon.** Une très grande part de la population (80%), des emplois (88%) et des équipements et services du territoire se concentrent dans l'Agglomération lyonnaise, et quasiment pour moitié à Lyon-Villeurbanne ;
- D'autres pôles urbains comme Villefranche-sur-Saône, Belleville-en-Beaujolais, Genas, Brignais, Tarare, Anse, l'Arbresle, Thizy-les-Bourgs, Amplepuis ou Saint-Symphorien-sur-Coise concentrent également une part importante de la population, des emplois et équipements ;
- Afin de bien prendre en compte les spécificités des territoires, **des approches géographiques plus fines se révèlent nécessaires**. Une analyse croisée entre l'organisation de la mobilité (déplacements internes au sein de chacune des intercommunalités et de la Métropole de Lyon ainsi que d'échanges entre elles), la localisation des polarités du territoire et certains périmètres institutionnels (en particulier les périmètres des Schémas de Cohérence Territoriale) a permis d'aboutir à **l'identification de trois bassins locaux de mobilité**. **Ces derniers sont :**
  - **l'Agglomération lyonnaise** : Communauté de Communes de l'Est Lyonnais, Communauté de Communes du Pays de l'Ozon et Métropole de Lyon. Sur les 1,9 million d'habitants que compte le ressort territorial, 80 % résident dans l'Agglomération lyonnaise (1,5 million), dont près de 45 % à Lyon-Villeurbanne (680 000 habitants avec une densité de près de 11 000 hab/km²) ;
  - **le Beaujolais** : Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien, Communauté d'Agglomération Villefranche-Beaujolais-Saône, Communauté de Communes Beaujolais Pierres Dorées, Communauté de Communes Saône Beaujolais. La population de ce bassin local de mobilité est d'environ 220 000 habitants ;
  - **l'Ouest lyonnais** : Communauté de Communes des Monts du Lyonnais, Communauté de Communes du Pays de l'Arbresle, Communauté de Communes du Pays Mornantais, Communauté de Communes de la Vallée du Garon, Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais. La population de ce bassin local de mobilité est d'environ 170 000 habitants.

Carte d'identité des territoires lyonnais
(Source : INSEE – Recensement de la population 2021)



Un territoire urbain, périurbain et rural qui s'étend sur **80 km** du nord au sud et **50 km** d'est en ouest

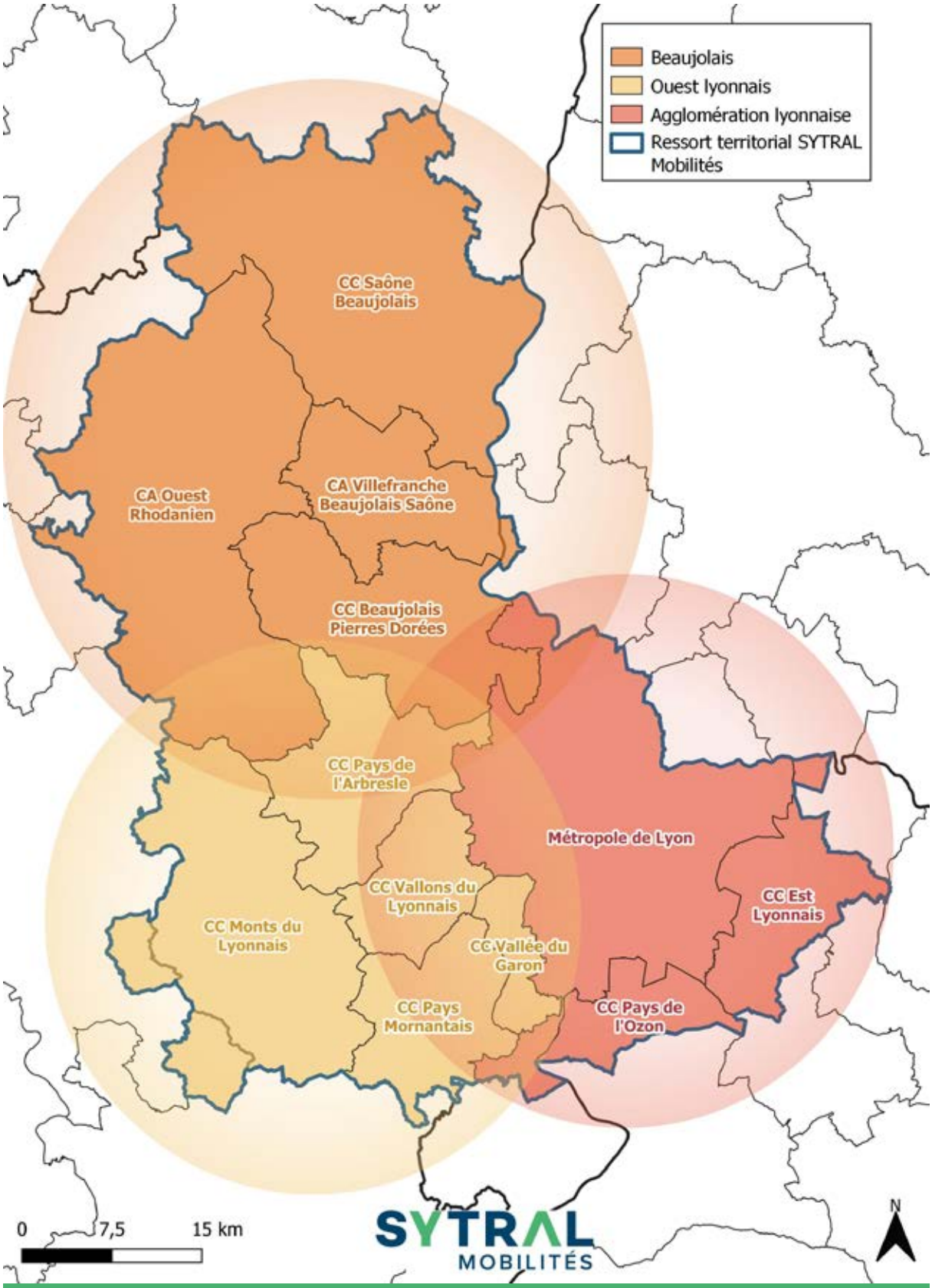
1,9 million d'habitants, dont **1,5 million** dans l'Agglomération lyonnaise

1 métropole et **11 intercommunalités** représentant **262 communes**



Communauté de Communes Saône Beaujolais

Les bassins locaux de mobilité des territoires lyonnais

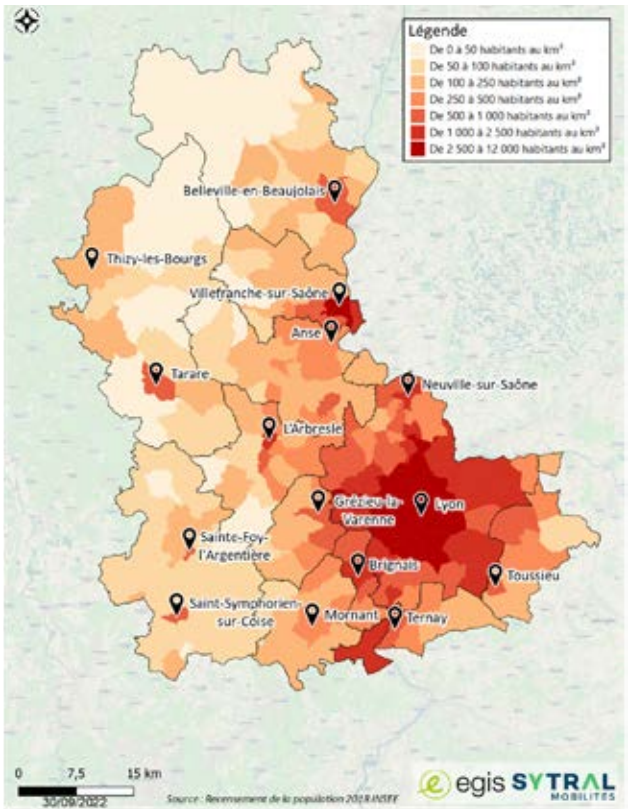


Pour faciliter une approche intégrée des enjeux de mobilité mais prenant en compte les spécificités territoriales, trois « bassins locaux de mobilité » ont été identifiés comme échelle d'analyse et de reflexion pour le Plan de Mobilité des territoires lyonnais : il s'agit du Beaujolais, de l'Ouest lyonnais et de l'Agglomération lyonnaise.

Une organisation territoriale qui influe sur les pratiques de mobilité

- De manière générale, les déplacements les plus importants sont des déplacements de proximité, donc de courtes distances. À l'échelle de chacun des trois bassins locaux de mobilité (Agglomération lyonnaise, Beaujolais, Ouest lyonnais), les déplacements internes représentent respectivement 93 %, 87 % et 74 % des déplacements totaux (cf page 41) ;
- L'Agglomération lyonnaise pèse beaucoup dans les volumes de déplacements puisque 71% des déplacements effectués dans le ressort territorial sont effectués en son sein et 11% en lien avec elle. L'aire d'attraction de Lyon représente d'ailleurs un vaste territoire qui s'étend largement à l'est et au sud du ressort territorial de SYTRAL Mobilités ;
- Les autres pôles urbains exercent également une attraction plus locale sur les territoires environnants, liée aux emplois, aux équipements et services qui s'y trouvent. Ainsi, 18% des déplacements effectués dans le ressort territorial se font en dehors de l'Agglomération lyonnaise, confirmant la nécessité de la prise en compte de ces déplacements dans un cadre stratégique global.

Densités de population des communes des territoires lyonnais
(Source : INSEE – RP 2018)



SOURCES DES DONNÉES MOBILISÉES DANS LE CADRE DE L'ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ

- Recensements de la population de l'INSEE 2013 à 2021 : données démographiques, d'emplois, d'équipement des ménages en véhicules et de leur Vignette Crit'Air, déplacements domicile-travail ;
- Enquête Déplacements Grand Territoire 2015 ;
- Données d'offres et d'usages des réseaux de transports collectifs 2014-2023 (SYTRAL Mobilités et Région Auvergne-Rhône-Alpes) ;
- Comptages routiers automobiles et vélos 2017-2022 (gestionnaires de voirie) ;
- Émissions des gaz à effet de serre (ORCAE, 2022) ;
- Émissions et concentrations des polluants locaux (ATMO Auvergne-Rhône-Alpes) ;
- Exposition au bruit des populations 2022 (Acoucité) ;
- Flux de marchandises 2022 (Freturb) ;
- Accidentologie routière 2022 (Préfecture du Rhône) ;
- Actes de délinquance dans les transports collectifs 2023 (SYTRAL Mobilités)

Des contextes économiques différents selon les territoires

Les territoires lyonnais comptent plus de **800 000 emplois en 2020** (données URSSAF) **dont 88 % se trouvent dans l'Agglomération lyonnaise.**

Au-delà de l'Agglomération lyonnaise, et notamment de son centre avec **371 000 emplois dans Lyon et Villeurbanne (soit plus de 45 % des emplois du ressort territorial)**, on retrouve les polarités urbaines citées précédemment qui constituent également des pôles d'emplois**.**

L'Agglomération lyonnaise se distingue par le poids du **secteur tertiaire**, avec les services aux entreprises, les activités financières et immobilières (37 %) et les services aux particuliers (27 %). **L'Ouest lyonnais** se démarque par le poids des emplois dans **le bâtiment et les travaux publics** (13 %). **Le Beaujolais** est quant à lui marqué par une très importante représentation des **emplois agricoles** (19 %).

Entre 2010 et 2020, le **secteur logistique et celui des transports ont connu une forte croissance des emplois dans l'Agglomération lyonnaise** (+4 %), dans l'Ouest lyonnais (+10 %) et dans le Beaujolais (+22 %).

FLUX LOGISTIQUES ET INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

L'aire urbaine de Lyon cumule des enjeux logistiques nationaux voire européens et un important tissu logistique et industriel local. En effet le territoire se trouve à la jonction de 2 des 9 corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) : le corridor méditerranéen (Séville-Budapest) et le corridor Mer du Nord-Méditerranée, il est donc traversé par des flux importants et accueille des activités logistiques en lien avec ces flux extra-territoriaux. Dans le même temps, le territoire représente un bassin de production, mais aussi de consommation majeur générant donc lui-même un nombre important de mouvements de marchandises.

Cette conjonction de flux liés à la fois à l'activité économique locale et à la desserte nationale / européenne explique que la région Auvergne-Rhône-Alpes soit la 2e région la plus génératrice de flux logistiques, après l'Île-de-France, avec 337 millions de tonnes transportées en 2015. Parmi ces flux, environ 15 % sont des flux internes au département du Rhône (Observatoire des déplacements – EPURES).

L'importance de ces flux logistiques explique le développement depuis une trentaine d'années d'un parc logistique de plus de 6 millions de mètres carrés dans la région lyonnaise dont un tiers environ dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités (CECIM 2020). La présence de cette infrastructure et de ces acteurs logistiques peut constituer demain un levier dans la perspective du développement d'une desserte du territoire plus vertueuse.

Dans un contexte de croissance continue des besoins logistiques sur le territoire (notamment liée au développement du e-commerce), cette desserte est aujourd'hui quasi exclusivement opérée par le mode routier et essentiellement par le biais de véhicules utilitaires légers (VUL), qui ne permettent pas la massification des flux et participent à la congestion de la voirie. Le recours aux infrastructures intermodales pour la distribution urbaine est très faible et si le développement de la cyclo-logistique est réel, elle reste encore très minoritaire.



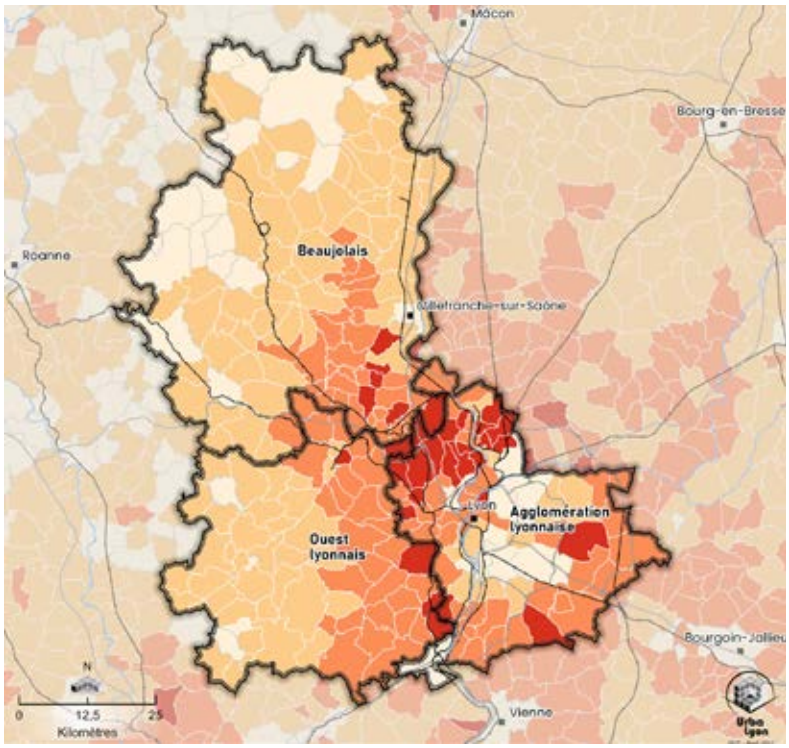
Des écarts importants en termes de niveau de vie

Le pourtour de la Métropole de Lyon se caractérise par la présence d'une population avec de plus hauts revenus en moyenne. Ces revenus moyens baissent à mesure que l'on s'éloigne de l'agglomération. Le nord-ouest de l'Agglomération lyonnaise et le sud du Beaujolais accueillent ainsi des ménages plus aisés dont le revenu moyen est le double de celui des ménages de l'est et du sud de la Métropole de Lyon (Vaulx-en-Velin, Vénissieux, Saint-Fons, Givors notamment), ainsi que du nord du Beaujolais, dans les territoires les plus éloignés des pôles urbains et d'emplois.

Les cadres sont plus représentés dans l'Agglomération lyonnaise (27 %) que dans l'Ouest lyonnais (20 %) et dans le Beaujolais (14 %). Globalement, la proportion de cadres et de professions intermédiaires augmente, notamment au sein de l'Agglomération lyonnaise (+ 4 points).

En 2018, le taux de chômage est en moyenne d'environ 12 %, avec de fortes différences, allant de 8 % à 15 %, selon les territoires.

Revenu disponible médian annuel par unité de consommation en 2018 (en euro)
(Source : Insee - DGFIP - Cnaf - Cnav - CCMSA, Fichier localisé social et fiscal)



Le revenu disponible est le revenu à la disposition du ménage pour consommer et épargner. Il comprend les revenus d'activité, indemnités de chômage, retraites et pensions, revenus fonciers, les revenus financiers et les prestations sociales reçues.
Au total de ces ressources, on déduit les impôts directs et les prélèvements sociaux.

Des inégalités d'accès aux services et équipements du territoire

Les temps d'accès aux équipements et services varient fortement selon les territoires (source INSEE). Ils sont plus courts à proximité des centres urbains, mieux équipés en services et commerces de la vie courante. Dans l'Agglomération lyonnaise, il faut compter en moyenne **3 à 5 minutes de trajet** pour atteindre ce type d'équipement (tous modes confondus).

À l'inverse, pour les habitants des communes les plus éloignées des centres urbains (Monts du Beaujolais, de Tarare et du Lyonnais), le temps d'accès moyen peut atteindre **14 minutes** (tous modes confondus).

Dans ces territoires, le temps d'accès aux **équipements pour les jeunes adultes** (19 à 29 ans) et les familles avec enfants est de **20 à 30 minutes** (tous modes confondus).



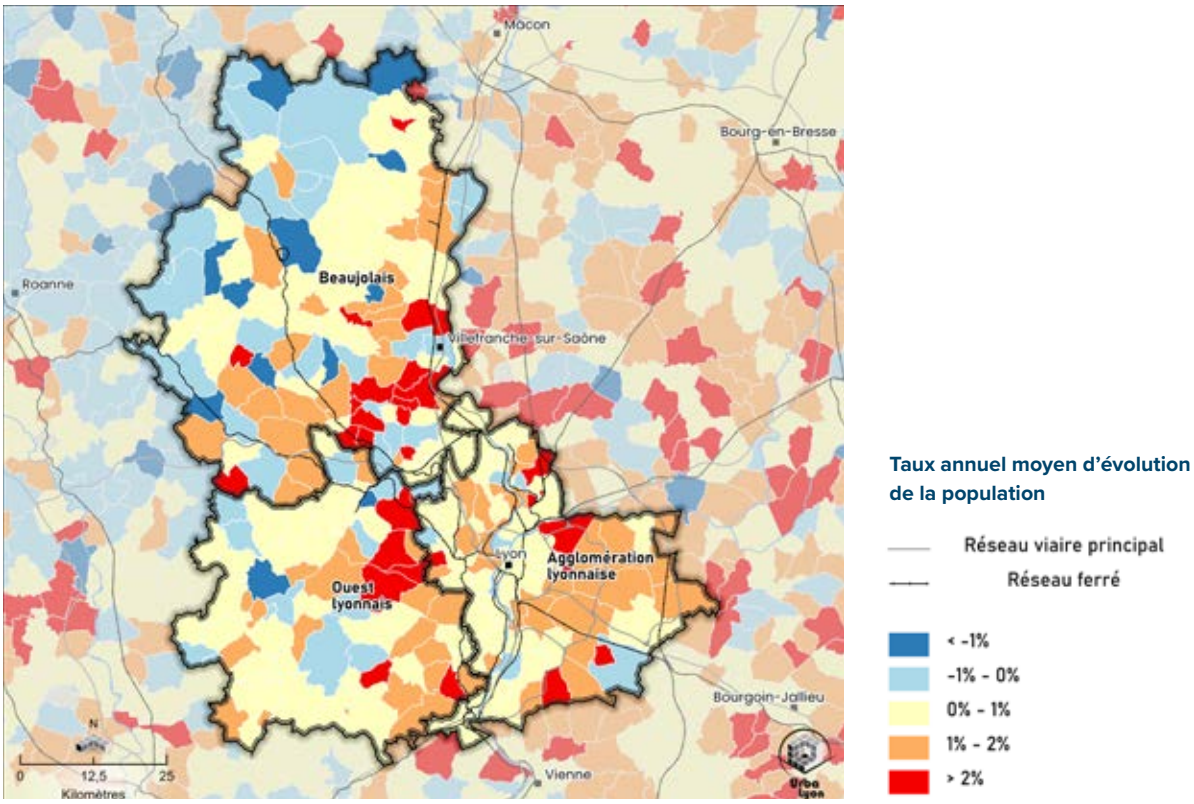
Un territoire attractif avec des besoins croissants en mobilité

Le **territoire a connu une croissance soutenue** de sa population **(+ 180 000 habitants entre 2008 et 2019).**

Cette croissance est particulièrement forte **autour de l'Agglomération lyonnaise et dans le sud du Beaujolais** du fait notamment de la poursuite de la périurbanisation. À l'inverse, la **population a diminué notamment dans le nord et l'ouest du Beaujolais**, ainsi que dans certains secteurs de l'Ouest lyonnais, du fait d'un vieillissement plus important de la population et du relatif éloignement des principaux pôles urbains et d'emplois.

Il convient de noter que la croissance démographique de l'agglomération est portée par le solde naturel alors que c'est le solde migratoire qui en est le moteur dans les autres territoires. En d'autres termes, c'est notamment la poursuite de la périurbanisation qui contribue à l'augmentation de la population autour de l'agglomération alors que ce sont les naissances qui portent le développement démographique de l'Agglomération lyonnaise.

Évolution de la population entre 2013 et 2019
(Source : RP 2013 et 2019 - INSEE)

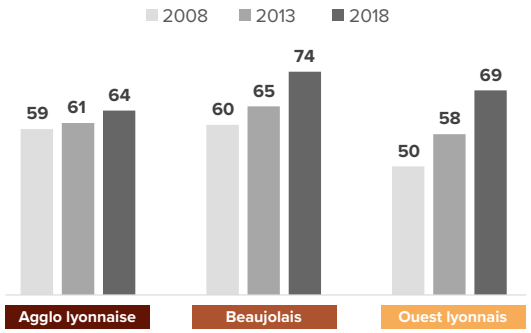


Un vieillissement de la population différencié selon les territoires

Le vieillissement de la population s'accentue avec près de **20 % de la population de 65 ans ou plus**. Le ratio de la part des plus de 65 ans dans la population rapportée à celle des moins de 20 ans ne cesse d'augmenter dans l'ensemble du ressort territorial, de manière beaucoup plus marquée dans les bassins locaux de mobilité du Beaujolais et de l'Ouest lyonnais.

Au-delà de 65 ans, les personnes se déplacent beaucoup moins (difficultés physiques, moindre accès à l'automobile…). Ainsi, d'après l'EDGT 2015, près de la moitié des personnes qui ne se déplacent pas un jour moyen ont plus de 65 ans.

Indice de vieillissement (part des plus de 65 ans rapportée à la part des moins des 20 ans)
(Source : RP 2008, 2013 et 2018 - INSEE)



POUR QUELLES RAISONS LES HABITANTS DES TERRITOIRES LYONNAIS SE DÉPLACENT-ILS ?

Des motifs de déplacements variés, relativement homogènes dans le territoire

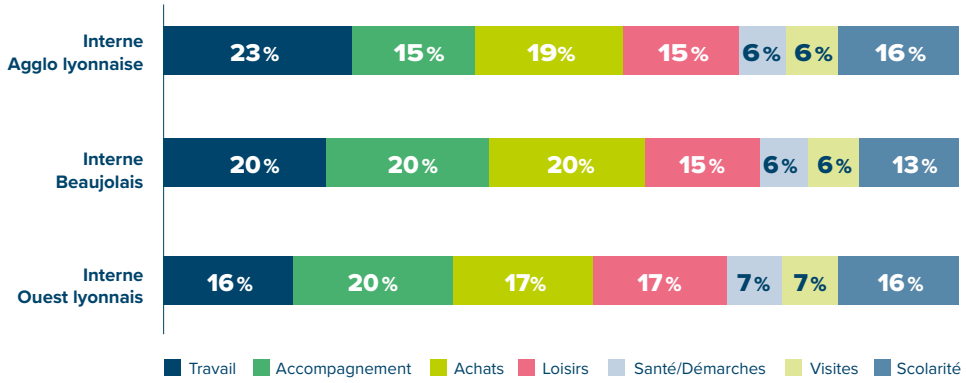
Les déplacements vers le travail représentent entre 16 % (Ouest lyonnais, fortement lié au bassin d'emploi de l'Agglomération lyonnaise) et 23 % (Agglomération lyonnaise, au sein de laquelle la plupart de ses habitants travaillent) des déplacements internes à chacun des bassins locaux de mobilité.

Les achats représentent environ **un déplacement sur cinq** au sein de chaque territoire. **Les déplacements pour accompagner un proche, notamment les enfants et les adolescents, représentent un déplacement sur cinq** dans l'Ouest lyonnais et le Beaujolais (20 %). Cette part n'est que de 15 % dans l'Agglomération lyonnaise, en lien avec une présence moins importante en proportion de couples avec enfants et une plus grande facilité d'accès (proximité, itinéraires sécurisés) aux établissements scolaires.

Enfin, les déplacements pour les études et les loisirs représentent environ 15 % des déplacements internes à chaque bassin local de mobilité.

C'est donc pour une panoplie variée de motifs que les gens se déplacent et pour lesquels le système de mobilité doit être organisé. Les déplacements domicile-travail et domicile-études sont les plus longs et se concentrent aux heures de pointe. Mais ils ne représentent que 29 % du total des déplacements et jusqu'à 35 % à la période de pointe du matin (7 h-9 h). Il faut donc aussi pouvoir répondre aux besoins pour les autres motifs de déplacements qui peuvent également s'exprimer en heures creuses, le soir ou le week-end.

Principaux motifs de déplacements internes aux bassins locaux de mobilité
(Source : EDGT 2015 – SYTRAL Mobilités)



Des déplacements vers le travail caractérisés par leur longueur

Entre 2013 et 2018, le nombre de déplacements domicile-travail s'est accru dans l'Agglomération lyonnaise (+5 %), le Beaujolais (+12 %), et l'Ouest lyonnais (+7 %) alors que la population y augmentait respectivement de 5 %, 2,5 % et 8 %.

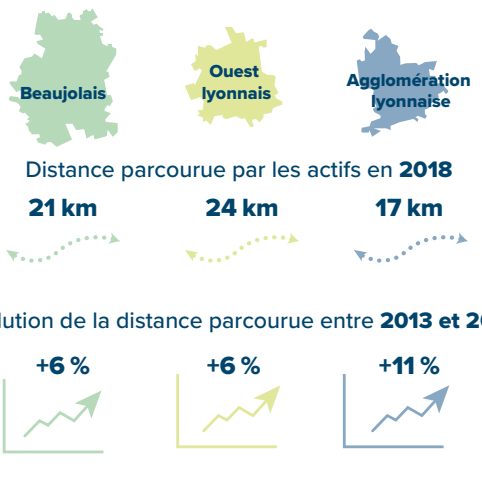
Le travail constitue le premier motif pour les déplacements de plus de 10 km (49 % de ces déplacements quotidiens).

Ces déplacements s'effectuent notamment avec les principaux pôles d'emploi des territoires lyonnais, mais aussi avec ceux de Roanne, de Bourgoin-Jallieu, de l'Isle-d'Abeau, du Parc Industriel de la Plain de l'Ain, etc.

Les distances moyennes pour se rendre au travail sont plus longues que pour les autres motifs de déplacements.

Elles sont de 17 km pour les habitants de l'Agglomération lyonnaise, 21 km pour ceux du Beaujolais et 24 km pour ceux de l'Ouest lyonnais.

Migrations Domicile - Travail 2018
(Source : INSEE - 2018)



COMMENT SE DEPLACE-T-ON AUJOURD'HUI DANS LES TERRITOIRES LYONNAIS ?

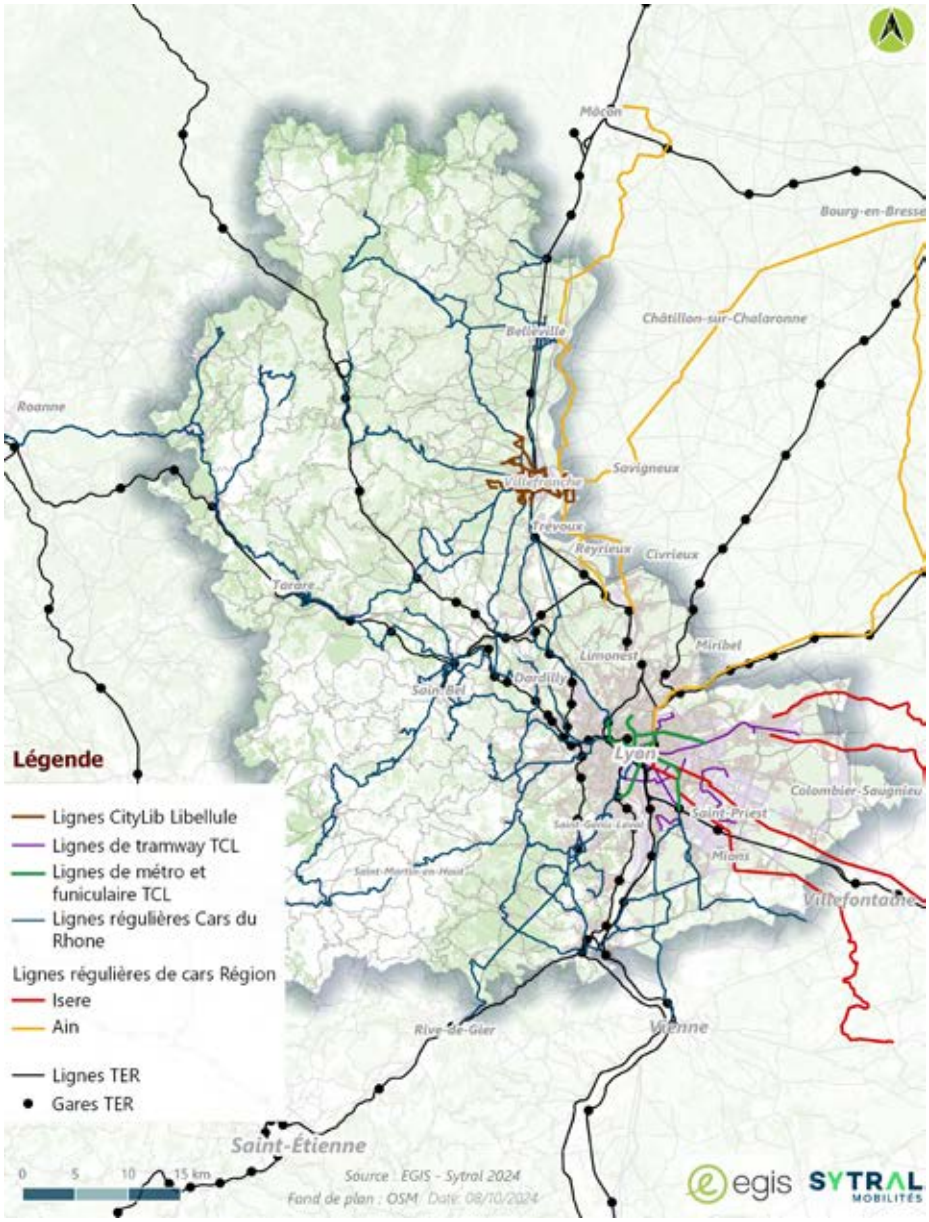
Des offres de transport au service du rayonnement du territoire, des échanges en son sein et de l'évolution des pratiques de mobilité

Reflétant son poids socio-démographique et son rayonnement aux niveaux régional, national et international, l'Agglomération lyonnaise concentre la plupart des infrastructures et services de transports massifiés du territoire. Ainsi, elle est desservie par deux aéroports (Lyon Saint-Exupéry et Lyon Bron), trois gares TGV (Lyon Part-Dieu, Lyon Perrache et Lyon Saint-Exupéry) et 8 autoroutes situées sur des grands itinéraires nationaux et européens (A6, A7, A42, A43, A432, A46, A47 et A89).

Ces infrastructures sont complétées par un maillage de niveau régional qui permet les déplacements entre l'Agglomération lyonnaise et ses territoires voisins (notamment avec le Nord Isère et Saint-Etienne Métropole).

Il s'agit notamment des liaisons TER (10 lignes et 61 gares dans le territoire) et d'infrastructures routières structurantes (M6, M7, A450, Boulevard Périphérique Laurent Bonnevay).

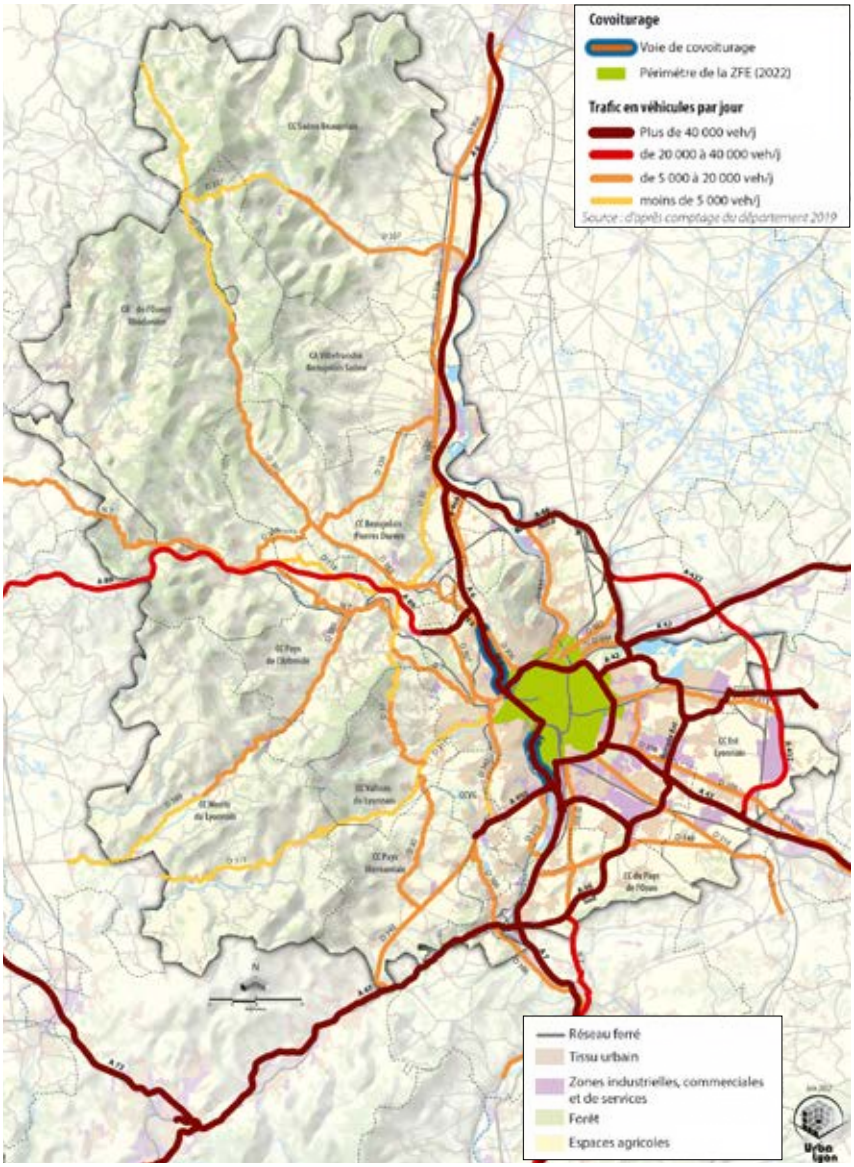
Armature des transports collectifs sur les territoires lyonnais
(Source : Cars du Rhône, Cars de l'Ain, Cars de l'Isère, Data Grand Lyon - 2023)





Réseau routier existant

(Source : Urbalyon d'après la carte des trafics routiers du Département du Rhône - 2019)



L'automobile est un mode de déplacement largement utilisé sur le territoire, l'évolution du taux d'équipement automobile des ménages (part des ménages possédant au moins une voiture) étant resté plutôt stable entre 2013 et 2018 dans l'ensemble du territoire, à l'image des évolutions nationales. À l'exception du centre de l'Agglomération lyonnaise où près de 4 ménages sur 10 ne possèdent pas de voiture, les taux d'équipement automobile sont plus élevés ailleurs avec plus de 8 ménages sur 10 possédant un véhicule. Au-delà de la présence d'offres alternatives à la voiture attractives, les différences de revenus expliquent également les écarts qui peuvent être observés entre les territoires.

La transformation du réseau routier est en cours, avec pour objectif de rendre plus attractives les pratiques de covoiturage et d'usage des transports collectifs routiers. Ainsi, en plus des 200 aires de covoiturage présentes sur le territoire, 3 voies réservées au covoiturage ont été mises en œuvre sur les axes M6, M7 et A7 et 2 voies réservées aux transports collectifs sont situées sur les axes M6 et M7.

Afin d'apporter une alternative à la voiture individuelle pour les déplacements du quotidien, SYTRAL Mobilités met à disposition 3 réseaux de transports collectifs dans son ressort territorial :

Dans l'Agglomération lyonnaise, un réseau de transport collectif urbain (réseau TCL) très étoffé

4 lignes de métro, 7 lignes de tramway, 2 funiculaires, plus de 140 lignes de bus ou trolleybus, 324 lignes de bus scolaires. Métros, tramways et funiculaires sont électriques et parmi le millier de véhicules composant le reste du parc roulant, on compte à fin 2022 130 trolleybus et 56 bus au bioGNV.

Dans l'agglomération Villefranche Beaujolais Saône

Un réseau de transport collectif urbain (réseau Libellule) composé de 5 lignes régulières, 12 lignes scolaires et 4 lignes de transport à la demande. À fin 2022, le réseau compte un bus au GNV.



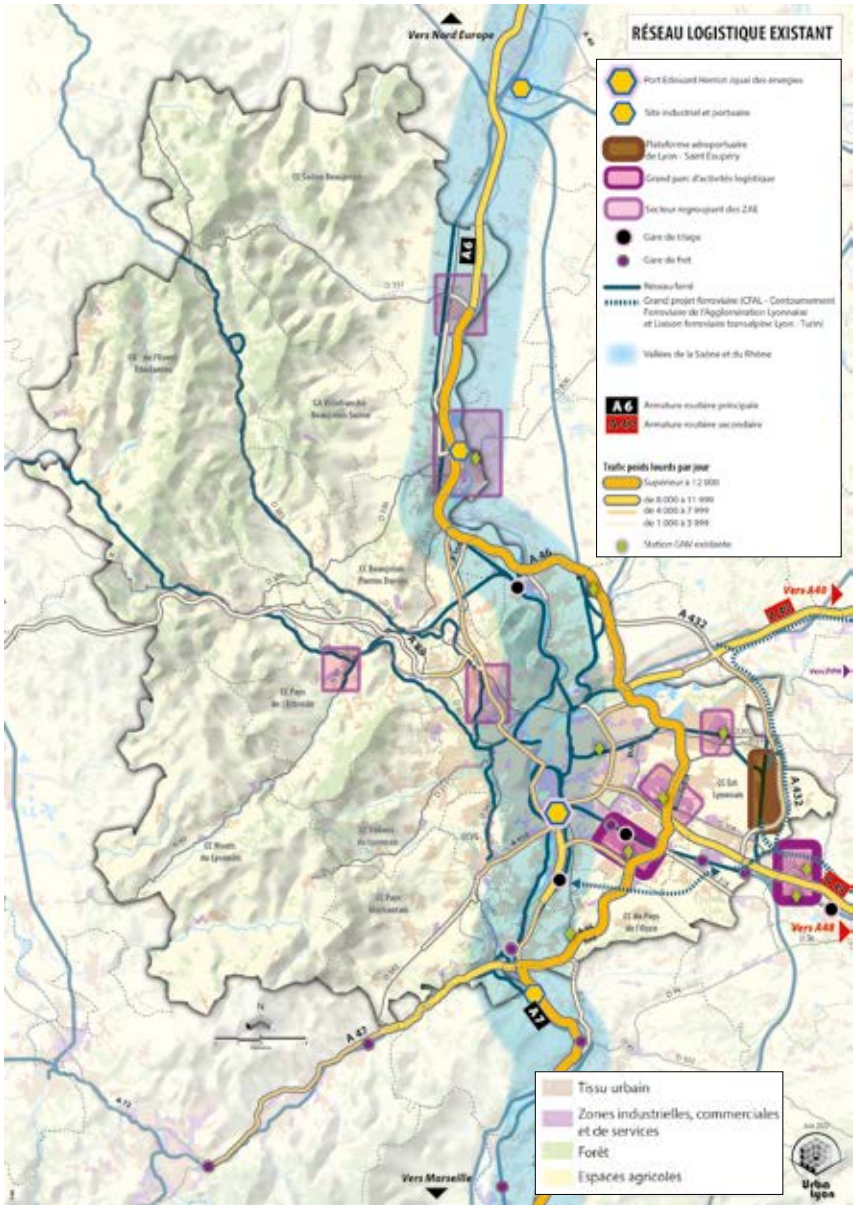
Le réseau interurbain des Cars du Rhône

Il dessert le reste du territoire avec 25 lignes régulières et 319 lignes scolaires. À fin 2022, il est équipé de 85 véhicules fonctionnant au bioGNV et de 3 véhicules électriques sur un total de plus de 500 cars.

En complément, en 2024, plus de 2 300 kilomètres d'itinéraires cyclables (dont près de 1000 kilomètres de pistes cyclables et de voies vertes) sont aménagés au sein du ressort territorial de SYTRAL Mobilités.

Afin d'accompagner et d'amplifier les changements de pratiques de mobilité déjà engagées, le Plan de Mobilité devra continuer de renforcer les offres alternatives à la voiture individuelle, mais aussi veiller à diminuer l'attractivité de la voiture et notamment la place qu'elle occupe dans l'espace public.

Réseau logistique existant
(Source : Urbalyon)



Le territoire est également au carrefour de flux logistiques, 2 des 9 corridors du réseau transeuropéen de transport traversant le ressort territorial de SYTRAL Mobilités : le corridor méditerranéen (Séville-Budapest) et le corridor Mer du Nord - Méditerranée. De multiples plateformes logistiques sont également présentes dans le territoire, notamment la Zone Industrielle Lyon Sud-Est de la Métropole de Lyon qui fait partie des 15 premières zones de concentration logistique de France et il convient également de citer les zones du Parc International de Chesnes et du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain situées à proximité directe du territoire.

Enfin, le centre et l'est de l'Agglomération lyonnaise assument une fonction de hub technique, notamment au travers des activités du Port Lyon Edouard Herriot, du chantier ferroviaire de Vénissieux et de la gare de Sibelin (2e gare de triage ferroviaire de France), ainsi que de la plateforme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry (4e aéroport de fret de France).

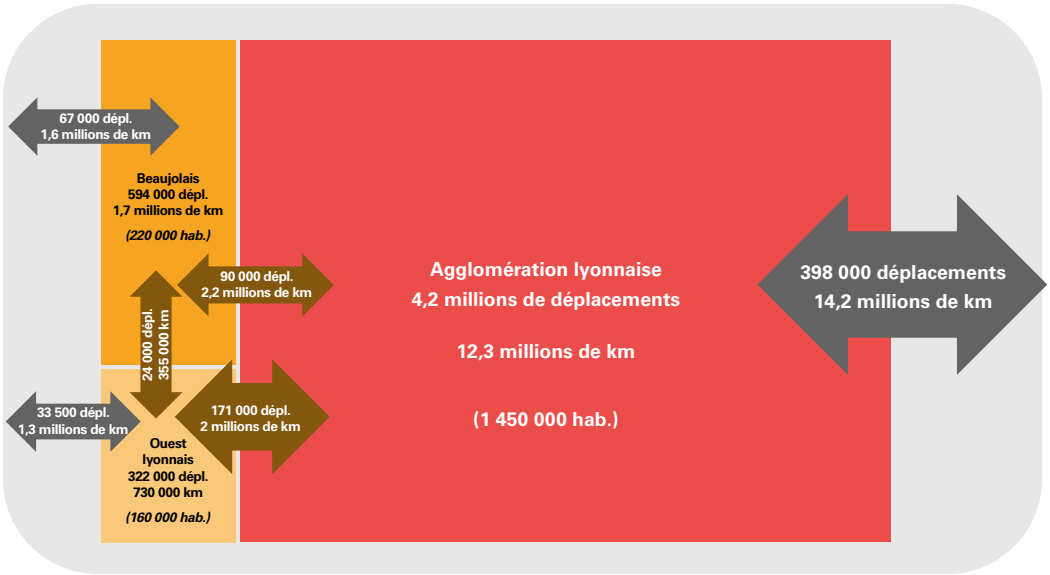
Un poids majeur de l'Agglomération lyonnaise dans les déplacements du territoire

L'organisation et le fonctionnement du territoire du Plan de Mobilité sont fortement marqués par le poids de l'Agglomération lyonnaise qui concentre 80 % de la population et 88 % des emplois, mais aussi une grande part des équipements et des services sur 24 % de la superficie du territoire.

Ce poids se retrouve doublement dans les mobilités, à travers de :

- L'importance des déplacements[1] internes à l'Agglomération lyonnaise qui représentent à eux seuls 80 % (soit 4,2 millions de déplacements quotidiens) des déplacements effectués au sein des territoires lyonnais[2] ;
- L'importance des déplacements d'échanges entre l'Agglomération lyonnaise et ses territoires voisins, que ce soit au sein du ressort territorial de SYTRAL Mobilités, mais aussi en lien avec les départements voisins de l'Ain, de l'Isère et de la Loire. 60 % des déplacements en lien avec l'Agglomération lyonnaise sont ainsi réalisés avec ces territoires voisins, notamment avec les territoires de Vienne Condrieu Agglomération, de la Communauté d'Agglomération de la Porte de l'Isère, de Saint-Étienne Métropole ou des territoires de la Côtière de l'Ain. 14 % de ces échanges sont réalisés avec le Beaujolais et 26 % avec l'Ouest lyonnais. Il est à noter que ces déplacements en lien avec l'Agglomération lyonnaise le sont avec Lyon-Villeurbanne mais pas seulement puisque les deux villes centres ne comptent que pour 35 % de ces déplacements.
- Le nombre total de kilomètres parcourus dans les déplacements effectués au sein de chacun de ces bassins locaux de mobilité ou dans ceux qui en sortent (à destination d'un autre bassin local de mobilité ou vers les territoires voisins) confirment le poids le l'Agglomération lyonnaise. Cette analyse fait cependant apparaître l'importance des déplacements d'échanges entre secteurs. En effet, ces déplacements sont souvent plus longs et plutôt liés au motif travail (cf. page 36).

Nombre de déplacements et de kilomètres parcourus quotidiennement, tous modes
(Source : Enquête Déplacements Grand Territoire - EDGT - 2015)



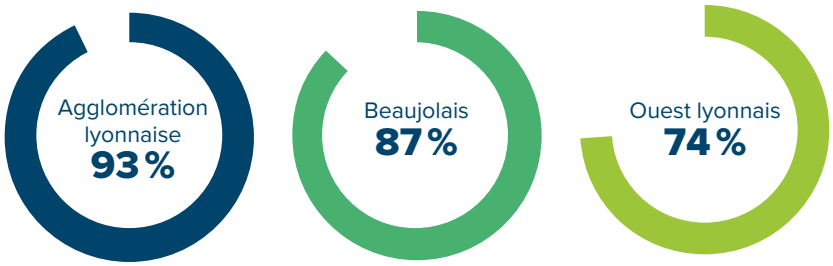
[1]. Un déplacement est un trajet réalisé entre un point de départ (origine) et un point d'arrivée (destination) pour un seul motif (par exemple aller faire des achats ou aller travailler).
[2]. Chiffres fondés sur « l'Enquête Déplacements Grand Territoire » (EDGT) de l'aire métropolitaine lyonnaise, réalisée en 2015 par SYTRAL Mobilités.

Des enjeux importants liés aux déplacements internes aux bassins locaux de mobilité

Le fonctionnement du territoire est également marqué par la prépondérance des déplacements internes à chaque bassin local de mobilité. Si les liens avec l'Agglomération lyonnaise ont un poids important, la grande majorité des déplacements se font en réalité au sein de chaque bassin local de mobilité. Il est important de noter que ces déplacements sont majoritairement courts, 63 % d'entre eux faisant moins de 3 km. Cela implique de s'intéresser aux déplacements locaux au sein des communes et entre les communes proches.

Il convient tout de même de noter le moindre poids relatif des déplacements internes au sein de l'Ouest lyonnais (74 % par rapport à 87 % pour le Beaujolais et 93 % pour l'Agglomération lyonnaise), du fait notamment de la forte interdépendance entre l'est de ce bassin local de mobilité et l'Agglomération lyonnaise voisine.

Part des déplacements quotidiens effectués à l'intérieur de chaque bassin local de mobilité
(Source : Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) - 2015)



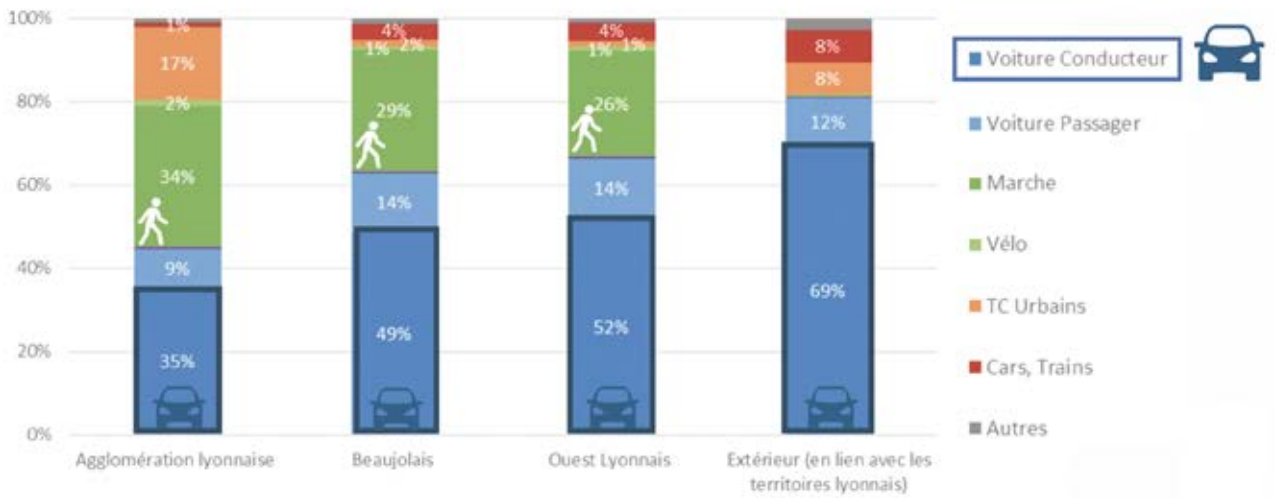
Une dépendance forte à la voiture, notamment dans les territoires ruraux et périurbains

Les habitants du périmètre du Plan de Mobilité restent largement dépendants de l'usage de la voiture en matière de mobilité. Chaque jour, d'après l'EDGT de 2015, près de **2,3 millions de déplacements sont réalisés en voiture** (dont 600 000 en tant que passagers). Ce chiffre est à comparer aux 800 000 déplacements quotidiens sur l'ensemble des réseaux urbains (TCL et Libellule[3]) en 2015 ou aux 100 000 déplacements quotidiens dans l'ensemble des cars et TER du territoire.

L'usage de la voiture est moins important dans l'Agglomération lyonnaise où l'offre de transports collectifs est plus développée et plus attractive. La pratique des modes actifs, marche et vélo, y est également plus importante. Depuis cette enquête, la pratique du vélo s'y est également considérablement développée comme le montre l'évolution du nombre de passages à vélo sur les points de comptage de la Métropole de Lyon depuis 20 ans (cf. graphique de la page 23).

[3] Dans l'EDGT de 2015, lors d'un déplacement qui comprend l'usage d'un réseau urbain, une personne peut employer diverses lignes ou modes (métro, tram, bus), effectuant alors plusieurs « voyages » sur le réseau. En 2015, le réseau TCL supportait ainsi 1,5 million de voyages par jour. C'est près de 1,8 million aujourd'hui.

Parts modales des déplacements tous motifs en fonction du bassin d'origine
(Source : EDGT 2015)



Les Enquêtes Ménages Déplacements *(désormais dénommées Enquêtes Mobilité certifiées CEREMA)*, telles que l'EDGT de l'aire métropolitaine lyonnaise de 2015, permettent de connaître l'ensemble des déplacements effectués quotidiennement par les habitants du territoire et donc de calculer la répartition modale des déplacements effectués dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités, c'est-à-dire le pourcentage que chacun des modes de transport représente par rapport à l'ensemble des déplacements effectués. Pour chacun de ces modes de transport, on parle alors de part modale : par exemple, dans le graphique ci-dessus, la part modale de la marche dans l'Agglomération lyonnaise est de 34 % en 2015.
(Plus d'informations en page 62 « Des parts modales cibles ambitieuses à l'échelle du ressort territorial »)

La voiture est le mode majoritaire dans le Beaujolais (63 %) et dans l'Ouest lyonnais (66 %) où les transports collectifs sont moins développés ainsi que la pratique de la marche et du vélo.

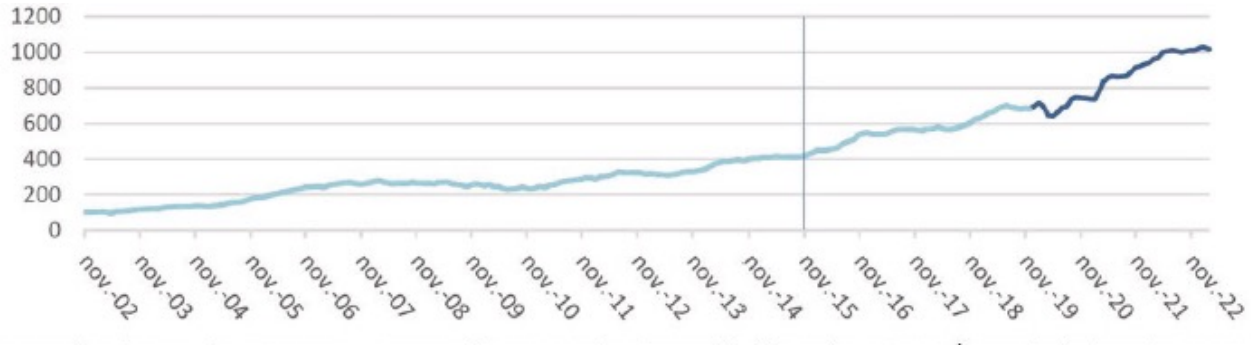
Dans les trajets en lien avec les territoires voisins du ressort territorial de SYTRAL Mobilités, la voiture est la solution largement privilégiée même si les transports collectifs (dont les cars et trains) représentent une part non négligeable (16 % au total), notamment en lien avec Lyon et Villeurbanne, le cœur de l'Agglomération lyonnaise. En raison des distances plus longues pour ces déplacements, les modes actifs ne sont pas utilisés.

Dans ce panorama, il faut également souligner un mode de déplacement régulièrement oublié que constitue la marche. C'est le second mode utilisé et il représente entre **un quart et un tiers des déplacements quotidiens selon les territoires**.



Trafic sur la RD 338 dans le Beaujolais

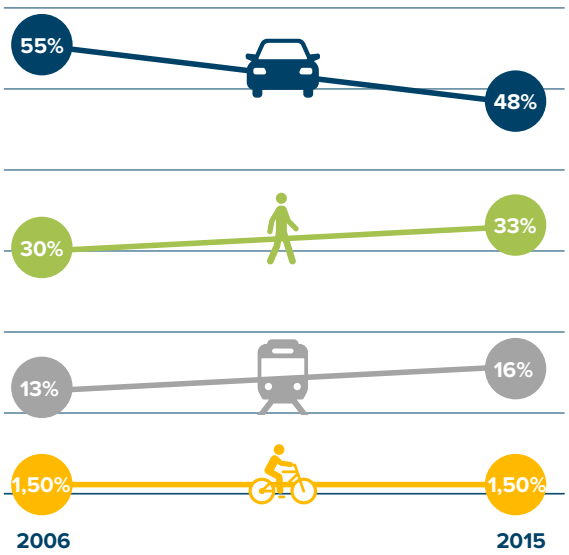
Nombre de passages moyen par point de comptage vélo dans la Métropole de Lyon (indice base 100 : nov. 2001)
(Source : Métropole de Lyon)



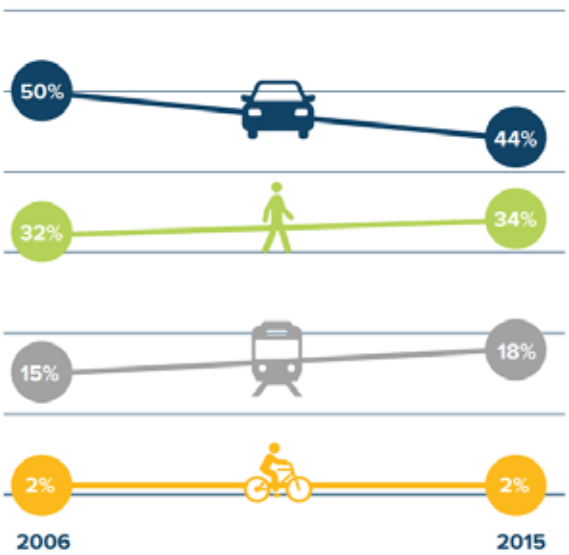
Mais un usage de la voiture en baisse dans tous les territoires

Si la voiture particulière reste le mode de déplacement principal à l'échelle des territoires lyonnais, il faut souligner que son utilisation est en baisse. Les chiffres de 2015 montrent en effet une forte baisse de son usage depuis 2006 et cela dans tous les bassins locaux de mobilité. La marche et les transports collectifs ont profité de cette baisse : cette tendance est confirmée par des études plus récentes issues des données de l'INSEE (déplacements domicile-travail), des données de fréquentation des transports collectifs ou des comptages routiers.

Parts modales dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités - Évolutions 2006-2015
(Source : EDGT 2015)

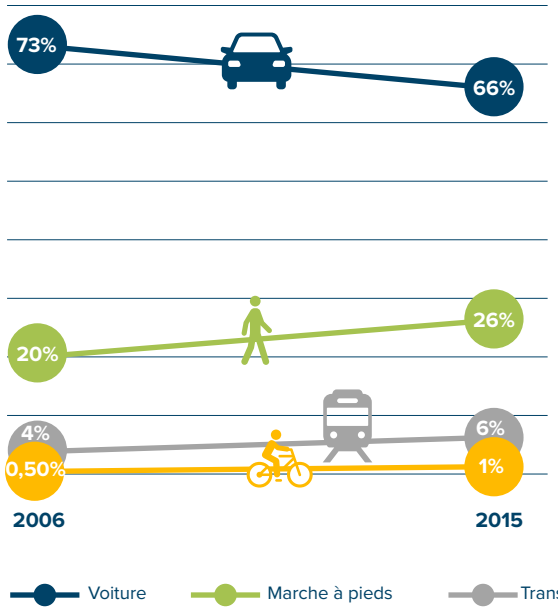


Parts modales dans l'Agglomération lyonnaise - Évolutions 2006-2015
(Source : EDGT 2015)

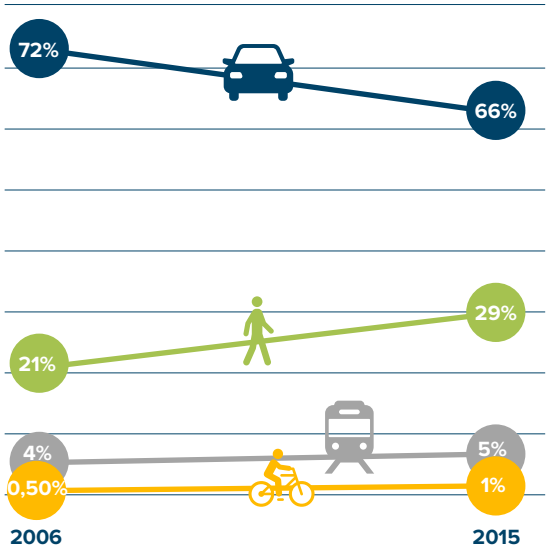




Parts modales dans l'Ouest lyonnais - Évolutions 2006-2015
(Source : EDGT 2015)



Parts modales dans le Beaujolais - Évolutions 2006-2015
(Source : EDGT 2015)



Voiture | Marche à pieds | Transports en commun | Vélo

Des évolutions récentes des pratiques de mobilité qui confirment une baisse continue de l'usage de la voiture

Une baisse de la mobilité individuelle qui se poursuit, mais des déplacements en lien avec l'Agglomération lyonnaise dont le volume augmente

L'analyse des évolutions des données socio-démographiques montre que les tendances engagées sur le territoire depuis le milieu des années 2000 se poursuivent. Ainsi, on observe une augmentation de l'âge moyen de la population (cf. page 35) et une diminution de la taille moyenne des ménages, deux tendances de fond se traduisant par une baisse globale de la mobilité individuelle.

La poursuite continue de la concentration des emplois dans l'Agglomération lyonnaise et autour de Villefranche-sur-Saône, conjuguée à l'augmentation du nombre d'habitants (cf. page 35) et d'emplois illustre en parallèle la poursuite du phénomène de périurbanisation. Cela explique également l'allongement observé des distances domicile – travail, ainsi que l'augmentation globale de la demande en déplacements en lien avec l'Agglomération lyonnaise, et notamment avec Lyon et Villeurbanne. À leur échelle, les pôles d'emplois de la CAVBS exercent une attraction comparable sur leurs territoires voisins.

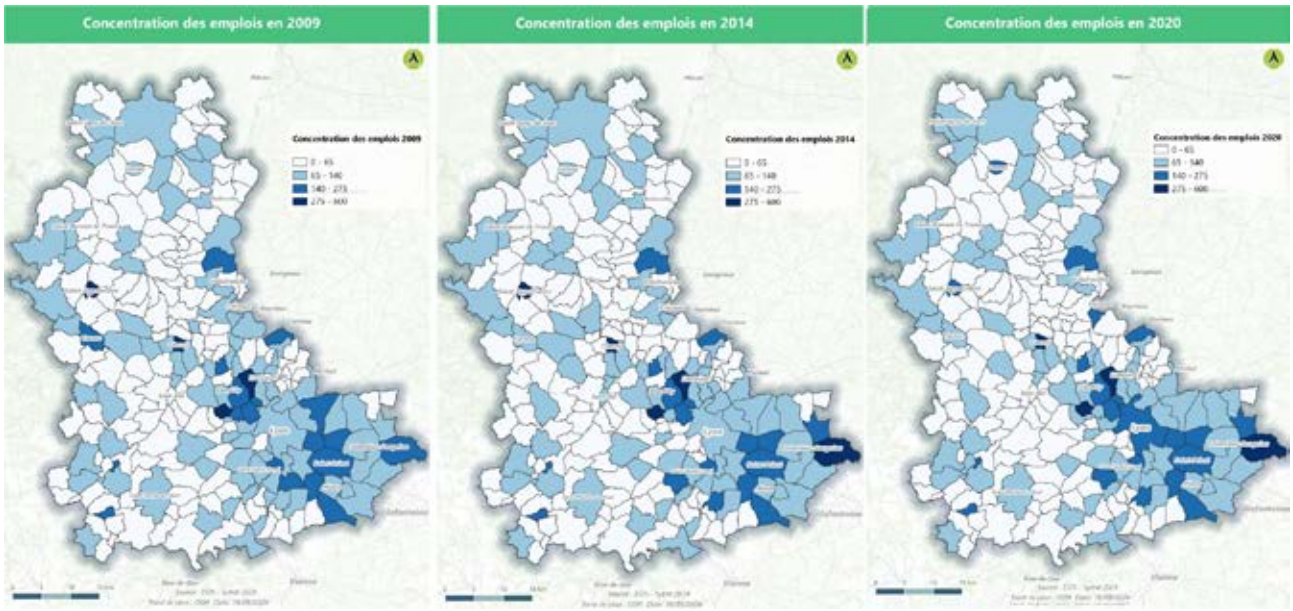
La part des ménages composés d'une personne seule est en augmentation en une décennie *(+ 3 points entre 2008 et 2018), tandis que la part des couples avec enfant(s) se réduit (- 3 points).*



Les lignes B et D se croisent à Saxe-Gambetta à Lyon 7e

Concentration des emplois

(Source : EGIS - Sytral Mobilités 2024)



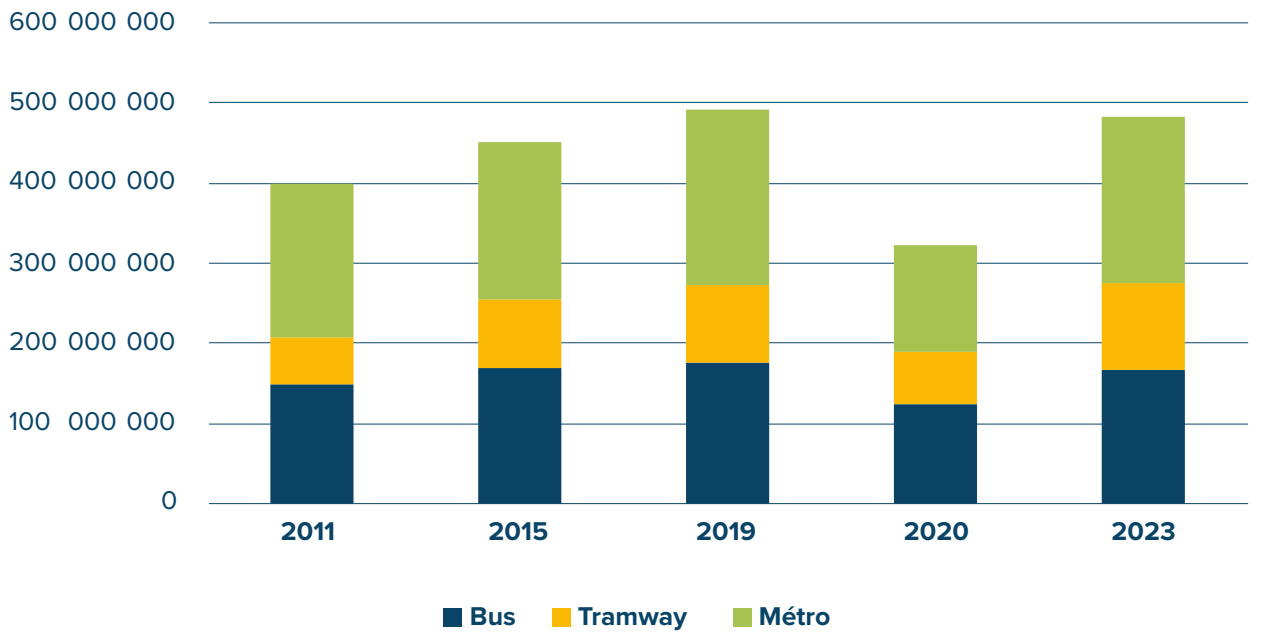
Une concentration des emplois qui se poursuit dans les polarités économiques de l'Agglomération lyonnaise et du Val de Saône

Les usages observés des différents modes de déplacements montrent également la poursuite des transformations des pratiques de mobilité engagées, à la fois du fait des évolutions socio-démographiques mais également des modifications apportées – quantitativement et qualitativement – aux différentes offres de transports. Ainsi, l'augmentation continue des fréquentations ferroviaires (+ 3 % par an entre 2014 et 2022) s'explique à la fois par la poursuite de la concentration des emplois dans le cœur de l'Agglomération lyonnaise et par l'augmentation de l'offre ferroviaire. De manière analogue, l'augmentation des fréquentations dans les transports collectifs urbains (réseau TCL) est à la fois corrélée à l'augmentation de la population et des emplois, mais aussi à l'augmentation continue de l'offre (augmentation des Places Kilomètre Offerts – PKO – de 8 % et de la fréquentation de 7 % entre 2015 et 2023). Les différents comptages vélos effectués dans la Métropole de Lyon montrent une augmentation forte des circulations, qui peut être expliquée par les nouveaux aménagements réalisés mais aussi par une pratique de plus en plus importante du vélo notamment pour se rendre au travail, surtout dans Lyon et Villeurbanne (d'après les données de l'INSEE, la part de l'usage du vélo dans les déplacements domicile - travail des lyonnais et des villeurbannais est ainsi passé de 7 % en 2017 à 12 % en 2021) et, de manière moins marquée, dans le reste de l'Agglomération lyonnaise et au-delà.



Une augmentation de l'usage du vélo dans les déplacements domicile - travail dans l'ensemble du ressort territorial de SYTRAL Mobilités

Fréquentation du réseau TCL (voyageurs par an)
(Source : SYTRAL Mobilités)



Les dernières données provisoires de fréquentation disponibles montrent une progression de la fréquentation de l'ordre de 5 % en 2024 par rapport à 2023 : après la crise sanitaire, la fréquentation en 2024 devrait donc de nouveau dépasser celle mesurée en 2019.

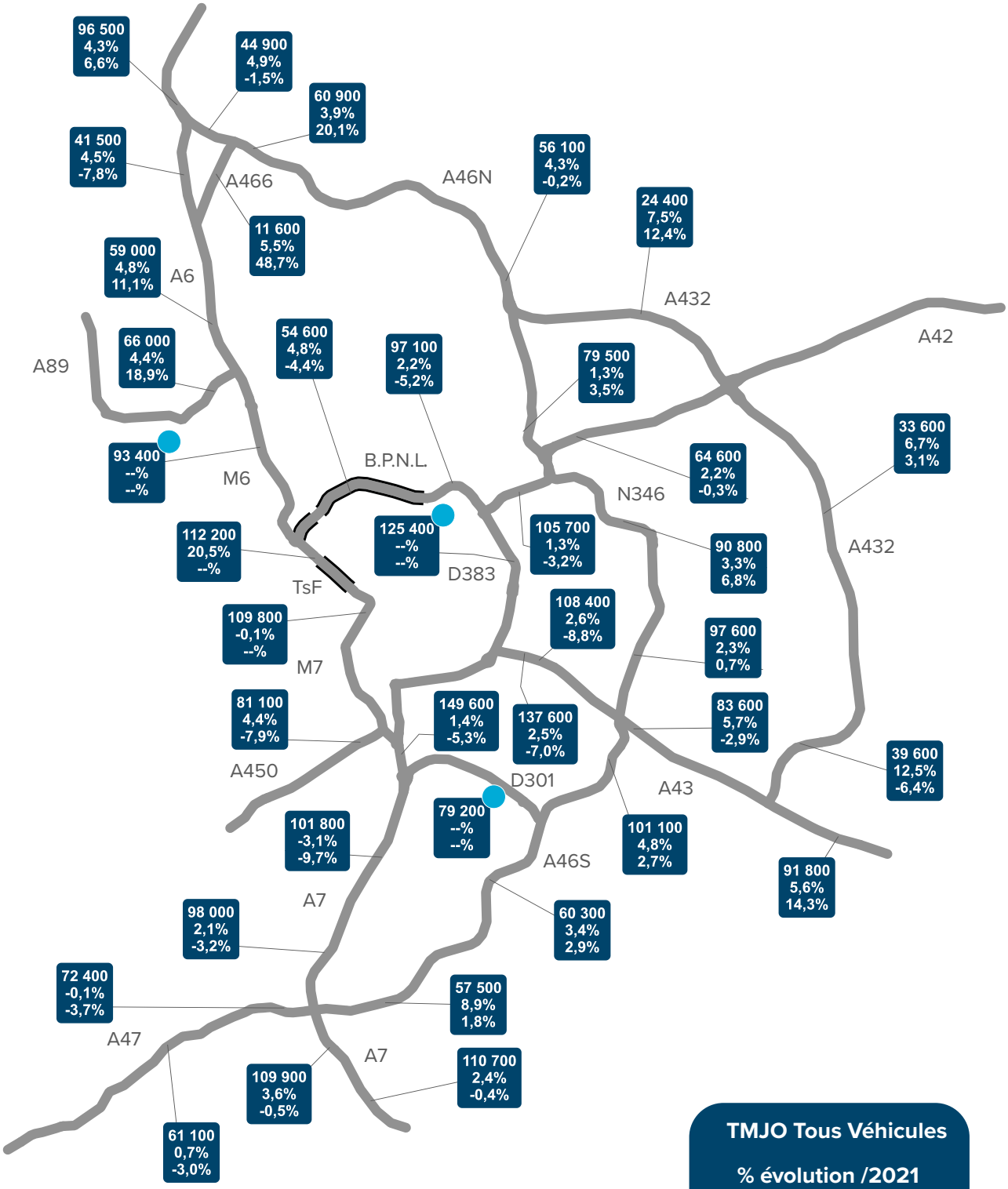
La baisse de la part modale de la voiture dans les déplacements quotidiens a été sensible dans l'ensemble du territoire. Cependant, en termes de volume de déplacements, cette baisse est en partie compensée par une augmentation de la population qui induit une réduction limitée de la circulation routière dans le ressort territorial, hormis dans le cœur de l'Agglomération lyonnaise où le développement des offres alternatives à la voiture individuelle et la mise en place de mesures restrictives ont été mis en œuvre (dans la Métropole de Lyon, la circulation routière a baissé de 15 % entre 2017 et 2022).

La part des poids lourds dans le trafic varie entre 2 % et 30 % selon les axes : ils peuvent donc avoir un impact important sur les conditions de circulation, notamment sur les axes supportant du trafic de transit mais permettant aussi la desserte des zones d'activités économiques et logistiques locales.



Impacts des poids-lourds sur la circulation - Belleville-en-Beaujolais

Trafics routiers (automobiles et poids lourds) et évolutions sur les voies structurantes de l'Agglomération lyonnaise
(Source : Bilan Coraly 2022)



TMJO Tous Véhicules
% évolution /2021
% évolution 2022/2018

TMJO : Trafic Moyen Jour Ouvré

+ 0,1 %
d'évolution du trafic sur 5 ans

● *En 2022, changement du point de mesure pour être plus représentatif du trafic.*

La crise sanitaire a accéléré des tendances engagées auparavant

Les impacts de la crise sanitaire de 2020 ont été vifs sur l'ensemble du territoire. Néanmoins, plutôt qu'une modification drastique des comportements de mobilité, on observe depuis une accélération des tendances engagées auparavant : transformation et augmentation de l'usage du vélo, augmentation de la pratique du télétravail...

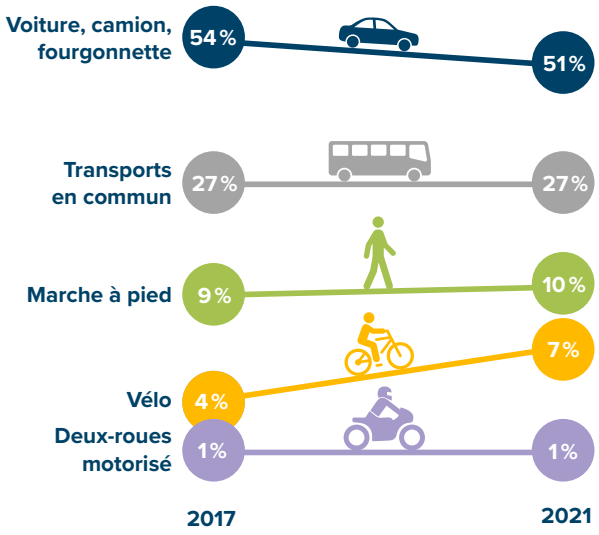
Les évolutions récentes des parts modales pour les déplacements domicile - travail confirment également une baisse de l'usage de la voiture

Dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités, les évolutions des modes de déplacements utilisés pour se rendre au travail enquêtés par l'INSEE entre 2017 et 2021 montrent une forte baisse de l'usage de la voiture au profit du vélo, portée par les évolutions mesurées dans l'Agglomération lyonnaise puisque les pratiques évoluent peu dans le Beaujolais et l'Ouest lyonnais. Les déplacements quotidiens pour se rendre au travail étant globalement les plus longs, il est cohérent de mesurer un usage de la voiture plus important que celui mesuré dans les enquêtes ménages déplacements et un usage de la marche inversement beaucoup plus faible.

Les évolutions de la mobilité constatées dans d'autres territoires sont cohérentes avec celles qui sont extrapolées dans le ressort territorial

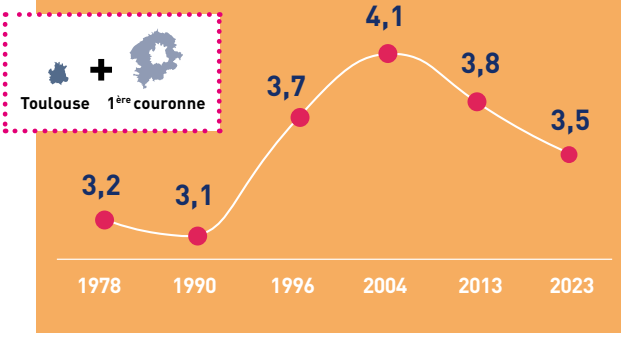
L'analyse d'Enquêtes Ménages Déplacements (ou Enquêtes Mobilité Certifiées CEREMA) organisées après la crise sanitaire sur des territoires similaires à celui du ressort territorial de SYTRAL Mobilités montre également cette poursuite des tendances engagées. Ainsi, les évolutions mesurées dans les enquêtes menées dans la région toulousaine (comparaison 2013-2023) et en Gironde (comparaison 2009-2021) révèlent également une baisse de la mobilité individuelle associée à une augmentation de l'usage des transports collectifs, du vélo et de la marche au détriment de la voiture. Les évolutions mesurées entre ces vagues d'enquêtes sont similaires : baisse de 8 à 9 points de l'usage de la voiture, augmentation de 4 à 6 points pour la marche, de 2 points pour le vélo et de 1 à 2 points pour les transports collectifs.

Parts modales des déplacements habituels domicile-travail des habitants du ressort territorial de SYTRAL Mobilités
(Source : INSEE 2017 et 2021)

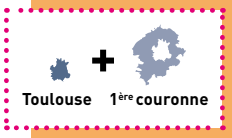


4 à 5% des personnes déclarent ne pas se déplacer pour rejoindre leur travail habituel

Évolution de la mobilité individuelle sur le périmètre d'enquête 1978
(nb dépl./jour./personne, périmètre 1978 - 68 communes)

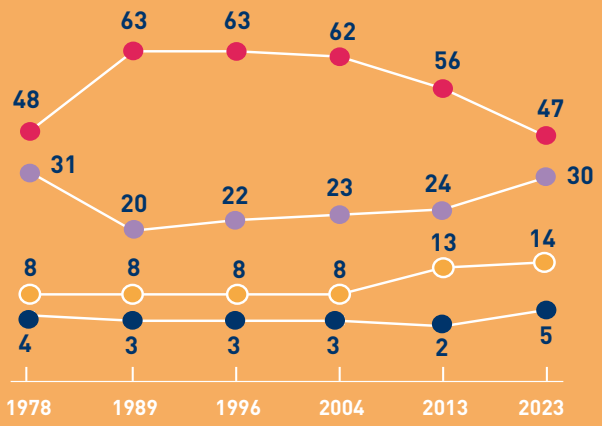


Enquête Mobilité Certifiée CEREMA 2023 du bassin de vie toulousain - Tisséo Collectivités, Région Occitanie



Évolution sur le périmètre enquêté depuis 1978
(en %)

Sur ce périmètre, plusieurs constats :
- **la voiture est au niveau le plus bas jamais observé**
- **le vélo est au niveau le plus haut jamais observé**
- **les TCU sont au niveau le plus haut jamais observé**

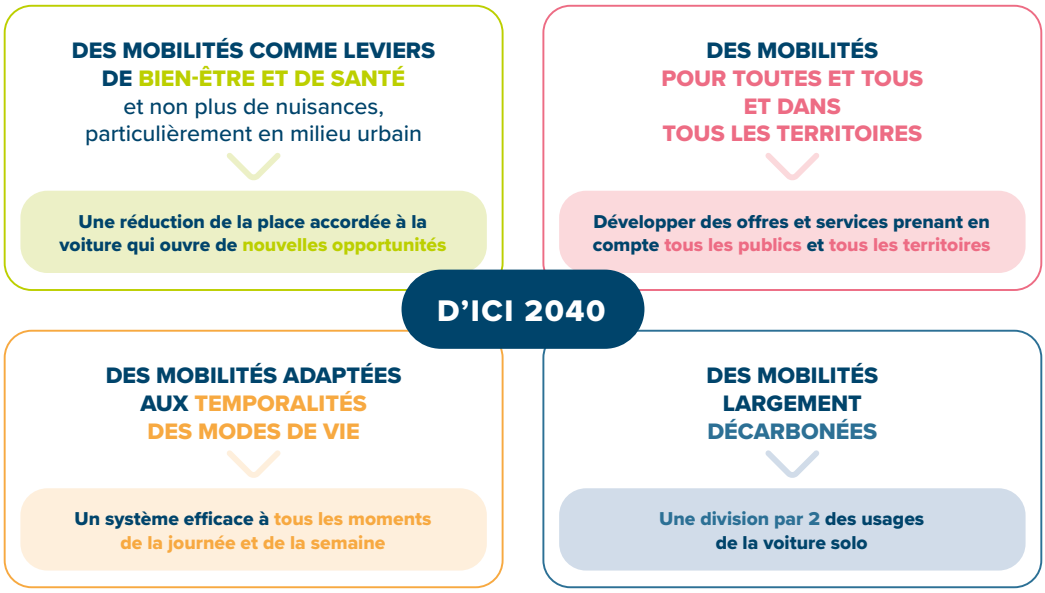


LES QUATRE AMBITIONS CLÉS DU PLAN DE MOBILITÉ DES TERRITOIRES LYONNAIS D'AUJOURD'HUI À 2040

Définir et mettre en œuvre une politique de mobilité durable à long terme nécessite de connaître et d'anticiper au mieux les dynamiques attendues et souhaitées dans les territoires lyonnais. Une telle anticipation est indispensable si l'on veut satisfaire, demain, la capacité de chacun à se déplacer, dans des conditions socialement, économiquement et environnementalement acceptables.

Les territoires lyonnais doivent relever des défis importants, plus que jamais d'actualité, qui dépassent le seul champ des déplacements et guident l'ensemble des actions à mettre en place. Ces défis sont ceux du développement durable et il s'agit plus largement de réussir la transition écologique et sociale tout en garantissant l'activité économique du territoire et son attractivité.

À travers le Plan de Mobilité, les territoires lyonnais ne doivent pas seulement s'adapter à ces grandes transitions, ils doivent en devenir acteurs et les ériger comme un vecteur d'évolution des comportements, au service d'une nouvelle culture de la mobilité. Cela se traduit par l'identification de **4 grandes ambitions** pour sa politique de mobilité :



Ambition n°1

Des mobilités comme leviers de bien-être et de santé, et non plus de nuisances, notamment en milieu urbain

Pollution, bruit, insécurité routière… : un trafic routier qui dégrade la qualité de vie

Avec 2,3 millions de déplacements quotidiens réalisés en voiture dans les territoires lyonnais, cette dernière demeure une source importante de nuisances en particulier en milieu urbain. **Le trafic routier, voyageurs et marchandises, est ainsi responsable d'une grande partie de la pollution de l'air** avec 62 % des émissions d'oxydes d'azote (Nox) et 15 % des émissions de particules fines (PM_{10} et $PM_{2,5}$). Il contribue aussi indirectement à la pollution à l'ozone. La voiture n'est pas la seule responsable de ces émissions mais en représente une bonne moitié, à part égale avec les poids-lourds, alors que les transports collectifs ou les motos, par la très faible part du parc roulant qu'ils représentent, n'y contribuent que très marginalement. Bien que la situation s'améliore lentement depuis plusieurs années, notre territoire se trouve encore aujourd'hui dans **un contexte global de qualité de l'air régulièrement dégradée**. Il s'inscrit dans une situation globale de dépassement des valeurs limites de dioxyde d'azote, pour lequel la France a été condamnée par la Cour de Justice de l'Union Européenne. Les habitants vivant à proximité des autoroutes et des principaux axes routiers, en particulier au sein de la Métropole de Lyon, sont les plus exposés. 27 000 d'entre eux subissent ainsi des dépassements de la valeur limite annuelle pour les oxydes d'azote. Si l'on prend le seuil recommandé par l'Organisation Mondiale de la Santé depuis 2021, c'est même quasiment l'ensemble de la population des territoires lyonnais qui est concernée. En 2019, 900 000 personnes, soit près de la moitié de la population des territoires lyonnais, étaient exposées en continu à de fortes concentrations moyennes de particules fines.

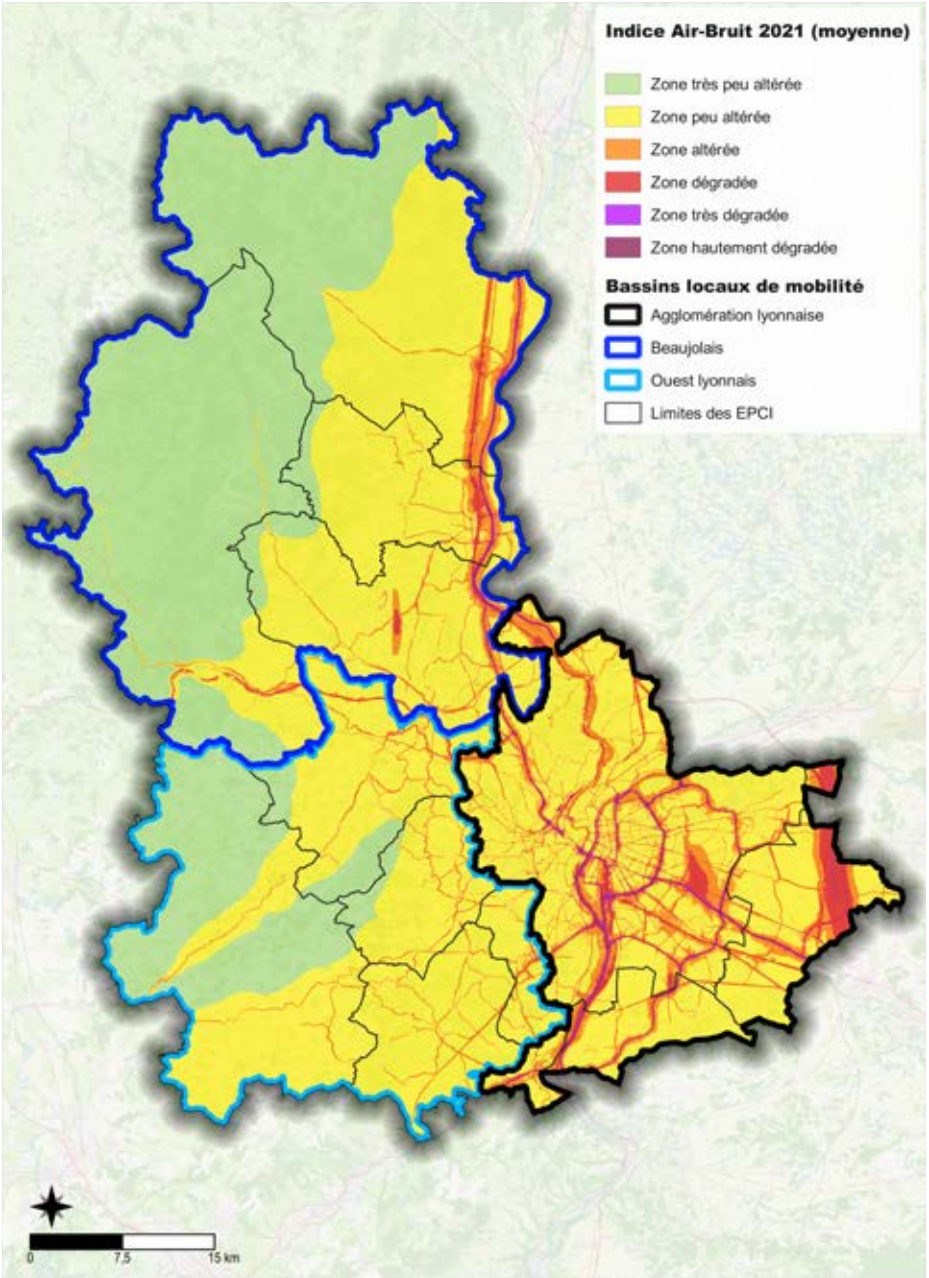
Cette exposition régulière à une qualité de l'air dégradée a des effets importants sur la santé (irritations aux yeux, au nez, à la gorge et aux poumons, risques de maladies respiratoires et cardiovasculaires…). Les études de Santé Publique France (octobre 2022) estiment pour le département du Rhône et la Métropole de Lyon :

- 1 200 décès par an liés aux microparticules fines des transports ($PM_{2,5}$), notamment du fait de l'exposition chronique à des concentrations élevées qui sont plus nocives pour la santé que les impacts des pics de pollution ;
- 600 décès par an liés aux oxydes d'azote ;
- 6 % des cancers du poumon.

Les nuisances sonores liées au trafic routier sont également un phénomène qui pèse sur la qualité de vie et la santé d'une partie de la population. Les transports (routes mais aussi voies ferrées et transport aérien…) sont en effet la principale source de bruit dans le territoire. Les communes les plus exposées se concentrent le long des grands axes routiers et ferroviaires : le cœur de l'Agglomération lyonnaise est notamment particulièrement exposé. Le couloir aérien de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry constitue la 2e source de bruit identifiée à l'échelle du territoire et on peut également noter les impacts de l'aéroport de Lyon-Bron.

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) estime qu'une exposition prolongée au bruit a des effets sur la santé : stress, troubles du sommeil, de la concentration et de l'apprentissage, voire des troubles cardiovasculaires sur le long terme.

Indice Air-Bruit 2021
(Source : ACOUCITE - Atmo Auvergne-Rhône-Alpes - CEREMA - 2022)





Enfin, **l'insécurité routière est aussi un enjeu important à prendre en compte**. Avec 2 500 accidents routiers graves décomptés en 2019 dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités, dont environ 70 mortels, la sécurisation des déplacements reste à améliorer même si on constate une baisse du nombre de victimes graves (hospitalisées ou tuées) depuis 2010.

L'Agglomération lyonnaise recense l'essentiel des accidents et des victimes (9 sur 10 environ) qui impliquent à 80 % des voitures individuelles. Les piétons et les cyclistes apparaissent particulièrement vulnérables (respectivement 21% et 6 % des personnes hospitalisées ou tuées) mais ce sont les deux-roues motorisés les plus sur-représentés (28 % des victimes graves pour seulement 1 % des déplacements).

LES ACTEURS LOCAUX SE MOBILISENT DEPUIS DES ANNÉES POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LE RESSORT TERRITORIAL DE SYTRAL MOBILITÉS

- L'État pilote l'élaboration du Document Général d'Orientations Sécurité routière 2023-2027 qui associe l'ensemble des acteurs concernés, dont bien sûr SYTRAL Mobilités, mais aussi la Métropole de Lyon, le Département du Rhône, la ville de Lyon et les associations représentant les maires du territoire ;
- La Métropole de Lyon s'est engagée en septembre 2022 dans une démarche « En vie demain » dont l'objectif est de diviser par deux le nombre de tués et blessés grave d'ici 2030 et de tendre vers zéro en 2050, s'inscrivant dans les objectifs fixés par la Déclaration de Stockholm de février 2020 pour l'Union Européenne.

Réussir d'ici 2040 à donner à la voiture sa juste place pour des mobilités sources de bien-être (santé, qualité de vie)

Au regard des nuisances qu'elle génère, le **défi pour le Plan de Mobilité des territoires lyonnais est de trouver les solutions permettant de diminuer notre dépendance à la voiture pour lui donner sa juste place.** L'usage de la voiture devrait ainsi être fortement réduit sur des déplacements pour lesquels il existe des alternatives (déplacements courts, le long des corridors de transports collectifs en site propre…). Alors que le secteur des mobilités est aujourd'hui source de nombreuses nuisances, il s'agit d'inverser cette tendance pour en faire, en 2040, un facteur de bien-être et d'amélioration de la qualité de vie.

Cette évolution passera notamment par un meilleur partage de l'espace public. Voies de circulation, stationnement…, l'espace qu'occupe la voiture dans nos villes est considérable. **L'apaisement de l'espace public et son partage constituent des opportunités pour y développer de nouvelles activités et de nouvelles manières de vivre dans les territoires lyonnais plus tranquilles, plus sûres, plus conviviales et moins bruyantes.** C'est également un moyen de libérer de la place pour de la **végétalisation dans le cadre de l'adaptation au changement climatique et d'une préservation de la qualité de vie en périodes de fortes chaleurs.**

Le partage de l'espace public est également une condition pour le développement de l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle. Le remplacement de déplacements en voiture par les mobilités actives notamment, comme la marche ou le vélo, représente un double gain en réduisant à la fois les effets négatifs du trafic routier mais aussi en luttant contre la sédentarité de plus en plus importante liée à nos modes de vie. Les effets attendus sont particulièrement importants pour les jeunes et les personnes âgées. Aujourd'hui sources de nombreuses nuisances, les mobilités deviendront ainsi des atouts pour la qualité de vie et la santé des habitants du territoire.

Ambition n°2

Des mobilités pour toutes et tous et dans tous les territoires

Rendre la mobilité plus inclusive

Penser les mobilités de manière inclusive invite à prendre en compte les grandes disparités sociales et territoriales des territoires lyonnais :

- **9 % de la population du ressort territorial de SYTRAL Mobilités vit dans un Quartier Prioritaire de la Politique de la Ville (QPV) : cela représente 170 000 habitants.** Sur 48 QPV, 43 sont localisés dans l'Agglomération lyonnaise. En raison notamment de plus faibles revenus, l'équipement automobile des ménages est en moyenne plus faible dans ces quartiers. Dans l'Agglomération lyonnaise, la plupart des QPV sont bien desservis en transports collectifs et la qualité de cette desserte continue à être améliorée pour certains d'entre eux, notamment avec l'aménagement d'ici 2026 des lignes de tramway T9 et T10. Néanmoins, même si cette réalité est loin de ne concerner que les habitants des QPV, la localisation et les types d'emplois (horaires décalés, intérim…) occupés par les habitants peuvent aussi nécessiter de disposer d'une voiture pour se rendre au travail ;



- **10 % de la population réside dans des communes de moins de 3 000 habitants, soit plus de 190 000 personnes**. 85 % de ces personnes vivent en dehors de l'Agglomération lyonnaise. Dans ces communes moins peuplées et moins denses, les solutions alternatives à la voiture sont plus rares et moins efficaces. La dépendance à la voiture y est bien souvent plus forte alors que les distances pour rejoindre les polarités, les services et les emplois sont plus importantes. Ces territoires ruraux ou périurbains sont parmi les plus concernés par la précarité énergétique liée à la mobilité en voiture. Si la voiture est et restera une solution à l'avenir dans ces territoires, il faut donc pouvoir y proposer des offres alternatives de mobilité pour éviter notamment une fragilisation accrue des habitants les plus précaires ;
- **8 % de la population a plus de 75 ans et 19 % moins de 15 ans**. La part des plus âgés dans la population totale est notamment plus importante dans les bassins locaux de mobilité du Beaujolais et de l'Ouest lyonnais. Les chiffres de l'INSEE montrent que cette tendance est à la hausse et le vieillissement de la population va encore s'accentuer au cours des prochaines années. Avec l'âge, les capacités à se déplacer se réduisent mais cette évolution ne doit pas être une source d'empêchements et d'isolement. À l'opposé, la mobilité des enfants et des jeunes constitue un sujet important en soi : non encore pleinement autonomes dans leurs déplacements, le système de mobilité doit leur offrir des solutions adaptées à leur âge et à leurs activités, afin de garantir leur autonomie et de leur permettre de s'approprier l'espace public, et ce en toute sécurité ;
- **9 % de la population est étudiante** dans le ressort territorial en 2020[4]. La mobilité estudiantine se caractérise par une grande diversité et variabilité des déplacements, dans le temps et l'espace, appelant une offre de transport différenciée et sur de grandes amplitudes horaires. C'est également une population particulièrement touchée par la précarité et pour laquelle des solutions de mobilité économiques doivent être proposées à l'échelle de l'ensemble du territoire.



[4] *Source: Atlas régional Auvergne-Rhône-Alpes - Effectifs étudiants en 2019-2020*

Plus largement, de nombreuses fragilités peuvent empêcher ou limiter les déplacements. En France, on estime qu'environ deux tiers des adultes peuvent rencontrer des difficultés à se déplacer. Cette fragilité couvre en réalité des situations et des degrés d'autonomie très divers. À l'échelle nationale, on estime que près de 10 millions de personnes souffrent de handicaps chez les 15-64 ans (dont seulement 2 millions sont reconnues administrativement) et que 7 millions de personnes de plus de 65 ans répondent aux mêmes critères de handicaps. Outre les problèmes chroniques de santé, chacun peut être concerné par des épisodes de fragilité physique (maladie temporaire, grossesse…) rendant plus difficiles les déplacements.

On estime aussi que 8 millions de personnes en France sont en **difficulté permanente pour se repérer dans l'espace**. Les situations de fragilité en mobilité peuvent aussi renvoyer à **des difficultés de maîtrise de la langue**, concernant 15 % de la population résidant en France. Alors que les services de mobilité tendent à se numériser, la fracture digitale est aussi une source de fragilité : en France, 17 % de la population souffre **d'illectronisme**, c'est-à dire qu'elle n'est pas autonome avec les outils numériques.

Cette grande diversité de situations appelle à une prise en compte fine de ces besoins pour rendre plus inclusif le système de mobilités des territoires lyonnais. Au-delà des offres à mettre en place pour répondre à ces besoins, ce sont bien des enjeux d'information, d'accompagnement des publics et de pédagogie auxquels il faut pouvoir répondre.



(Source : INSEE Dares, enquêtes Keoscopie - Keolis)

SYTRAL Mobilités accompagne la mobilité des plus jeunes au travers d'actions conduites avec les exploitants de ses différents réseaux ainsi qu'avec l'ensemble des acteurs du territoire impliqués (Document Général d'Orientations Sécurité routière 2023-2027 de la Préfecture du Rhône). On peut citer ainsi :

- Des actions de communication et de sensibilisation auprès des scolaires pour le port de la ceinture dans les Cars du Rhône et les bons comportements dans ou à proximité des cars et bus (comme ne pas courir devant le bus, ne pas passer derrière les angles morts) ;
- Un travail avec les organisateurs des soirées pour la mise en place de navettes, ou un système de taxis gratuits ou à tarifs très avantageux ;
- Un travail pour faire mieux connaître les lignes de bus « Pleine lune » du réseau TCL par les différents canaux de communication, sur les campus universitaires, …
- Des actions « Vis ma vie » en partenariat avec les lycées pour que les jeunes puissent utiliser le simulateur de conduite bus et se mettre au poste de conduite pour se rendre compte des angles morts : « On ne voit pas le bus et parfois le bus ne nous voit pas ».



Affiche du service « Pleine Lune » du réseau TCL

Enfin, **la question des inégalités femmes-hommes** dans les mobilités est un autre enjeu pour des mobilités plus inclusives. Les études[5] montrent que femmes et hommes n'ont pas les mêmes pratiques de mobilité en lien avec les inégalités de genre observées notamment dans le partage des tâches domestiques et sur le marché du travail.

Même si ces écarts se réduisent, les femmes occupent, par exemple, plus d'emplois à temps partiel que les hommes. Elles font davantage de télétravail et ont des emplois plus proches de leur domicile. Il en résulte qu'elles se déplacent davantage en dehors des heures de pointe, effectuent davantage de déplacements qui s'enchaînent et qui sont plus courts que ceux des hommes. Alors que les hommes se déplacent davantage pour des raisons professionnelles, les femmes effectuent plus de déplacements pour des motifs familiaux et domestiques. Elles sont également moins motorisées, ce qui se traduit par un usage différent des modes de déplacement avec des différences qui tendent à se réduire mais restent importantes.

Malgré cela, et particulièrement en dehors du cœur de la Métropole de Lyon, l'offre de mobilité n'est pas toujours adaptée avec un service bien souvent limité en heures creuses, des problèmes de sécurité touchant particulièrement les femmes (risque de harcèlement…) dans l'espace public et les transports ou encore des difficultés persistantes pour se déplacer avec des charges (courses…) ou de jeunes enfants.

Réussir d'ici 2040 à garantir un droit à la mobilité partout, pour toutes et tous

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit être l'occasion d'un changement d'approche et de regard en faisant de la compréhension des besoins des usagers dans leur diversité le point de départ de l'organisation de l'offre de mobilité. Le défi est de reconnaître et de garantir un droit à la mobilité partout, pour toutes et tous d'ici 2040. Cela revient à bâtir un système de mobilités en capacité de proposer des solutions adaptées à chacune et chacun en fonction de ses usages et des situations territoriales.

Le Plan de Mobilité doit pouvoir **prendre en compte l'ensemble des profils des usagers pour développer un système d'offre et de services qui reconnaisse les fragilités de chacun**, qui soit inclusif et donne la possibilité à toutes et à tous de se déplacer dans l'ensemble des territoires lyonnais. L'enjeu est notamment de porter une attention particulière à celles et ceux qui subissent leurs conditions de mobilité. Certains voient ainsi leurs possibilités et choix de mobilité guidés par leurs contraintes économiques. Outre la mise à disposition de solutions spécifiques destinées à offrir des alternatives au passage du permis de conduire, l'apprentissage et la valorisation des modes alternatifs à la voiture solo peuvent se faire dès le plus jeune âge via des programmes d'écomobilité (par exemple, le « savoir rouler à vélo »), qui peuvent ensuite être adaptés aux différents âges et situations.

[5] *Dossier de l'IFSTTAR « Transport, mobilité, sécurité: une question de genre ? »*

SYTRAL MOBILITÉS CONDUIT DEPUIS DES ANNÉES DE NOMBREUSES DÉMARCHES POUR LUTTER CONTRE LE HARCÈLEMENT SEXISTE ET SEXUEL

- **Marches exploratoires** : deux lignes de bus différentes sont explorées chaque année par des utilisatrices volontaires du réseau TCL. Dénommées les ambassadrices TCL, elles produisent un diagnostic de la ligne et de son environnement immédiat pour déterminer les points de fragilité qui génèrent un sentiment d'insécurité, d'inconfort ou un manque de sérénité dans son déplacement. SYTRAL Mobilités a été la première autorité organisatrice à mettre en place ces « marches exploratoires » qui ont maintenant vocation à se généraliser au niveau national ;
- **Descente** à la demande à partir de 22 h sur toutes les lignes de bus du réseau TCL ;
- **Campagnes d'information** pour lutter contre le harcèlement sexiste dans les transports ;
- **Sensibilisation des jeunes** au harcèlement sexiste dans les transports ;
- **Signalements** des faits d'insécurité, d'incivilités et de harcèlement sexiste sur www.tcl.fr et l'appli TCL (depuis décembre 2020) ;
- **Formation** des personnels de terrain et des conducteurs TCL dans la lutte contre l'insécurité et le harcèlement sexiste.



Campagne de lutte contre le harcèlement sexiste déployée sur le réseau TCL- 2023/2024

Ambition n°3
Des mobilités adaptées aux modes de vie

Des déplacements de moins en moins réguliers

Les offres de mobilité ont largement été structurées par une vision de nos déplacements comme étant particulièrement réguliers, notamment autour des déplacements domicile – travail. Ces déplacements conservent un poids structurant par leur nombre (29 % de l'ensemble de nos déplacements) et par les distances cumulées parcourues notamment en heure de pointe (56 % des km parcourus entre 7 h et 9 h (tous modes) pour les déplacements domicile travail / études).

Néanmoins, ces déplacements ne recouvrent pas tous nos besoins. **La diversité des motifs de déplacement est beaucoup plus large : 71 % des déplacements se font pour d'autres motifs que le travail**. Par ailleurs, toute la population ne travaille pas. Et même les mobilités liées au travail sont de moins en moins régulières avec le développement des horaires atypiques, variables voire imprévisibles, et le développement du télétravail.

Une étude menée par Keolis dans les transports collectifs lyonnais en 2016 illustre bien cela. Seulement 40 % des abonnés au réseau TCL présents le lundi dans le métro y sont également présents les deux jours suivants. **D'un jour de la semaine à l'autre, les besoins de beaucoup d'entre nous sont différents.**

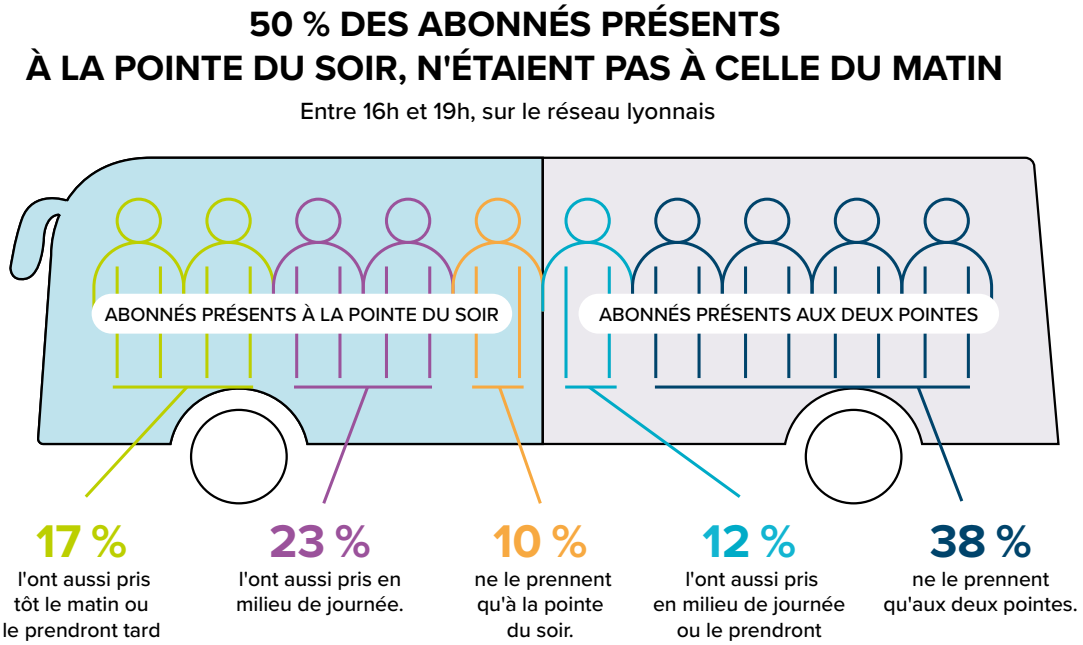
De la même manière, en fonction des heures de la journée, les besoins peuvent fluctuer. L'infographie ci-dessous montre cette diversité des besoins de la part des usagers : la moitié des abonnés au réseau TCL qui étaient présents à l'heure de pointe du soir n'avaient pas utilisé le réseau à l'heure de pointe du matin.

Réussir d'ici 2040 à proposer un système de mobilité efficace à tous les moments de la journée et de la semaine

Le défi pour le Plan de Mobilité des territoires lyonnais est de programmer et de planifier **le développement d'une offre de mobilité qui permette des déplacements tous les jours de la semaine, y compris le week-end, en journée comme en soirée**.

Il s'agit de mieux répondre à l'ensemble de nos besoins de mobilité mais aussi de permettre le développement de nouvelles habitudes de déplacement moins dépendantes de la voiture individuelle, qui constitue parfois la seule solution efficace à certains moments de la journée ou le week-end, ce qui la rend d'autant plus associée aux loisirs et à une notion de liberté.

Part d'abonnés présents aux heures de pointes du matin et du soir sur le réseau lyonnais
(Source : Keoscopie, Un regard éclairé sur la mobilité - 2016)



Ambition n°4
Des mobilités largement décarbonées

Le secteur des transports reste le premier émetteur de gaz à effet de serre

Le secteur des transports est dans les territoires lyonnais, comme aux échelles nationale et mondiale, **le principal émetteur de CO_2**. L'impact carbone de l'ensemble du système de mobilité représente ainsi environ 40 % des émissions de gaz à effet de serre issues des territoires lyonnais . Les véhicules particuliers représentent plus de la moitié de ces émissions (54 %). Le reste est généré par les poids lourds (24 %) et les véhicules utilitaires légers (20 %). La place de la voiture individuelle est donc centrale dans la lutte contre le changement climatique. Le Plan de Mobilité s'attachera également à mettre en place les conditions pour un transport de marchandises décarboné.

En plus de leur poids important dans les émissions de gaz à effet de serre, les transports sont le seul secteur qui les voit augmenter depuis 1990 en France. À l'échelle régionale, les émissions de gaz à effet de serre ont ainsi diminué de 13 % en moyenne tous secteurs confondus, sauf pour celui des transports où elles ont augmenté de 14 %. Cette augmentation s'est principalement produite entre 1990 et 2005, avant de se stabiliser mais sans enclencher encore de baisse significative.

Enclencher d'aujourd'hui à 2040 une décarbonation profonde de nos mobilités

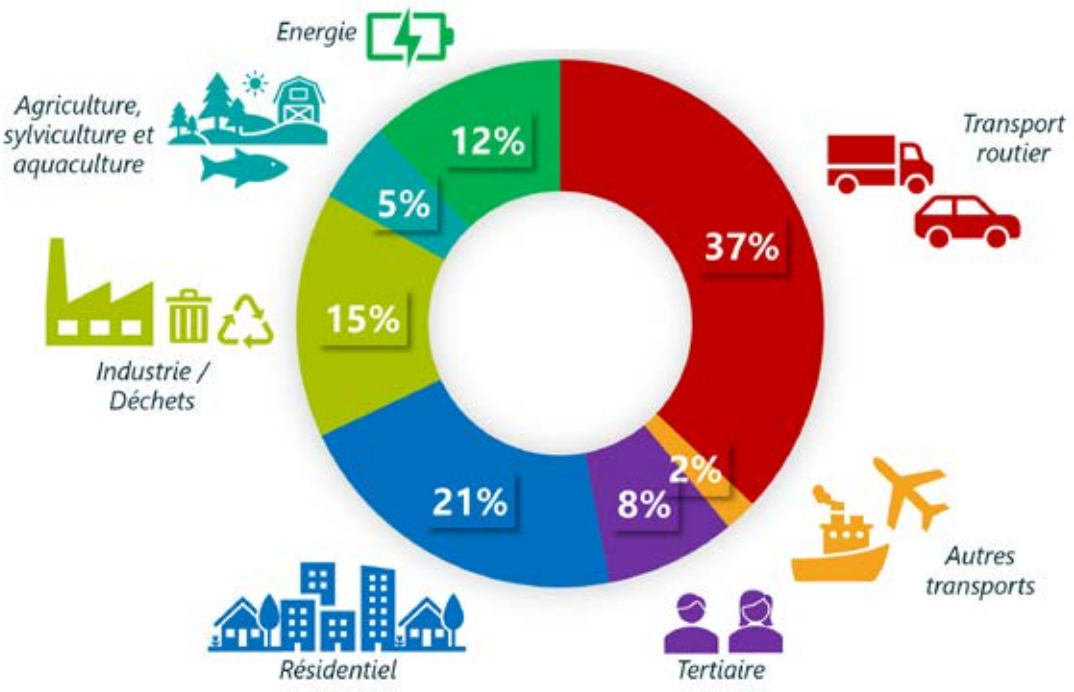
La Stratégie Nationale Bas Carbone fixe l'objectif d'atteindre en 2050 la neutralité carbone dans le secteur des transports. **Le Plan de Mobilité s'inscrit dans cet objectif national aussi ambitieux que nécessaire**.

Pour atteindre cet objectif, le défi est d'enclencher des évolutions structurelles rapides pour réduire les déplacements motorisés dans le territoire. En 2040, les territoires lyonnais doivent avoir pleinement basculé dans une dynamique de décarbonation en visant au moins 28 % de baisse des émissions d'ici 2030 par rapport au niveau de 1990 pour être sur la trajectoire de la neutralité carbone en 2050 (cf. graphique page 21 - Historique et projection des émissions du secteur des transports entre 1990 et 2050).

UN OBJECTIF NATIONAL DE NEUTRALITÉ CARBONE DANS LEQUEL S'INSCRIT LE PLAN DE MOBILITÉ

La France a adopté en 2020 une Stratégie Nationale Bas Carbone. C'est sa feuille de route pour lutter contre le changement climatique en cohérence avec les Accords de Paris.
Ces Accords internationaux conclus en 2015 donnent comme objectif une limitation de la hausse des températures entre 1,5 °C et 2 °C en 2050 alors que celles-ci ont déjà augmenté de 1,1 °C.
La stratégie nationale bas carbone vise ainsi la neutralité carbone à horizon 2050, c'est-à-dire une quasi-disparition des émissions de gaz à effet de serre. Il s'agit donc de mettre un coup de frein rapide et inéluctable à ces émissions.

Émissions de gaz à effet de serre par secteurs dans le Rhône et la Métropole de Lyon en kTeq CO_2 en 2019
(Source : ORCAE 2022)



DES OBJECTIFS À LA HAUTEUR DES AMBITIONS

Diviser par deux les déplacements en voiture solo d'ici 2040

Pour s'inscrire dans les objectifs de la stratégie nationale bas carbone

Réduire par deux nos déplacements en voiture solo (quand le conducteur est seul dans sa voiture), en modulant cet objectif selon les territoires et les types de déplacements, **permettrait de réduire de 42 % les kilomètres cumulés réalisés en voiture, et donc de la même proportion les émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux liées à la mobilité des personnes**.

Une telle baisse est à mettre en regard de l'objectif national de baisse de 64 % entre 2015 et 2040 des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports. Il resterait ainsi encore 22 points de baisse de ces émissions à atteindre au travers d'une part **des politiques d'aménagement du territoire permettant de limiter les besoins de déplacements** et d'autre part grâce au levier technologique visant à **une plus grande efficacité environnementale des voitures individuelles**. Ce dernier levier est porteur de résultats importants, mais de nombreuses incertitudes pèsent encore sur l'ampleur de la pénétration des véhicules électriques dans le parc automobile français à l'horizon 2040.

DIVISER PAR 2 L'USAGE DE LA VOITURE, QU'EST-CE QUE ÇA REPRÉSENTE ?

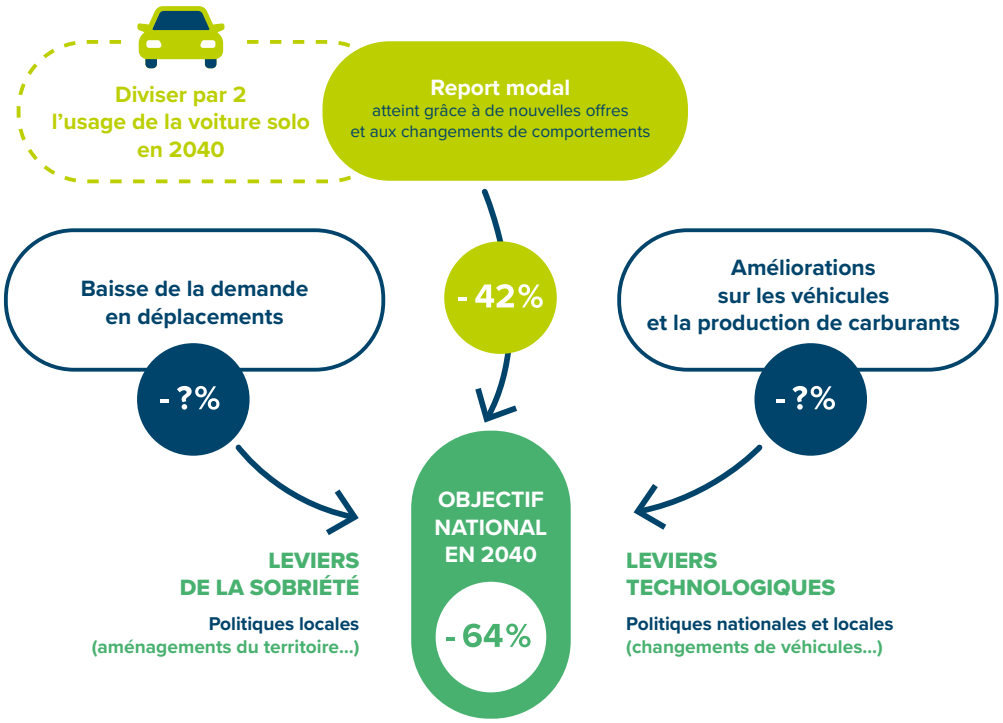
Il est intéressant de noter que diviser par deux l'usage de la voiture individuelle peut se traduire de plusieurs manières, qui sont à combiner afin d'atteindre l'objectif global recherché. Ainsi, ce peut être par exemple :

- Une personne sur deux abandonne son usage quotidien de la voiture pour d'autres modes de déplacement ;
- Toutes les personnes utilisant la voiture quotidiennement ne le font plus qu'un jour sur deux, utilisant d'autres modes de déplacement les autres jours.



Trafic routier au cœur de l'Agglomération lyonnaise

Objectif global de division par deux des déplacements en voiture solo à horizon 2040 par rapport à 2015



Pour obtenir des bénéfices en termes de santé et de bien être

La prise en compte des enjeux de santé est essentielle. Le Plan de Mobilité fixe donc également des objectifs d'amélioration du cadre de vie, du bien-être et de la santé des personnes. Ainsi, en termes de :

- **Sécurité Routière** : **réduire de moitié les tués et blessés graves en 2030 par rapport à 2015** et se placer dans une trajectoire tendant vers zéro tué et blessé grave en 2050
- **Qualité de l'air** :
  - Conformément au 3e Plan de Protection de l'Atmosphère de l'Agglomération lyonnaise, le Plan de Mobilité partage les objectifs suivants :
    - **Pour les NOx, plus aucune personne exposée à une concentration supérieure à 40µg/m³ en moyenne annuelle en 2027 et une baisse des émissions d'au moins 69 % en 2027 par rapport à 2005**.
    - **Pour les $PM_{2,5}$**, afin de diminuer le nombre de personnes exposées à une concentration en $PM_{2,5}$ supérieure au seuil OMS 2005, **atteindre une concentration moyenne d'exposition inférieure à 10µg/m³ (valeur OMS 2005) ainsi qu'une baisse des émissions d'au moins 58 % en 2027 par rapport à 2005**.
  - À plus long terme, viser les plafonds de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) 2021, en termes de niveaux d'exposition (concentrations et durées) pour un certain nombre de polluants, incluant l'ozone ;
- **Activité physique** : augmenter la portée moyenne des déplacements en modes actifs de façon à **généraliser la pratique des 30 mn d'activité physique quotidienne dans la population telle que recommandée par l'OMS**.

DÉFINITION DE LA SANTÉ PAR L'ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ

« La santé est un état de complet bien-être physique, mental et social, et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité ».

(Source: Préambule à la Constitution de l'OMS, tel qu'adopté par la Conférence internationale sur la santé à New York en 1946).

Pour refonder un système de mobilité au bénéfice de toutes et tous

L'objectif de division par deux des déplacements effectués seuls en voiture doit être appliqué avec discernement afin de bien s'adapter aux différentes réalités territoriales et pour s'assurer que ces transformations se font au profit de tous. Alors que les mobilités restent marquées par de nombreuses inégalités, **refonder le système de mobilité est l'occasion de créer les conditions pour garantir à toutes et tous un droit à la mobilité dans l'ensemble des territoires**.



Un partage de l'espace public favorable aux modes actifs, comme à Chaponost

Des parts modales cibles ambitieuses à l'échelle du ressort territorial

Un objectif de parts modales permet de se **fixer collectivement une trajectoire et une cible à atteindre** en matière de comportements de mobilité. Ce faisant, il s'avère particulièrement utile pour estimer les impacts attendus d'un plan de mobilité en termes de déplacements mais aussi d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants.

En ce qui concerne les territoires « visés » par les objectifs de parts modales, compte tenu de l'ampleur du périmètre d'application du Plan de Mobilité des territoires lyonnais et de la diversité des configurations territoriales, une répartition de ces objectifs apparaît nécessaire. Le Plan de Mobilité définit ainsi des objectifs de parts modales portant sur deux échelles :

- Un objectif de parts modales global, portant **sur le périmètre d'application du Plan de Mobilité des territoires lyonnais** ;
- Un objectif de parts modales portant **sur chacun des trois bassins locaux de mobilité** de ce territoire.

Une telle subdivision permet de concilier à la fois l'exigence de définition d'un cap commun, partagé, et le souci de prendre en compte des évolutions différenciées du fait de l'hétérogénéité du ressort territorial de SYTRAL Mobilités.

L'objectif d'évolution de la répartition modale des déplacements témoigne **d'une volonté affirmée de diminution du trafic automobile portant sur l'ensemble du territoire**, la part modale de la voiture passant de 48 % en 2015 à 23 % en 2040. La hausse importante de la part modale du vélo, passant de moins de 2 % en 2015 à 16 % en 2040, s'explique par la forte ambition de développement de l'usage de ce mode, mais aussi par le fait qu'il s'agit du mode privilégié de report des déplacements les plus courts qui sont également les plus nombreux.

Au-delà du nombre de déplacements quotidiens réalisés, c'est le nombre de kilomètres parcourus en voiture qui a l'impact environnemental le plus fort. Le Plan de Mobilité fixe donc également **des objectifs d'évolution des parts modales « kilométriques »** : celles-ci traduisent une hausse importante des kilomètres parcourus en transports collectifs, car la hausse programmée de ces trajets s'opère surtout par un report modal pour les trajets les plus longs.

Ces objectifs permettent ainsi d'atteindre une diminution d'environ 42 % des kilomètres parcourus en voiture à l'horizon 2040 par rapport à 2015.

EN SYNTHÈSE

Si **l'objectif global en matière de report modal est de diviser par deux l'usage de la voiture solo**, une approche plus pragmatique et ciblée est nécessaire afin de mieux définir comment y parvenir.

Ainsi, le Plan de Mobilité retient les objectifs suivants de report des déplacements en voiture solo vers des modes alternatifs :

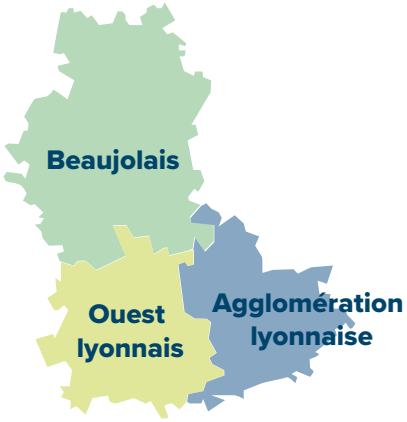
- **Pour les déplacements de moins de 1 km** : 50 % des déplacements effectués en voiture solo sont à reporter sur la **marche ;**
- **Pour les déplacements de 1 à 10 km** : 50 % des déplacements effectués en voiture solo sont à reporter sur le **vélo ;**
- **Pour les déplacements de plus de 1 km, internes à l'Agglomération lyonnaise** : 25 % des déplacements effectués en voiture solo sont à reporter sur les **transports en commun ;**
- **Pour les déplacements de plus de 10 km en échange avec Lyon et Villeurbanne** : 50 % des déplacements effectués en voiture solo sont à reporter sur les **transports en commun ;**
- **Pour les déplacements de plus de 10 km en lien avec la couronne de l'Agglomération lyonnaise** : 50 % des déplacements effectués en voiture solo sont à reporter sur le **covoiturage.**

À terme, cela fera évoluer de manière importante l'usage et la fréquentation des modes alternatifs à la voiture. Par rapport aux usages observés en 2015, l'objectif du Plan de Mobilité des territoires lyonnais à l'horizon 2040 conduit ainsi à :

- **augmenter de 50 % l'usage des transports collectifs urbains,**
- **multiplier par deux l'usage des transports collectifs interurbains, routiers et ferroviaires,**
- **multiplier par dix l'usage du vélo.**

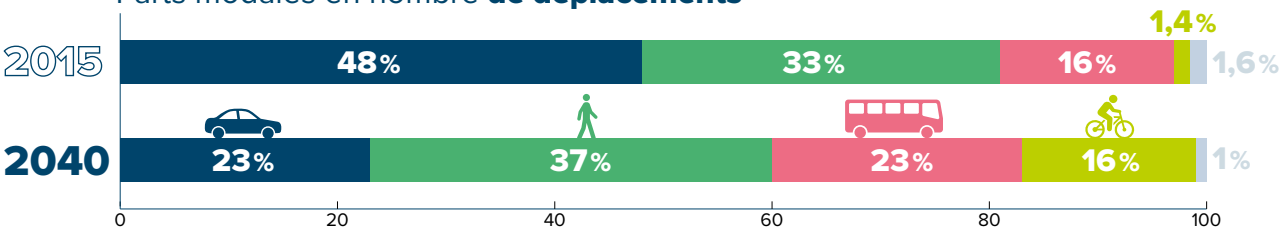


Objectifs d'évolution des parts modales entre 2015 et 2040 sur le ressort territorial de SYTRAL Mobilités

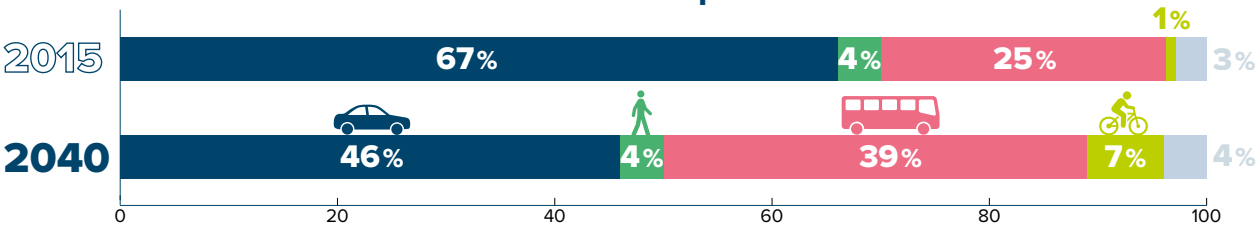


Ressort territorial

Parts modales en nombre **de déplacements**



Parts modales en nombre **de kilomètres parcourus**



Voiture (dont covoiturage) | Marche | Transports en commun | Vélo | Autres

En distances parcourues, le report de la voiture se fait pour un tiers au profit du vélo et pour deux tiers vers les transports collectifs.

LES PARTS MODALES

Comme indiqué en page 42, les parts modales de déplacements ne peuvent être estimées qu'à partir des **Enquêtes Ménages Déplacements (désormais dénommées Enquêtes Mobilité certifiées CEREMA)**, telles que l'EDGT de l'aire métropolitaine lyonnaise de 2015, car ce sont les seules enquêtes permettant de connaître l'ensemble des déplacements effectués par les habitants du territoire.

Le portrait des mobilités quotidiennes qu'elles dessinent permet de donner à voir de manière simple et synthétique comment les personnes se déplacent, de comparer ces pratiques entre différents territoires et de mesurer leur évolution dans le temps.

Outil communicant et facilitant la compréhension des enjeux, des objectifs d'évolution des parts modales ont été fixés dans chacun des Plans de Déplacements Urbains successifs de l'Agglomération lyonnaise, comme dans la plupart des Plans de Déplacements Urbains ou Plans de Mobilité élaborés à l'échelle nationale *(cf. éléments de bilan du PDU de l'Agglomération lyonnaise en pages 22 à 25)*.

Quelques précisions complémentaires sur les parts modales :

- Elles prennent en compte l'ensemble des déplacements quotidiens effectués dans le territoire, quelle que soit leur longueur : c'est pourquoi, en complément, **des objectifs de parts modales kilométriques ont été fixés** pour tenir compte de cet élément qui est déterminant dans le choix du mode de transport ainsi que dans son impact en matière de consommation d'énergie, d'émission de gaz à effet de serre ou de polluants ;
- Au-delà des principaux modes de transport utilisés (voiture, transports collectifs, marche, vélo), des moyens utilisés de façon moins massives (moto, taxi, engin de déplacement personnel, ambulance, ...) sont regroupés dans une catégorie « Autres » dans un souci de simplification du message (en grisé dans les illustrations des objectifs) ;
- La pratique du covoiturage est délicate à quantifier dans une enquête de ce type car il faut arriver à la différencier de l'accompagnement (des enfants à l'école, du ou de la conjoint-e au travail ou pour les loisirs, ...) qui constitue un motif de déplacement en soi : dans les objectifs du Plan de Mobilité, **la pratique du covoiturage est intégrée à l'usage de la voiture**. L'évolution de cette pratique fera néanmoins l'objet de travaux spécifiques permettant de la quantifier plus précisément.



Des objectifs adaptés pour les bassins locaux de mobilité

Les objectifs de parts modales cibles présentés à l'échelle du ressort territorial sont déclinés par bassin local de mobilité pour tenir compte des spécificités du territoire.

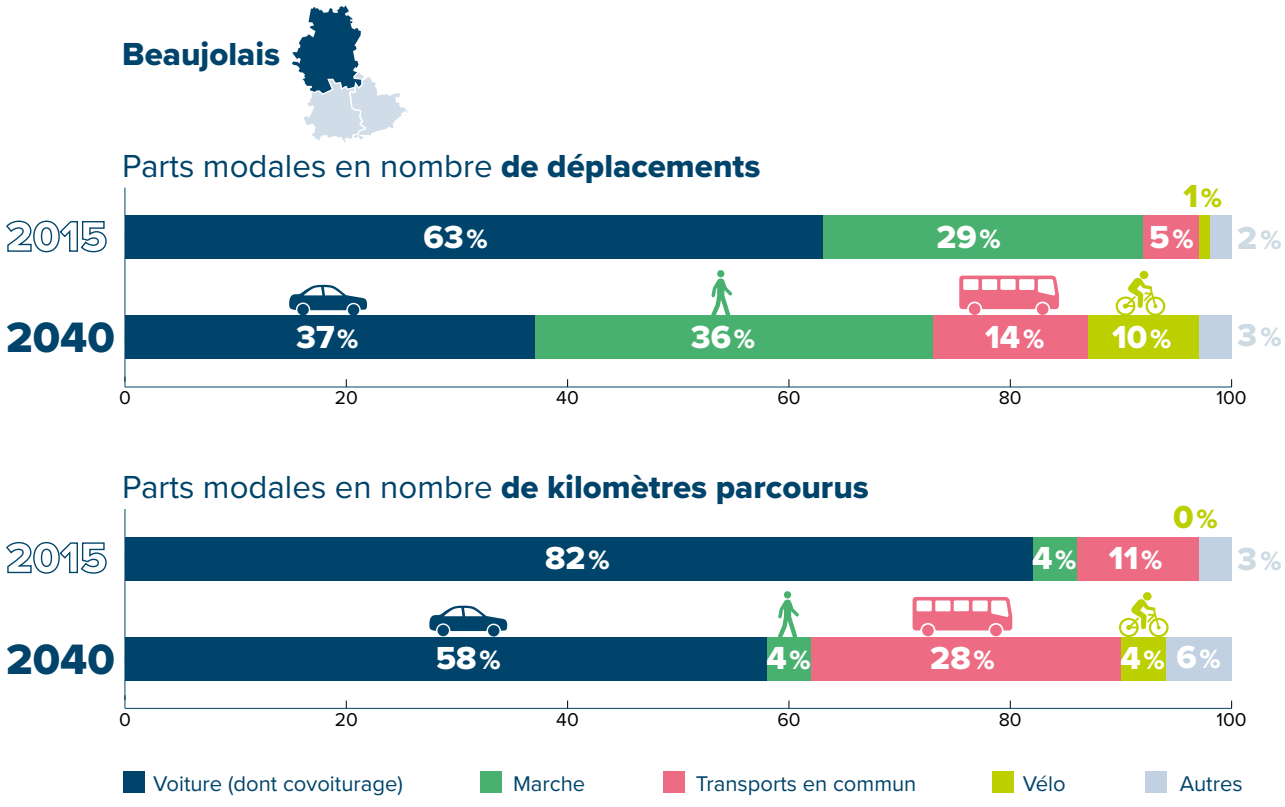
Les parts modales issues de l'EDGT de 2015 reflètent en effet l'hétérogénéité du territoire, avec une part modale de la voiture plus faible dans l'Agglomération lyonnaise que dans le Beaujolais ou l'Ouest lyonnais. À l'inverse, c'est dans l'Agglomération lyonnaise que les transports en commun ont une part modale importante, alors qu'elle est beaucoup plus faible dans le Beaujolais ou l'Ouest lyonnais.

Les parts modales visées à horizon 2040 prennent en compte ces spécificités. De manière générale, les tendances sont identiques pour chacun des bassins locaux de mobilité **avec une diminution de la part modale de la voiture au profit de la marche, du vélo et des transports collectifs**.

L'organisation du territoire, avec une forte polarisation de l'Agglomération lyonnaise, et les offres alternatives à la voiture individuelle proposées d'ici à 2040 permettent ainsi de retenir des objectifs des parts modales ajustées à chaque bassin local de mobilité.

La déclinaison plus locale de ces objectifs devra prendre en compte les spécificités des territoires et permettra de différencier les objectifs et actions à mettre en œuvre pour chacun d'entre eux. L'élaboration des Plans Locaux de Mobilité sera l'occasion de fixer des objectifs adaptés à chaque territoire, dans le respect de leurs caractéristiques propres.

Objectifs d'évolution des parts modales entre 2015 et 2040 sur le Beaujolais

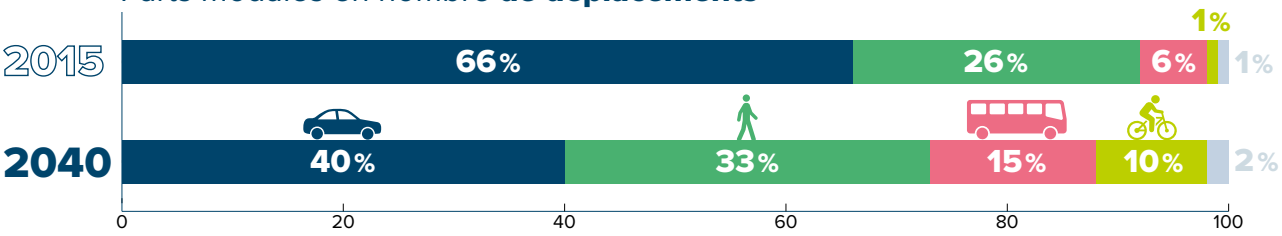


Objectifs d'évolution des parts modales entre 2015 et 2040 sur l'Ouest lyonnais

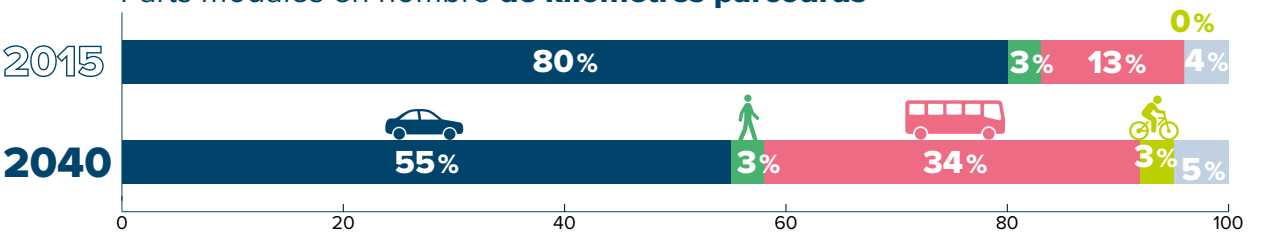


Ouest lyonnais

Parts modales en nombre **de déplacements**



Parts modales en nombre **de kilomètres parcourus**



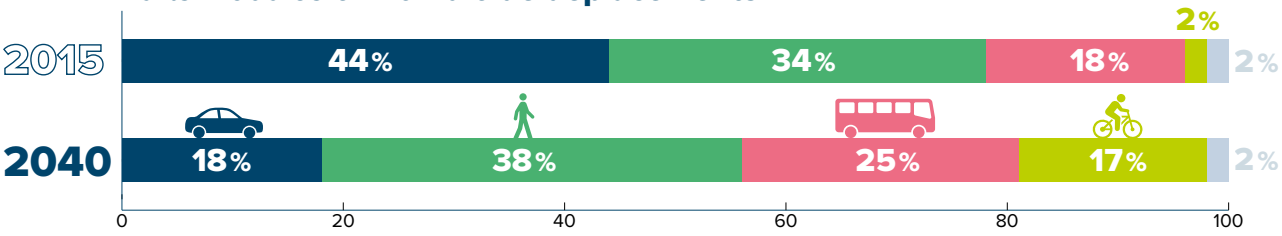


Objectifs d'évolution des parts modales entre 2015 et 2040 sur l'Agglomération lyonnaise

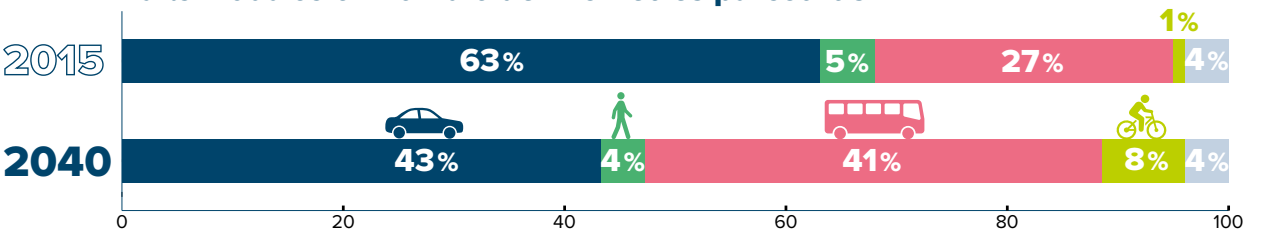


Agglomération lyonnaise

Parts modales en nombre **de déplacements**



Parts modales en nombre **de kilomètres parcourus**





COMMENT RÉDUIRE PAR DEUX NOS DÉPLACEMENTS EN VOITURE SOLO ?

Quatre leviers pour accélérer le changement de comportements et fonder un nouveau système de mobilité

Décarboné, facteur de bien-être, garantissant un droit à la mobilité partout, pour toutes et tous, adapté à nos modes de vie, un nouveau système de mobilité doit être mis en place pour répondre aux ambitions que se fixent les territoires lyonnais.

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit permettre la mise en place d'un cercle vertueux en encourageant de nouvelles approches des mobilités dans les territoires qui facilitent et amplifient de nouveaux usages et comportements.

Ainsi, le développement d'une stratégie ambitieuse susceptible de répondre à l'urgence d'une mobilité améliorée et durable est nécessaire. Elle s'articule autour de **quatre leviers complémentaires et ordonnés** relevant à la fois d'une action sur la demande de mobilité et sur l'usage des modes de déplacements les moins carbonés. Il s'agit notamment de pouvoir offrir des solutions adaptées à chaque besoin de déplacements, de les faire connaître des usagers et d'en faciliter l'usage au quotidien. Dans une logique globale de multimodalité, l'ensemble des solutions ainsi proposées doit permettre à toutes et tous de disposer d'une alternative, qui peut varier suivant les besoins ou les temporalités.

Les 4 leviers du Plan de Mobilité des territoires lyonnais



Levier 1

Réduire les distances à parcourir, en lien avec l'organisation du territoire

Les territoires constitutifs du ressort territorial de SYTRAL Mobilités sont dynamiques et poursuivent leur développement démographique. Selon les projections de l'INSEE, la population de ces territoires devrait continuer à augmenter de 0,25 % par an[6] d'ici à 2040 ce qui portera la population des territoires lyonnais à quasiment 2 millions d'habitants.

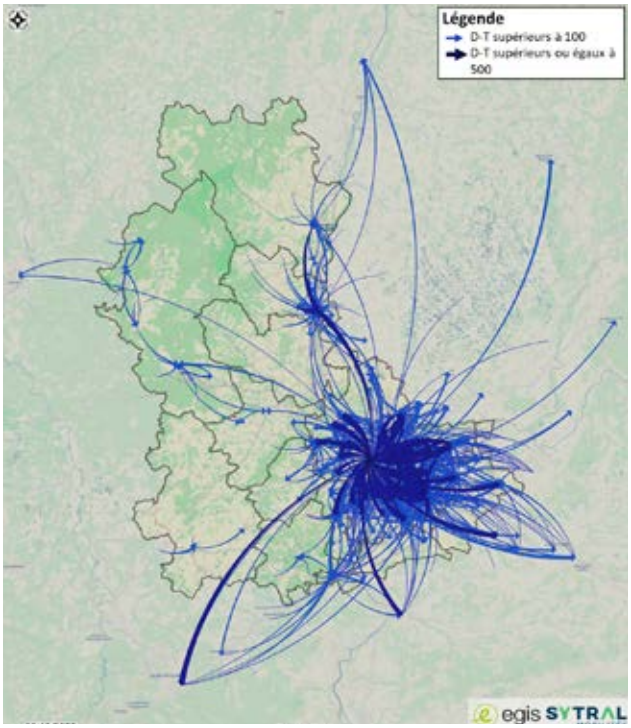
En parallèle de cette croissance démographique, une tendance de fond est observée depuis plusieurs décennies avec une baisse continue de la mobilité individuelle (nombre de déplacements moyens réalisés quotidiennement par personne) dans l'ensemble du ressort territorial de SYTRAL Mobilités.

Ainsi, le croisement de la croissance démographique et l'hypothèse d'une poursuite de la baisse de la mobilité individuelle devrait conduire à une **quasi-stabilité du nombre total de déplacements à l'échelle du ressort territorial entre 2015 et 2040.**

L'objectif de ce premier levier est de réduire les distances parcourues, notamment en articulation avec les politiques d'aménagement du territoire. Les distances et temps d'accès aux équipements et services varient fortement selon les secteurs : ils sont moins importants à proximité des centres urbains, mieux équipés en services et commerces de la vie courante, et le sont bien plus dans les territoires périurbains et ruraux.

À l'échelle des territoires lyonnais, on constate une importante polarisation des emplois du territoire dans l'Agglomération lyonnaise et quelques pôles secondaires. Cette organisation de l'espace s'accompagne de déplacements de plus en plus longs : entre 2006 et 2015, la distance quotidienne moyenne parcourue par les habitants a ainsi progressé de 2 km. C'est cette tendance, confirmée par les données récentes de l'INSEE sur les déplacements domicile-travail, qu'il faut inverser.

Domicile - travail en lien avec les territoires lyonnais
(Source : INSEE)



Le nombre de déplacements réalisés quotidiennement par chacun est également un facteur important. S'il ne s'agit pas de réduire les possibilités des uns et des autres de se déplacer, certains déplacements « subis » pourraient être évités. Une meilleure répartition des services de proximité et des emplois, développement des services mobiles de proximité, télétravail… sont les actions qui seront développées par la suite.

Ainsi, les réflexions autour de l'aménagement et de l'organisation du territoire menées notamment dans le cadre des Schémas de Cohérence Territoriale, sont pleinement intégrées dans l'élaboration du Plan de Mobilité.

Mobilité et croissance démographique
(Source : INSEE, EDGT 2015 - SYTRAL Mobilités)

D'ci 2040

Hausse globale des déplacements → **En lien avec la croissance démographique**
Sur la base du scénario central du modèle Omphale de l'INSEE + 0,25 % par an entre 2018 et 2050.

Hypothèse de poursuite de la baisse de mobilité individuelle → **passant de 3,2 (en 2015) à 3 déplacements par personnes par jour en 2040**

Conduisant à une quasi stabilité du nombre total de déplacements à l'échelle du ressort territorial

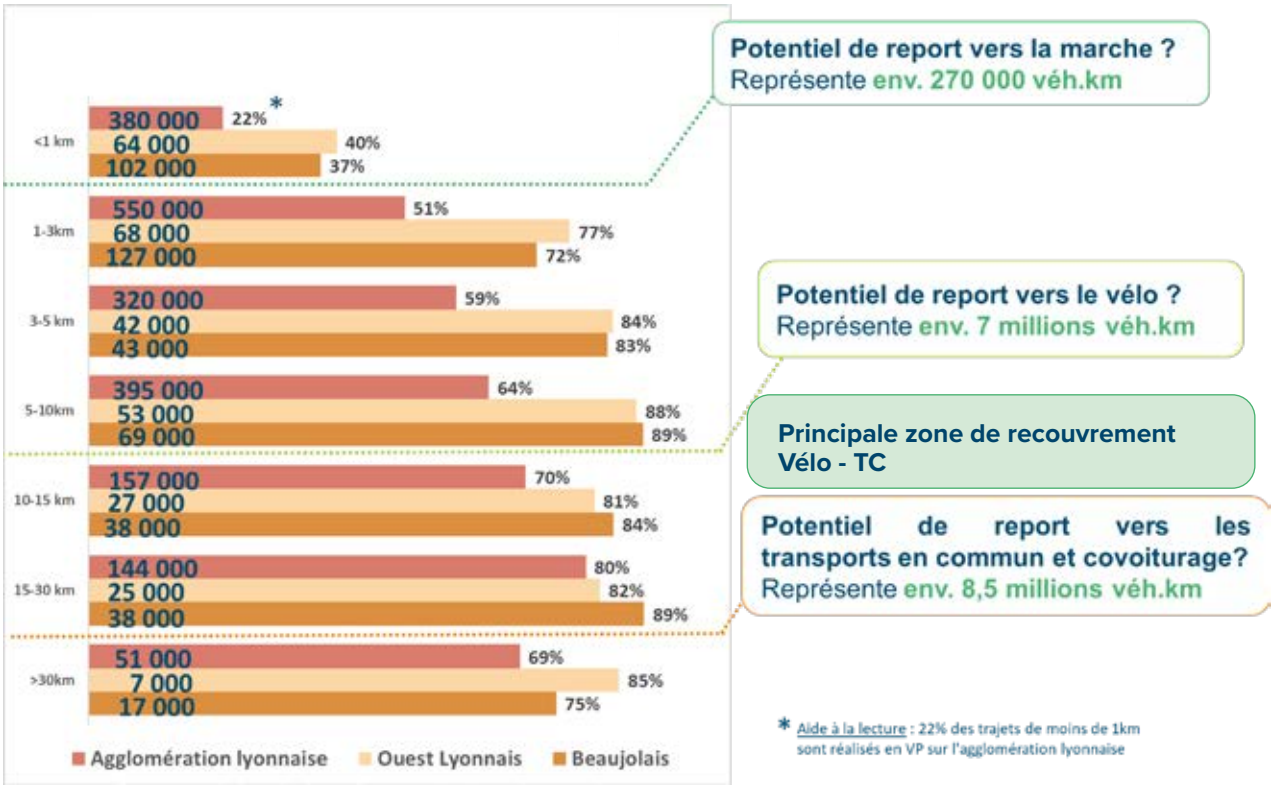
[6]. Le scénario « Omphale » de l'INSEE dit « central », décline localement les évolutions nationales basées sur l'observation du passé récent (hors COVID). Sur le Rhône et la Métropole de Lyon, les projections du scénario central correspondent à une croissance démographique annuelle moyenne de +0.25 % par an entre 2018 et 2070.

Levier 2

Poursuivre le développement des offres et des services de mobilité

Selon la distance à parcourir, les possibilités de report modal diffèrent. Pour les déplacements les plus courts, les modes actifs comme la marche et le vélo seront plus adaptés, même si les transports collectifs doivent également jouer un rôle important, notamment pour les personnes ne pouvant pas se déplacer à vélo ou marcher longtemps. Pour les déplacements de moyenne distance, l'enjeu sera de développer une offre diversifiée, qui donne le choix entre le covoiturage, le train, le bus et autres transports collectifs. Enfin, pour répondre à la diversité des besoins, le développement de l'intermodalité, c'est-à dire la facilité de combiner plusieurs modes, est importante.

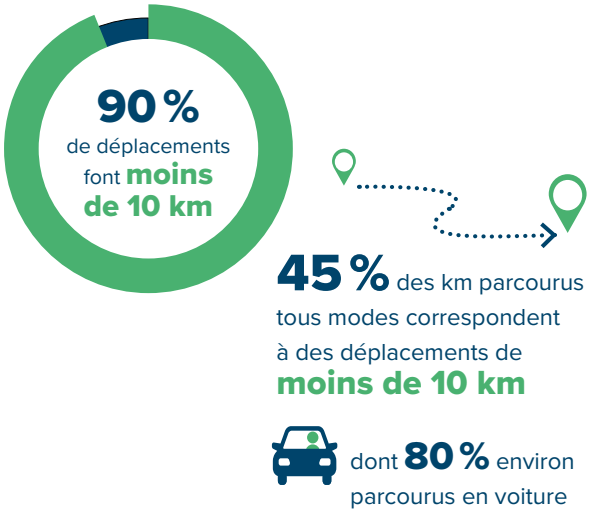
Part modale de la voiture selon les classes de distances parcourues
(Source : EDGT 2015)



Donner à la marche et au vélo toute leur place pour les déplacements de proximité

Les déplacements de proximité, faisant moins de 10 km, représentent 9 déplacements sur 10, et environ la moitié des kilomètres parcourus tous modes confondus sur notre territoire. Environ 45 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements sont ainsi générées par ces déplacements courts.

Aujourd'hui, l'essentiel de ces kilomètres (80 %) est réalisé en voiture. Ces chiffres montrent que **les déplacements de proximité sont importants et constituent un gisement capital de report modal**.



Parmi ces déplacements de proximité :

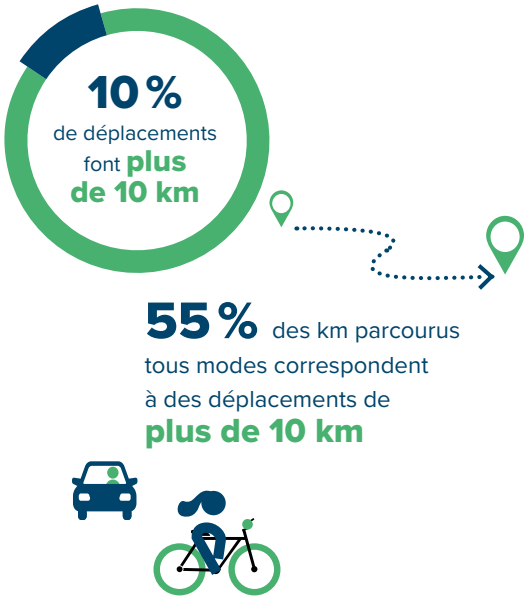
Les déplacements internes aux communes :

Pour les déplacements de moins de 1 km, la marche à pied constitue le mode de déplacement le plus adapté. Dans certains territoires, 60 à 70 % de ces déplacements sont déjà réalisés à pied.

Néanmoins, la voiture peut encore représenter une part importante de ces déplacements très courts, jusqu'à 75 % dans certaines communes. Ce constat peut s'expliquer par un « réflexe voiture » ancré dans certains territoires très dépendants de celle-ci et par le manque d'aménagements favorables aux piétons (trottoirs confortables, passages piétons, mobilier urbain, ...). Ces déplacements courts peuvent aussi parfois s'inscrire dans une chaîne de déplacements plus large (aller au travail après avoir déposé ses enfants à l'école par exemple) pour lesquels la voiture est alors utilisée par souci d'efficacité : ce type de parcours « chaîné » représente 29 % des déplacements effectués dans le territoire.

Se donner l'ambition d'une plus grande pratique de la marche, c'est ouvrir de nouvelles opportunités pour des centres-villes et des centres-bourgs plus agréables, pour des déplacements plus apaisés et plus sûrs, pour des mobilités plus actives, pour une qualité des espaces public améliorée, ...

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit mettre en avant la marche à pied comme une solution d'avenir. Il s'agit de rendre nos villes et villages plus « marchables » qu'ils ne le sont aujourd'hui et accompagner les habitants à retrouver un réflexe pour le mode de déplacement le plus évident.



Les déplacements entre communes :

Ces déplacements ont lieu entre communes proches et représentent des distances plutôt bien adaptées à la pratique du vélo.

Quasiment absent de nos mobilités en 2015, **le vélo se développe aujourd'hui de manière importante et visible dans tous les territoires.** En pleine explosion dans l'Agglomération lyonnaise, et notamment dans son cœur, son développement se vérifie également dans tous les autres territoires.

Pour les déplacements de moins de 3 km, **une priorité doit donc être donnée au vélo, y compris dans les centralités, en jouant sur le partage de l'espace public, les limitations des vitesses automobiles, ...**

Pour les déplacements de plus de 3 km, le Vélo à Assistance Electrique (VAE) étend les possibilités, permettant de parcourir des distances plus longues, également dans des zones avec du relief, et de s'adresser à des publics plus variés. Il reste néanmoins **un enjeu fort en termes d'aménagements cyclables sur les routes du territoire pour permettre un développement de la pratique du vélo à la hauteur de son potentiel.**

Enfin, des **mutations importantes sont en cours de diffusion concernant les types de vélos eux-mêmes**, ce qui permet d'augmenter les types d'usages et de motifs de déplacements pour lesquels ce mode de déplacement peut être employé : vélos cargos utilisés par exemple par des artisans ou des livreurs, vélos « rallongés » avec des sièges enfants à l'arrière, vélos adaptés pour les personnes en situation de handicap, ...

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit être l'occasion d'accélérer le développement déjà initié de l'usage du vélo pour en faire un mode structurant dans nos déplacements de proximité au sein des communes mais aussi entre communes au sein des bassins locaux de mobilité. L'offre de transports collectifs doit venir en complément, afin de proposer des solutions complémentaires dans une logique de multimodalité où plusieurs offres alternatives peuvent s'adapter aux différents besoins.

Développer une offre de transports collectifs capable d'apporter une alternative attractive, notamment pour les déplacements plus longs

Les déplacements de moyenne et longue distances (de plus de 10 km) représentent seulement 10 % des déplacements réalisés dans le territoire. En revanche, ils représentent 55 % des kilomètres parcourus et, suivant les territoires, au moins 70 % de ces kilomètres sont réalisés en voiture. Ils constituent donc un enjeu important, notamment d'un point de vue environnemental, ces distances parcourues en voiture étant directement corrélées aux émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux.

Les transports collectifs ont donc un rôle majeur à jouer pour ces déplacements les plus longs, même s'ils doivent évidemment continuer à répondre aux besoins sur de plus courtes distances.

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit être l'occasion de définir et de donner une ambition au développement d'une offre de mobilité alternative à la voiture individuelle, qui soit efficace pour les usagers et soutenable financièrement.

Parmi ces déplacements plus longs, plusieurs types de trajets peuvent être distingués :

Les déplacements en lien avec Lyon-Villeurbanne et supérieurs à 10 km



Ils représentent 361 000 déplacements quotidiens tous modes confondus dont 41% avec le reste de l'Agglomération lyonnaise, 38 % avec les territoires voisins du ressort territorial et 21% avec les autres bassins locaux de mobilité.

La voiture est le mode de transport principalement utilisé avec 58 % à 67 % de part modale selon les territoires concernés. Elle cumule plus de 6 millions de kilomètres parcourus quotidiennement sur ces trajets.

Un quart de ces déplacements d'échanges avec Lyon-Villeurbanne se fait en transport en commun urbain et les cars et trains représentent 1 déplacement sur 10, essentiellement en lien avec l'extérieur de l'Agglomération lyonnaise.

Les déplacements de plus de 10 km en lien avec le reste de l'Agglomération lyonnaise



Ils représentent 260 000 déplacements quotidiens tous modes confondus, notamment à destination des secteurs d'activité et d'emploi de la couronne de l'Agglomération lyonnaise.

La voiture y est le mode largement majoritaire avec 86 % à 90 % de part modale selon les territoires pour un total de plus de 6,7 millions de kilomètres réalisés chaque jour.

Inversement, les transports collectifs ne représentent qu'une part minime de ces déplacements avec 4% comptabilisés pour les cars et trains et 3% pour les transports collectifs urbains.

Les déplacements d'échanges entre bassins locaux de mobilité et de plus de 10 km



Ces déplacements représentent 180 000 déplacements quotidiens tous modes dont plus de 3 millions de kilomètres parcourus en voiture. La voiture est en effet le mode largement utilisé pour ces liaisons avec par exemple 92 % des déplacements réalisés entre les bassins locaux du Beaujolais et de l'Ouest lyonnais.

Les cars et trains représentent 8 % de ces déplacements d'échanges et les transports en commun urbains ne concernent qu'environ 10% des échanges avec l'Agglomération lyonnaise.

Les déplacements en lien avec les territoires voisins de plus de 10 km



Ces déplacements représentent 361000 déplacements quotidiens tous modes pour des distances totales parcourues très importantes approchant les 16,7 millions de kilomètres par jour. La voiture est le mode principal, utilisé pour environ 80 % des déplacements et représentant les deux tiers des kilomètres parcourus (près de 11 millions de kilomètres).

Les cars et trains représentent 8 % des déplacements avec l'extérieur du ressort territorial alors que les transports collectifs urbains ne sont utilisés que pour 10% des échanges avec l'Agglomération lyonnaise (pratiques intermodales en rabattement sur le réseau TCL).



Porte-vélos sur les lignes des Cars du Rhône

Les déplacements avec le cœur de l'Agglomération lyonnaise constituent des flux radiaux et massifs favorables au développement des transports collectifs et de leur usage. Quand il est présent, le train a ainsi notamment un rôle important à jouer pour proposer une solution des plus efficaces.

La desserte des secteurs d'activités et d'emplois dans la première couronne métropolitaine et, plus largement, les liaisons plus diffuses entre bassins locaux de mobilité appellent un examen fin des besoins vis-à-vis de l'offre actuelle, souvent insuffisamment efficace voire inexistante. Le maillage du territoire en transports collectifs doit ainsi être poursuivi pour apporter des solutions adaptées pour ces déplacements.

Dans ce cadre, la place du covoiturage doit être renforcée : cette offre pourra être un mode complémentaire au développement du réseau de transports collectifs, pour compléter sa fréquence trop faible, ses amplitudes horaires trop limitées ou desservir des zones où il est difficile d'y développer une offre efficace.

Favoriser l'intermodalité pour optimiser l'efficacité des offres développées

À l'échelle du territoire, une grande diversité d'origines et de destinations doivent être couvertes pour répondre à l'ensemble des besoins de mobilité. Aujourd'hui encore la voiture offre une flexibilité et une efficacité pour desservir une grande diversité d'origines-destinations et les transports collectifs, quels qu'ils soient, ne peuvent pas répondre à la même diversité de déplacements.

Développer l'intermodalité, c'est-à-dire faciliter la possibilité pour un usager d'enchaîner plusieurs modes de déplacements dans un même trajet, répond à cet enjeu et permet d'irriguer le territoire par une offre alternative offrant des possibilités comparables à celles offertes par la voiture individuelle.

Il s'agit de permettre à chacun de pouvoir utiliser le mode de déplacement le plus adapté pour rejoindre le réseau structurant de transport collectif ou poursuivre son déplacement au-delà du dernier arrêt desservi : les modes actifs pour les trajets les plus courts, les transports collectifs pour les rabattements de courtes et moyennes distances et la voiture, notamment en covoiturage, pour les plus longs.

Ces rabattements doivent permettre de maximiser et étendre l'aire d'influence des réseaux structurants de transports collectifs, qui doivent par ailleurs travailler à une amélioration de leurs fréquences, de leurs amplitudes, de la synchronisation de leurs horaires et proposer des solutions alternatives en cas de dysfonctionnement. Ce développement de l'intermodalité passe aussi par la mise en œuvre de nouveaux services et de facilitation des déplacements en intermodalité : tarification combinée, unifiée et facilitée, billettique, information multimodale facilement accessible et disponible en temps réel…

Afin d'inciter et de faciliter l'usage des réseaux urbains, interurbains et ferroviaires, le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit chercher à améliorer les conditions de rabattement et de diffusion autour des pôles d'échanges majeurs du territoire.

Levier 3

Redéfinir les usages nécessaires de la voiture, notamment en agissant sur l'espace public

Afin de réduire l'usage de la voiture individuelle au profit d'alternatives moins carbonées, il convient de **questionner les usages nécessaires de la voiture individuelle**. Son usage doit être raisonné et constituer une réponse uniquement en l'absence d'autres solutions adaptées et disponibles.

Plusieurs moyens peuvent être mobilisés pour réduire son usage et que ce mode de déplacement devienne moins attractif qu'il ne l'est aujourd'hui, en tout cas pour les trajets pour lesquels des alternatives attractives existent ou peuvent être mises en place.

Repenser l'organisation de l'espace public et de son partage

L'aménagement de l'espace public est un outil central à mobiliser afin de faciliter l'usage et de **valoriser les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle**, en rééquilibrant son partage et en offrant une place plus importante pour leur déploiement. Ceci vaut pour les espaces publics actuels mais aussi pour les nouveaux, notamment livrés dans le cadre d'opérations d'urbanisme qui doivent intégrer la nouvelle hiérarchie proposée des modes et des usages.
Afin de favoriser la pratique de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, en particulier les modes actifs, l'aménagement des espaces publics doit pouvoir rendre leur **usage confortable et sécurisant**. En parallèle, des aménagements et des mesures de réglementation de la circulation peuvent inciter à un moindre usage de la voiture individuelle en apaisant la circulation automobile (villes et zones à 30 km/h, zones de rencontres, supers-ilots, modifications des plans de circulation, zones à trafic limité, ...).

Le partage de l'espace public est également un moyen de redistribuer de l'espace au profit d'autres modes qui ne bénéficient aujourd'hui que d'une part souvent résiduelle et dont les itinéraires sont souvent mal identifiés. Priorité aux bus et cars dans les zones de congestion routière, aménagements piétons, itinéraires cyclables... sont ainsi à développer.

Proposer une offre de stationnement automobile mieux organisée et maitrisée

Les offres de stationnement automobile public et résidentiel ainsi que leur tarification sont d'importants outils à mobiliser pour agir sur les déplacements courts ou encore sur les déplacements pour lesquels les offres alternatives à la voiture individuelle sont performantes et ainsi **mieux sélectionner les usages préférentiels de la voirie**, notamment vis-à-vis des usages constatés des offres de stationnement en ouvrage public et privé (aires de stationnement, parkings souterrains, garages privés, ...).

Favoriser l'usage des motorisations alternatives et des véhicules moins polluants

Les impacts environnementaux de tous les véhicules ne se valent pas selon la motorisation ou encore le poids de ceux-ci. La mise en place des Zones à Faible Émissions en France, y compris dans la Métropole de Lyon, est un exemple d'actions plus restrictives visant à accélérer le renouvellement du parc automobile et le report modal.

Les collectivités ont un devoir d'exemplarité en la matière, particulièrement en ce qui concerne leurs flottes. Ainsi, SYTRAL Mobilités est-il engagé dans une démarche de renouvellement de son parc d'autobus et de cars avec des matériels électriques ou bio-GNV.



Partage de la voirie avec voies réservées aux bus - Lyon 3e

Levier 4

Accompagner et encourager les changements de pratiques de mobilité

Les choix des modes de déplacements répondent à de nombreux facteurs renvoyant bien sûr à l'offre disponible mais aussi à des facteurs psychosociologiques liés à l'âge, au milieu social ou encore aux habitudes, entre autres.

Plusieurs leviers sont mobilisables :

Le management de la mobilité, la communication et l'accompagnement humain et financier

- Prodiguer des conseils en mobilité, rendre désirable les mobilités alternatives à la voiture individuelle ;
- Mener des campagnes d'information et de communication incitative dans les médias, pour faire connaître l'offre et montrer qu'elle est attractive (coûts, bénéfices personnels), favoriser les relations entre personnes qui agissent ;
- Multiplier les relais pour informer au plus près les usagers et aller vers eux (employeurs, établissements scolaires, acteurs sociaux, acteurs professionnels, acteurs de l'automobile, etc.) ;
- Faire expérimenter les offres de mobilité pour convaincre, favoriser les nouveaux comportements et provoquer l'engagement dans le changement des pratiques ;
- Communiquer sur les offres tarifaires existantes, mettre en place des offres incitatives…

Le développement de services

- Une tarification pour les transports en commun et les services de mobilité simplifiée et unifiée permettant de diffuser davantage les pratiques multimodales dans lesquelles une solution alternative (ou un ensemble de solutions) est à disposition pour chaque besoin de déplacement ;
- Des services de navigation ou de calcul d'itinéraires réellement multimodaux ;
- Une signalétique adaptée dans les pôles de transports et à leurs abords ;
- Des espaces d'accueil (agences) agréables, confortables et ergonomiques et des espaces d'attente bien pensés ;
- Des services de confort et de sécurité pour les cyclistes (par exemple : consignes, gardiennage et stationnement, douches, entretien et petites réparations, formation, etc.) ;
- Une sécurisation des conditions de déplacement, que cela soit vis-à-vis de l'accidentologie ou de la délinquance.

Au-delà de l'amélioration de l'offre de mobilité, le Plan de Mobilité des territoires lyonnais entend être porteur d'un ensemble d'actions pour accompagner les habitants dans leurs changements de pratiques de mobilité.



Fête annuelle du vélo - Communauté de Communes de la Vallée du Garon

CHAPITRE 3

QUATRE LEVIERS POUR ACCÉLÉRER LE CHANGEMENT DE COMPORTEMENTS





Décarboné, facteur de bien-être, garantissant un droit à la mobilité partout, pour toutes et tous, adapté à nos modes de vie, un nouveau système de mobilité doit être mis en place pour répondre aux ambitions que se fixent les territoires lyonnais.

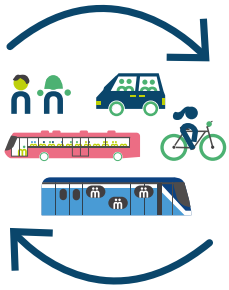
Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit permettre la mise en place d'un cercle vertueux en encourageant dans les territoires de nouvelles approches des mobilités qui facilitent et amplifient de nouveaux usages et comportements.

Ainsi, la mise en œuvre d'un plan d'action ambitieux susceptible de répondre à l'urgence d'une mobilité diversifiée et durable est nécessaire. Il s'articule autour de quatre leviers complémentaires et ordonnés relevant à la fois d'une action sur la demande de mobilité et sur l'usage des modes de déplacements les moins carbonés.

Les 4 leviers du Plan de Mobilité des territoires lyonnais

ACCÉLÉRER LA MISE EN PLACE D'UN NOUVEAU SYSTEME DE MOBILITÉ

DE NOUVELLES APPROCHES DES MOBILITÉS DANS LES TERRITOIRES



DE NOUVEAUX USAGES ET COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ

Agir sur la demande de mobilité

Favoriser l'usage des modes les moins carbonés (report modal, nouveaux usages de la voiture)

Levier 1
RÉDUIRE LES DISTANCES PARCOURUES EN LIEN AVEC L'ORGANISATION DU TERRITOIRE

Levier 2
POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES OFFRES ET DES SERVICES DE MOBILITÉ

Levier 3
REDÉFINIR LES USAGES NÉCESSAIRES DE LA VOITURE NOTAMMENT EN AGISSANT SUR L'ESPACE PUBLIC

Levier 4
ACCOMPAGNER ET ENCOURAGER LES CHANGEMENTS DE PRATIQUES DE MOBILITÉ



Écoquartier Montplaisir, parc Simone Veil - Villefranche-sur-Saône

LEVIER 1

RÉDUIRE LES DISTANCES À PARCOURIR EN LIEN AVEC L'ORGANISATION DU TERRITOIRE

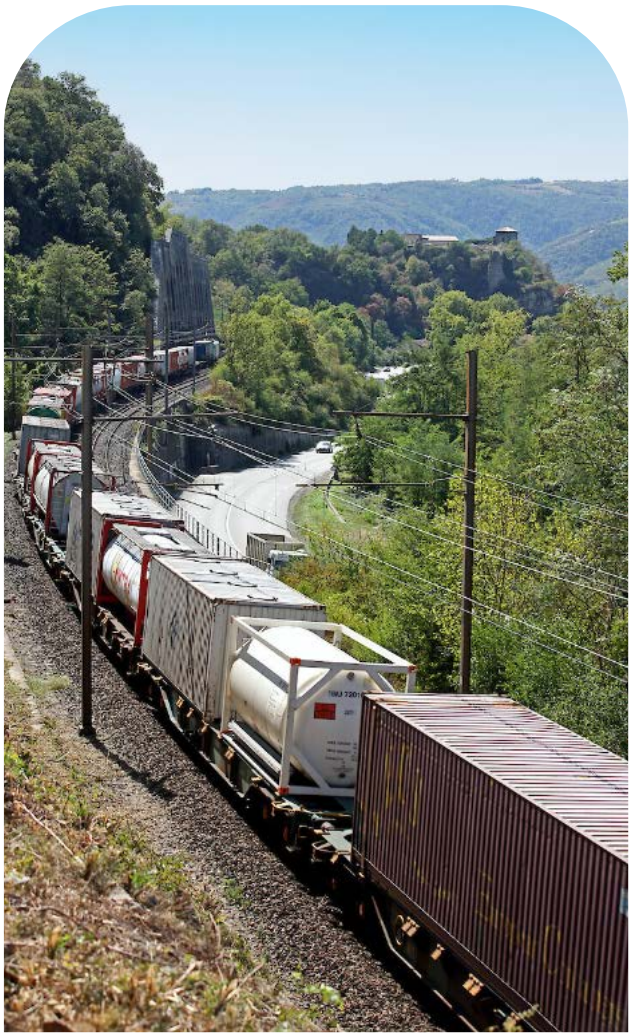
L'importance du maillage routier et l'essor de l'usage des modes de déplacements motorisés ont profondément marqué l'aménagement du territoire. Ceci a conduit à ce que l'on appelle communément **l'étalement urbain**, qui consiste à la fois en l'élargissement de l'aire d'attraction des plus grandes villes, disséminant la population dans des zones toujours plus étendues, mais aussi dans la distance accrue pour accéder aux équipements et services dans les territoires plus ruraux. En parallèle, c'est **l'ensemble du système de déplacement en modes motorisés, que ce soit pour les personnes ou les marchandises, qui s'est développé** – mise en œuvre de voiries de plus en plus capacitaires, possibilités de stationnement dans les espaces publics ou privés mais aussi développement des services dédiés (stations-service, garages de réparation…) – augmentant encore l'attractivité de ces modes.

La conséquence en termes de mobilité est **la nécessité de réaliser des déplacements de plus en plus longs**, impliquant de fortes consommations énergétiques et d'importantes nuisances (pollution de l'air, bruit…) et émissions de gaz à effet de serre. En alternative à la voiture solo, les services de transports collectifs et l'usage du covoiturage sont les seuls à pouvoir répondre à cette demande de déplacements longs. Pourtant, s'ils constituent des éléments à renforcer, leur développement ne peut permettre d'apporter une réponse identique à celle permise par la voiture individuelle. En effet, **la diversité des types de déplacements auxquels répond la voiture (en termes d'origines et destinations, mais aussi tout au long de la journée) est difficilement compatible avec la mise en œuvre de services de mobilité alternatifs (transports collectifs notamment)**.

L'enjeu de la réduction du besoin à effectuer des déplacements longs, spatialement et temporellement trop diversifiés, est donc capital. **Cet effort est à conduire sur le long terme**, les impacts des politiques d'aménagement du territoire ne pouvant être observés qu'au fur et à mesure de leur mise en œuvre et de leur traduction territoriale qui se jouent sur des temps longs. Il n'occulte donc pas l'urgence à apporter des réponses alternatives aux personnes se déplaçant sur le territoire, mais est au contraire parfaitement complémentaire en consolidant la pertinence de ces alternatives sur le long terme.

En ce qui concerne **les déplacements des personnes, il est fondamental d'agir sur l'ensemble de la chaîne de déplacements**. Il convient ainsi de mettre en œuvre des mesures de planification du territoire, en déclinaison de celles portées dans les Schémas de Cohérence Territoriale (Scot), afin d'aboutir à une organisation qui permette une massification suffisante des flux pour développer des alternatives à la voiture individuelle. Le rapprochement des fonctions urbaines, équipements et services, contribue à réduire la nécessité d'effectuer certains déplacements longs. Il s'agit également d'aménager les voiries et espaces publics afin qu'ils rendent possible l'usage des modes actifs par le plus grand nombre. Les publics et les territoires les plus fragiles, en particulier dans les Quartiers prioritaires de la Politique de la Ville, pour qui les impacts négatifs de l'usage des modes motorisés pèsent le plus (nuisances, coûts) doivent faire l'objet d'une attention particulière, celle-ci se révélant souvent profitable à toutes et tous.

Concernant **les transports de marchandises**, l'enjeu principal réside dans l'organisation de possibilités de **massification des flux** aux abords ou au sein des zones urbaines. Cela permet de diminuer le nombre de véhicules ayant à accéder à ces zones, limitant ainsi les impacts en termes de nuisances et de congestion routière, mais aussi de développer des alternatives non carbonées à partir desquelles les opérateurs peuvent trouver un modèle économiquement viable.



Fret ferroviaire dans le Rhône

BON À SAVOIR

Dans une logique d'accompagnement de l'organisation du territoire par les offres de mobilité, ce levier permet notamment de prendre en compte **les objectifs suivants du Plan de Mobilité définis par l'article 1214-2 du Code des transports**:

1° - L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux ;

2° - Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;

8° - L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale.

Axe 1: Améliorer l'articulation entre urbanisme et déplacements

UNE ORGANISATION DU TERRITOIRE POUR PLUS DE PROXIMITÉ

Le Plan de Mobilité promeut une organisation du territoire qui limite les besoins de déplacements longs. Pour cela, il s'appuie sur les politiques d'aménagement du territoire auxquelles il contribue en arrêtant trois grands principes :

Action 1 : Conditionner le développement de lignes structurantes de transports collectifs à une densification du territoire

Action 2 : Développer les services de mobilité et accompagner le changement en particulier dans les QPV

Action 3 : Élaborer des documents d'urbanisme et projets urbains qui accompagnent les changements de pratiques de mobilités des personnes, des biens et des services

Par ailleurs, il développe de nouvelles approches dans l'accès aux services et à l'emploi :

Action 4 : Développer des services ambulants de proximité

Action 5 : Développer les centres de coworking/bureaux partagés pour réduire les déplacements domicile – travail.

La diminution du recours à la voiture mesurée en part modale doit aussi se traduire par **une diminution des distances parcourues en voiture**, afin de réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre générées par la circulation automobile.

Le Plan de Mobilité s'inscrit dans **une organisation du territoire sobre**, en poursuivant l'objectif de participer au rapprochement des fonctions afin de limiter la nécessité d'avoir à parcourir des distances importantes pour lesquelles les modes carbonés (voiture, camionnettes) constituent souvent le mode de déplacement le plus attractif.

Une **approche servicielle** vient compléter cette perspective de modification à moyen/long terme de l'aménagement urbain, en favorisant l'émergence de services permettant de limiter certains types de déplacements (travail, achats).

Action n° 1

Conditionner le développement de lignes structurantes de transports collectifs à une densification du territoire

Métropole de Lyon, EPCI, SYTRAL Mobilités

Région, Scot, Communes, Gestionnaires de voirie

Les Schémas de Cohérence Territoriale (Scot) définissent les objectifs de développement urbain, ainsi que les orientations de la politique de mobilité associée (cf. description des Scot dans la partie « Quelle articulation entre le Plan de Mobilité et les autres documents de planification ? » en pages 19 et 20). Ils identifient les secteurs dans lesquels devront s'organiser la croissance urbaine et le développement économique, notamment afin de limiter l'étalement urbain. Dans cette perspective, les objectifs de desserte en transports collectifs identifiés dans le Plan de Mobilité constituent un levier majeur renforçant l'armature même du développement du territoire.

L'articulation étroite entre urbanisme et déplacements nécessite une très forte coordination entre les différents acteurs concernés. Si les offres de transports collectifs permettent de structurer le développement du territoire, l'intensification urbaine le long des corridors est nécessaire afin de pouvoir accompagner la montée en puissance de ces offres.

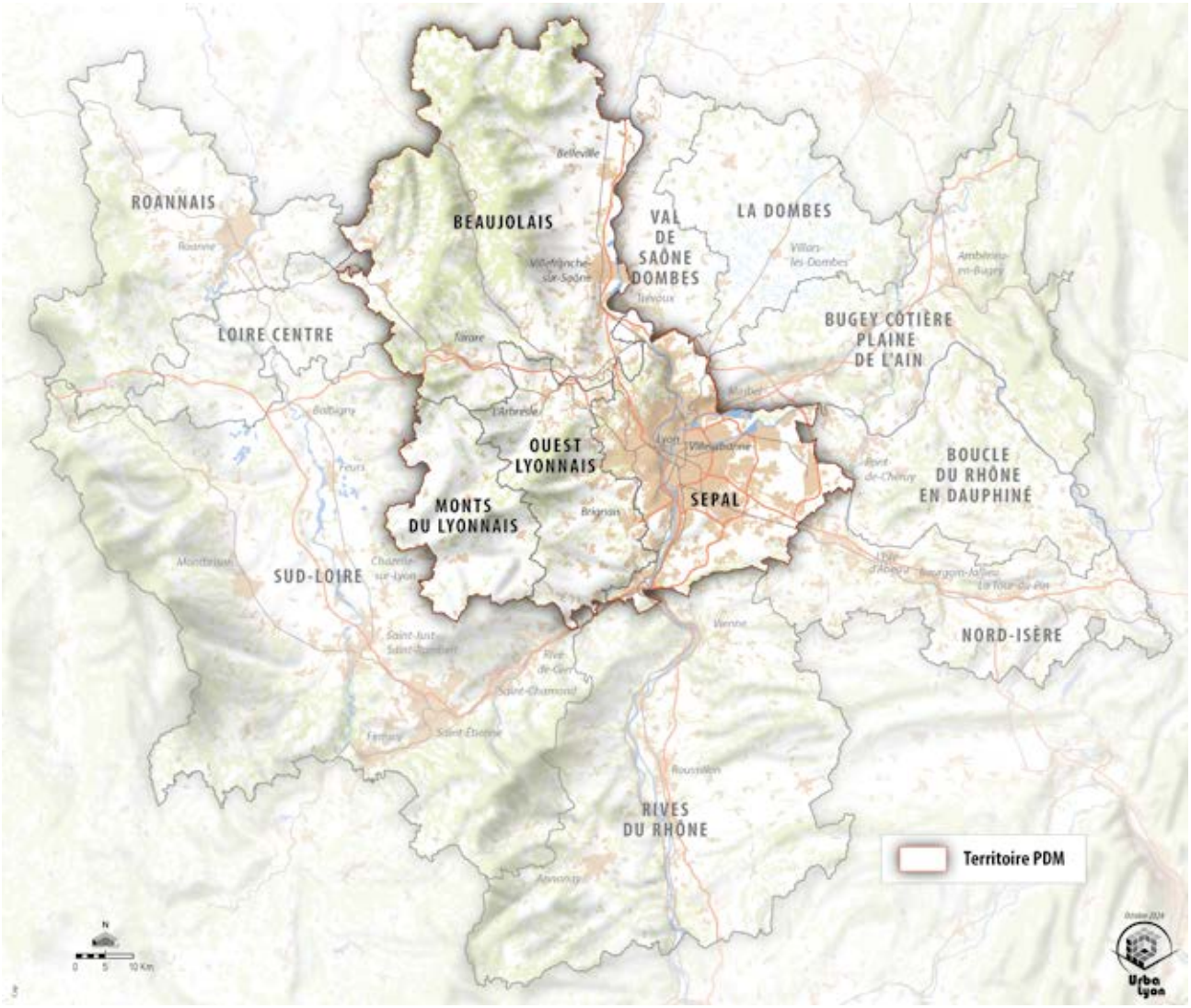
L'aire métropolitaine lyonnaise comprend treize Scot, le périmètre du Plan de Mobilité est concerné par quatre d'entre eux :

- Le Scot Beaujolais en cours de révision – approbation fin 2024 ;
- Le Scot de l'Ouest lyonnais en cours de révision ;
- Le Scot des Monts du Lyonnais approuvé en 2016, modifié en 2020 et en cours de révision ;
- Le Scot de l'Agglomération lyonnaise en cours de révision – approbation fin 2025.

Le Plan de Mobilité prend en compte les Scot du ressort territorial de SYTRAL Mobilités et permet d'apporter des solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle pour chaque territoire et en fonction de leurs objectifs de structuration et de développement.

Légende : Pilote Partenaire

L'inter-Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise



Réalisations à venir

- **Aménager des itinéraires pour les modes actifs en cohérence avec un aménagement urbain des courtes distances** tel que prôné par les différents Scot, en particulier dans le cadre des requalifications des centre-bourgs ou de quartiers ou afin d'améliorer la mixité des fonctions urbaines. Ceci permettra de faciliter l'usage des modes actifs pour les déplacements courts, mais également pour relier les offres de transports collectifs pour les trajets plus longs.
- **Prendre en compte les polarités urbaines définies dans les Scot dans la définition du réseau de transports collectif de maillage**, afin de les relier entre elles et d'accompagner leur développement.
- **Mettre en œuvre des contrats d'axe pour tout nouveau projet structurant de transports collectifs en site propre (métro et tramway).** Des contrats d'axes seront signés entre SYTRAL Mobilités et les collectivités concernées et seront le cadre d'une réflexion d'élaboration d'un projet de territoire visant à valoriser la nouvelle offre de transport.



LE CONTRAT D'AXE : UN OUTIL OPÉRATIONNEL POUR ARTICULER URBANISME ET DÉPLACEMENT

Le contrat d'axe précise les engagements mutuels entre SYTRAL Mobilités et les collectivités concernées. Il vise à élaborer de manière conjointe un axe de transports collectifs structurant et l'urbanisation associée et à contractualiser entre acteurs de la mobilité, urbanistes et aménageurs autour d'un projet commun et d'une programmation opérationnelle partagée.
En cohérence avec le mode de transport collectif retenu et son niveau de service (fréquence, amplitude horaire, capacité, vitesse commerciale...), ces contrats contiendront notamment des éléments sur :

- Les objectifs de densité urbaine ;
- Les aménagements favorables aux modes actifs et permettant l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite autour des stations et arrêts ;
- Les restructurations du réseau de transport collectif nécessaires ;
- Les évolutions à atteindre en matière de dimensionnement et de gestion du stationnement automobile public et privé
- Les objectifs en matière de facilitation de l'intermodalité.



Perspectives du tramway T9 allée du Mens - Villeurbanne

« Les élus devraient penser à organiser le territoire pour réduire les distances parcourues en ayant une réflexion sur le réaménagement du territoire et la planification urbaine qui encourage la proximité des lieux de travail. »

Panel citoyen

Ces contrats seront adaptés aux contextes territoriaux dans lesquels ils s'inscrivent et permettront de concilier qualité de vie, aménités urbaines et offres de mobilité. **Les Plans Locaux de Mobilité pourront préciser et détailler le contenu type de ces contrats.**

Dans le cadre du développement du **Service Express Régional Métropolitain** (Levier 2, Axe 1), des démarches similaires de contrats d'axes **autour des gares seront expérimentées.**

En ce qui concerne **les offres de cars à haut niveau de service** (Levier 2, Axe 1), dont l'impact sur la structuration urbaine est plus limité que les offres de métro ou de tramway, des **protocoles plus ponctuels** (par exemple au niveau de certaines stations ou arrêts dans les centralités) **pourront être expérimentés**.



Action n° 2

Développer les services de mobilité et accompagner le changement en particulier dans les QPV

SYTRAL Mobilités, Métropole de Lyon, EPCI, Communes

État

Les Quartiers prioritaires de la Politique de la Ville (QPV) font l'objet d'une attention particulière, car ils concentrent des populations qui rencontrent des difficultés dans leur mobilité (un taux de motorisation plus faible, une plus grande dépendance aux réseaux de transports collectifs, emplois en horaires décalés).

Dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités, 48 quartiers prioritaires de la Politique de la Ville sont identifiés, dont 43 dans la Métropole de Lyon. Leur localisation (périphérie, coupures…) a souvent induit des dessertes en transports collectifs en site propre (métro, tram, bus à haut niveau de service) plus difficiles.

Afin de faciliter la transformation de ces quartiers, notamment avec les objectifs de réduire les inégalités et d'amplifier la proximité et les relations sociales, le Plan de Mobilité prône d'y développer une approche intégrant l'ensemble des composantes du système de mobilité lors des réflexions de réaménagement prévues. Il s'agit notamment de répondre aux besoins des habitants à la fois pour joindre d'autres parties de la ville mais aussi pour mieux vivre au sein du quartier.

Réalisations à venir

- **Développer les services de mobilité** alternatifs à la voiture individuelle permettant d'effectuer des déplacements de courte distance ; vélos en libre-service, locations de vélos de longue durée, stationnements sécurisés pour les vélos, autopartage…
- **Faciliter l'accès au réseau structurant de transports collectifs (métro, tramway, bus à haut niveau de service)** en priorisant une desserte interne à ces quartiers. Les nouvelles lignes structurantes prévues dans le Plan de Mobilité (Levier 2, Axe 1) permettront d'améliorer l'accessibilité des quartiers suivants :
  - Saint-Fons Arsenal/Carnot-Parmentier ;
  - Vaulx-en-Velin Grande île ;
  - Villeurbanne-St-Jean ;
  - Villeurbanne Bel Air - Les Brosses ;
  - Bron Terraillon ;
  - Lyon La Duchère ;
  - Le Pérollier/Les Sources ;
  - Rillieux-la-Pape Ville Nouvelle.
- **Aménager des itinéraires pour les modes actifs maillés et qualitatifs** (Levier 2, Axe 5) permettant aussi bien l'accès aux arrêts de transports collectifs que la requalification de voiries souvent trop largement dimensionnées en faveur de la voiture. Ainsi dans le cadre des réaménagements de voiries, une part substantielle de l'espace public sera dédiée à la marche, notamment pour permettre une accessibilité facilitée pour tous (âge, capacités de mobilité…) ;

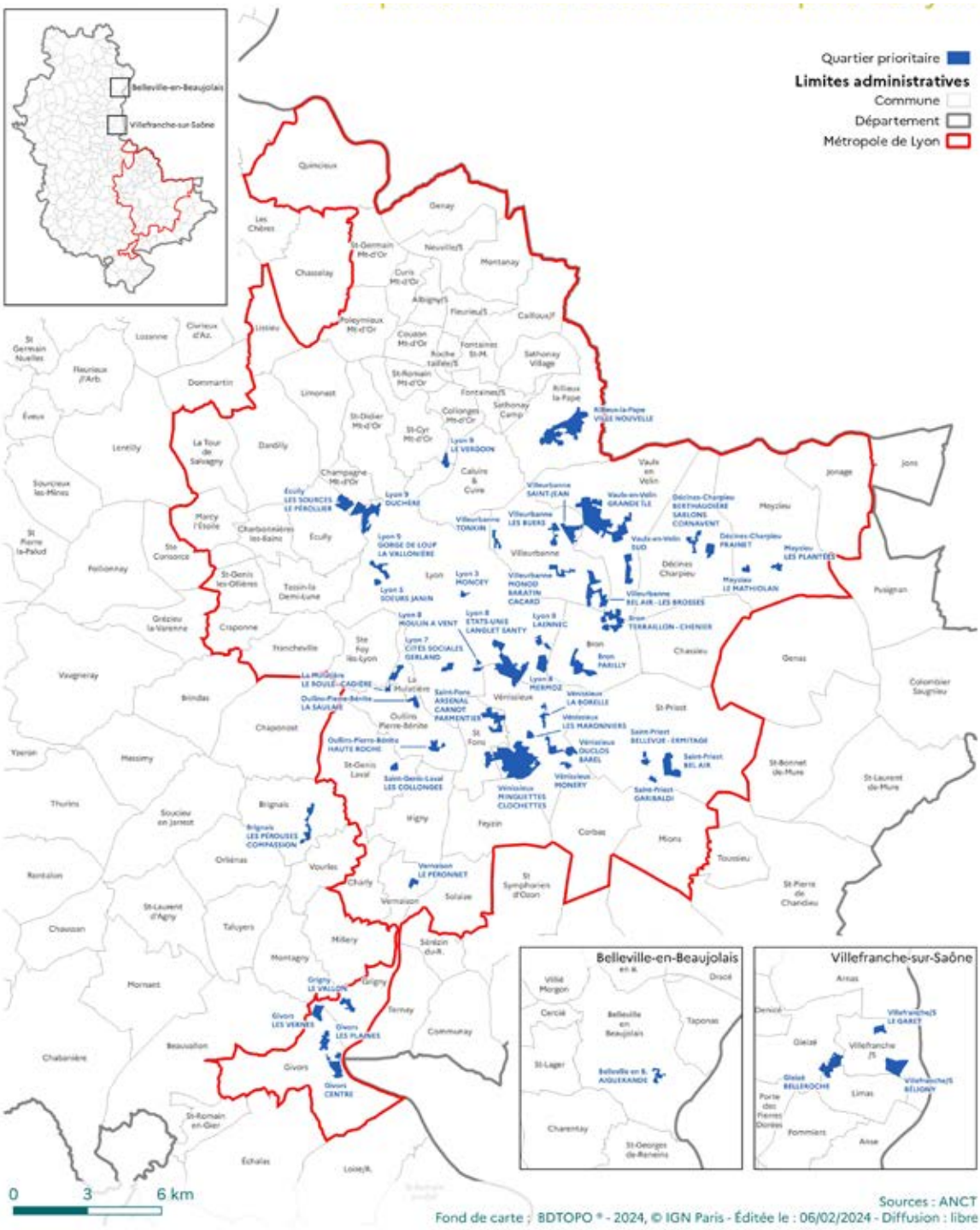


Perspectives du BHNS Part-Dieu - Sept Chemins au niveau de Bron Terraillon

- **Créer des possibilités de franchissement (passerelles, tunnels…) ou réduire l'impact (couverture, diminution des emprises…) des coupures urbaines** qui enclavent certains quartiers. Un passage sous le boulevard périphérique Laurent Bonnevay et une passerelle au-dessus du canal de Jonage seront créés en accompagnement de la ligne de tramway T9, afin de relier le quartier des Buers à celui de Saint-Jean à Villeurbanne. Un autre passage souterrain sera réalisé afin de permettre au tramway T10 et aux modes actifs de franchir le boulevard périphérique à hauteur de Saint Fons. Une passerelle modes actifs permettra de franchir le Rhône au niveau d'Oullins la Saulaie. Un nouveau franchissement de la Saône sera créé en accompagnement de la mise en œuvre du tramway express de l'Ouest lyonnais afin de renforcer les liens entre La Mulatière et Lyon Confluence. L'intégration urbaine du boulevard périphérique Laurent Bonnevay sera renforcée, notamment au niveau des quartiers de Bron Parilly et Saint-Fons Arsenal – Carnot-Parmentier d'ici 2040 (Levier 3, Axe 1). Les évolutions urbaines amèneront à définir d'autres types de franchissement, notamment afin de limiter la distance entre les franchissements existant le long de coupures importantes, et particulièrement dans les cas où les densités de population sont importantes ou qu'ils existent des fonctions urbaines dispersées de chaque côté de ces coupures.
- **Aménager l'espace public de manière à diminuer la place allouée à la voiture, historiquement plus importante dans ces quartiers (Levier 3, Axes 2 et 3)** : augmentation du gabarit des trottoirs et aménagements cyclables, mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, rationalisation du stationnement public en lien avec les besoins réels, création de zones de rencontres, …
- **Mettre en œuvre des conditions d'accompagnement humain (Levier 4, Axe 1)** qui facilitent l'accès aux droits des habitants, qui peuvent participer au changement de représentation des modes de déplacements (valeurs associées, facilité d'usage…) et qui amènent à expérimenter d'autres modes de déplacements (sorties organisées en transports collectifs, à vélo…).

Quartiers prioritaires de la politique de la ville - Département du Rhône et Métropole de Lyon

(Source : Agence nationale de la cohésion des territoires - ANCT)



Action n° 3

Élaborer des documents d'urbanisme et projets urbains qui accompagnent les changements de pratiques de mobilités des personnes, des biens et des services

Métropole de Lyon, EPCI, Communes

SYTRAL Mobilités

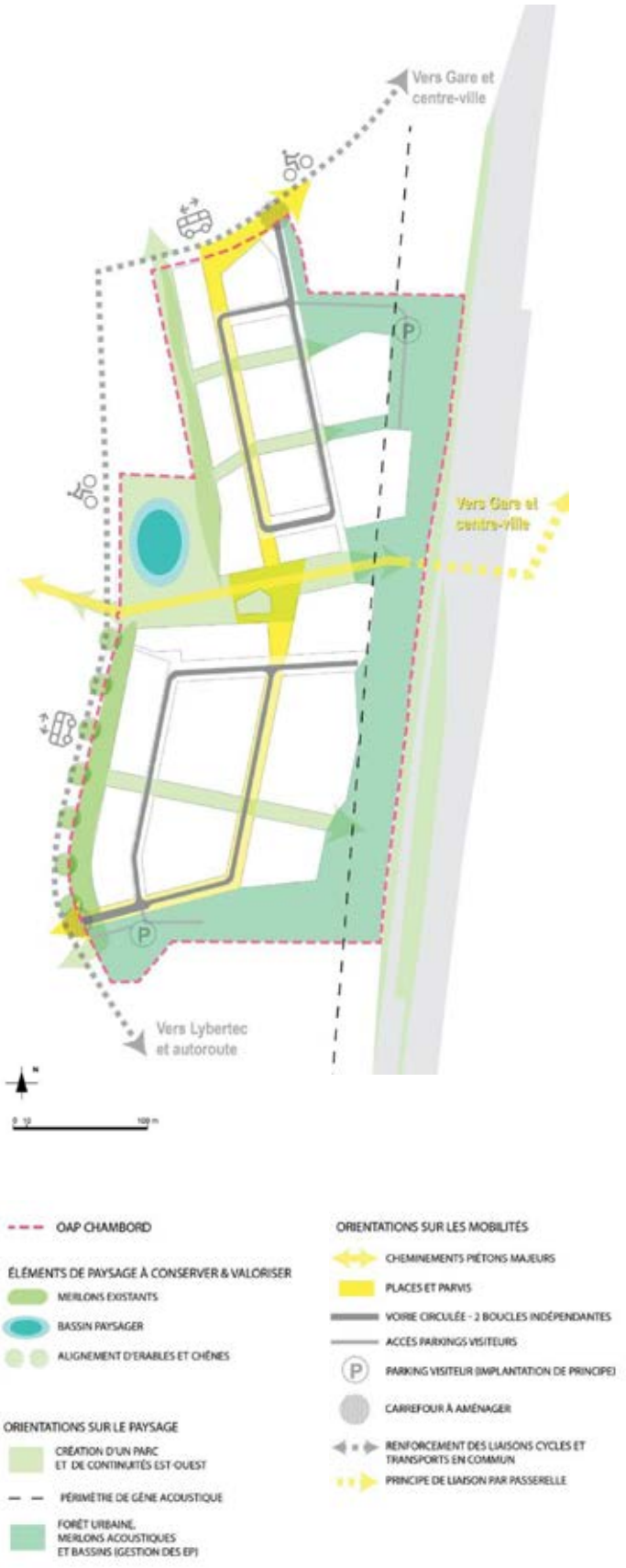
Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais fixe comme objectif une modification forte des habitudes de déplacements. Les documents d'urbanisme et les projets urbains qui en résultent contribuent à modifier la demande en déplacement, au travers de la création ou du renforcement de certains pôles générateurs ou encore par les types d'aménagements de l'espace public qu'ils retiennent.

Réalisations à venir

Afin d'améliorer la prise en compte de ces enjeux dans les documents et projets d'urbanisme, en cohérence avec le Plan de Mobilité et les éventuels Plans Locaux de Mobilité :

- **Réaliser des études et des diagnostics déplacements** dans le cadre des Plans Locaux d'Urbanisme et dans les projets de développement urbains (en particulier en identifiant les pôles générateurs de déplacements et en estimant les évolutions attendues en termes de nombre de déplacements supplémentaires) ;
- **Pour les projets urbains et les chantiers liés, réaliser des études et des diagnostics quant aux impacts des déplacements de marchandises** et de matières occasionnés, et ainsi identifier des pistes d'organisation permettant un acheminement amont et aval décarboné et réduisant au maximum les nuisances potentielles. Les mouvements dits « serviciels » des artisans de chantiers devront également être pris en compte pour optimiser leurs déplacements et réduire leurs impacts.
- **Identifier des mesures d'aménagement des voiries et de partage de l'espace public (dimensionnements et réaffectation de l'espace public aux différents modes, continuités, réduction des points noirs de sécurité routière...) qui permettent d'atteindre les objectifs de parts modales du Plan de Mobilité**, que ce soit pour les déplacements internes ou en échange avec le secteur ;
- **Prévoir des aménagements dans l'espace public qui permettent la pratique des modes alternatifs à la voiture individuelle par le plus grand nombre** (Levier 3), notamment les enfants, personnes âgées et personnes handicapées, et dont l'impact environnemental est le plus faible possible (matériaux locaux, perméables...).

PLUi du Syndicat d'urbanisme de la région de Belleville - 2022





Service ambulant Hello Bus : conseils et informations sur la santé et l'accès aux droits - Lyon 5e

Action n° 4

Développer des services ambulants de proximité

EPCI, Métropole de Lyon, Communes

SYTRAL Mobilités

Un service ambulant est une activité qui consiste à apporter des services ou des produits de façon itinérante dans des lieux différents de l'espace public. Il peut s'agir d'un commerce sur des marchés ou de restauration à emporter, mais aussi de services publics ou de santé.

EXEMPLE

Mise en place d'un bus du droit, initié par le **Conseil Départemental de l'Accès au Droit** (CDAD du Rhône), le Barreau de Lyon, et les Restos du cœur, qui circule dans les communes de la Métropole de Lyon pour offrir aux personnes un lieu de consultation juridique itinérant. *« En s'installant au cœur des lieux de vie nous allons au-devant des personnes qui n'oseraient pas pousser la porte d'un cabinet d'avocat mais qui pourtant ont de vrais sujets de droit »,* précise Farid Hamel, Bâtonnier du Barreau de Lyon.

La mise en place de ces services ambulants de proximité représente une solution efficace pour les territoires ruraux et peu denses, afin de réduire les distances moyennes de déplacement et de pallier la difficulté de développer ces services de manière pérenne dans tous les territoires.

Réalisations avant 2030

Pour accompagner ces démarches, plusieurs actions seront mises en œuvre par les communes ou leurs regroupements :

- **Définir le besoin** en amont de la mise en place des services : à travers un dialogue entre les maires, les services techniques, les commerçants et les habitants. Il s'agit d'identifier les besoins spécifiques et de déterminer les emplacements privilégiés au sein de chaque commune ;
- **Expérimenter des services ambulants et encourager le développement des services et commerces ambulants.** Il s'agira de fournir des subventions ou des incitations fiscales aux entreprises qui proposent des services mobiles de proximité et de simplifier les réglementations et les processus d'autorisation pour leur implantation. Des évaluations seront menées en lien avec les pilotes de projets et les habitants afin de pouvoir adapter ces services et consolider les modèles économiques.

Action n° 5

Développer les centres de coworking/bureaux partagés pour réduire les déplacements domicile - travail

EPCI, Métropole de Lyon, Communes, employeurs

SYTRAL Mobilités

L'objectif de mise en œuvre de centres de coworking et de bureaux partagés est d'offrir une possibilité aux habitants de se déplacer moins loin afin d'accéder à un lieu dans lequel ils peuvent travailler. Cela engendre des déplacements plus courts, notamment pour le motif travail, mais cela peut aussi contribuer à valoriser une économie présentielle dans certains bourgs.

La tendance actuelle est à une concentration des services de bureaux partagés/coworking dans le centre de l'Agglomération lyonnaise, pour des raisons de stabilité du modèle économique et de visibilité. L'enjeu est de déployer ces espaces dans les autres territoires afin de réduire les distances à parcourir pour les rejoindre.

Réalisations avant 2030

Dans ce contexte, les acteurs publics doivent favoriser l'émergence d'espaces de coworking en territoires périurbains et ruraux par les mesures suivantes :

- **Organiser des conditions d'implantation facilitées**, en cohérence notamment avec le maillage des réseaux cyclables et de transports collectifs ;
- **Créer une émulation collective des entreprises à travers les clubs d'entreprises** et de salariés prescripteurs et leur assurer ainsi un engagement dans la durée concernant l'usage de ces espaces ;
- **Accompagner le développement de ces lieux de coworking par une accessibilité améliorée** ; jalonnement piéton, pose d'arceaux vélo, indication sur les plans des réseaux TC…



Espace de coworking La Bobine - Tarare

Synthèse de l'axe 1

Actions	Pilotes	Partenaires	Échéances 2030	2035	2040	Indicateurs de suivi
Action 1 : Conditionner le développement de lignes structurantes de transports collectifs à une densification du territoire	Métropole de Lyon EPCI SYTRAL Mobilités	Région Scot Communes Gestionnaires de voirie	X	X	X	Nombre de démarches type contrat d'axe
Action 2 : Développer les services de mobilité et accompagner le changement, en particulier dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville	SYTRAL Mobilités Métropole de Lyon EPCI Communes	État			X	Nombre de QPV desservis Nombre de QPV dont la desserte est améliorée à proximité Nombre de logements en QPV directement desservis (à moins de 500 m d'un arrêt), dont la desserte est améliorée (entre 500 m et 1 km)
Action 3 : Élaborer des documents d'urbanisme et projets urbains qui accompagnent les changements de pratiques de mobilité des personnes, des biens et des services	Métropole de Lyon EPCI Communes	SYTRAL Mobilités	X	X	X	Nombre d'études déplacements réalisées dans le cadre de PLU ou de projets urbains Part des PLU contenant / ayant fait l'objet d'une étude déplacements Part des projets urbains ayant fait l'objet d'une étude déplacements préalable
Action 4 : Développer des services ambulants de proximité	EPCI Métropole de Lyon Communes	SYTRAL Mobilités	X			Recensement des services mobiles déployés dans les territoires
Action 5 : Développer les centres de coworking/bureaux partagés pour réduire les déplacements domicile - travail	EPCI Métropole de Lyon Communes Employeurs	SYTRAL Mobilités	X			Nombre d'espaces de coworking créés sur le territoire à l'extérieur de Lyon-Villeurbanne

Levier 1 - Axe 1

Mesures à mettre en œuvre en accompagnement du plan d'action afin d'en réduire les impacts environnementaux, conformément aux propositions faites dans l'évaluation environnementale du Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

Action concernée	Mesures
Action n° 5 Développer les centres de coworking/bureaux partagés pour réduire les déplacements domicile-travail	Privilégier l'implantation au sein de bâtis existants
	Localiser les éventuelles futures constructions au sein des enveloppes urbaines
	En cas de construction de nouveaux locaux une attention particulière sera apportée à leur insertion paysagère

Axe 2 : Optimiser la gestion du dernier kilomètre pour les marchandises

DES LIVRAISONS MIEUX ORGANISÉES

Afin d'améliorer la gestion de la dernière étape de la chaîne logistique, communément appelée « le dernier kilomètre », trois approches complémentaires sont proposées dans le Plan de Mobilité :

Action 1 : Développer et structurer les points de retrait de colis

Action 2 : Développer des espaces urbains de distribution

Action 3 : Réguler et massifier les flux de chantier

La gestion de la fin de la chaine logistique, souvent résumée « au dernier kilomètre », présente un enjeu important avec un objectif de **recourir à des organisations rationalisées** et à des modes de transports moins polluants.

Action n° 1

Développer et structurer les points de retraits de colis

Métropole de Lyon, EPCI

SYTRAL Mobilités, réseaux de distribution de colis

Ces dernières années, la livraison à domicile de colis a connu un essor important en lien avec le développement du e-commerce, qui représente aujourd'hui 22 % des achats non alimentaires du ressort territorial[8]. Cependant, elle s'avère peu performante d'un point de vue logistique, puisqu'elle augmente le nombre de points de livraison et rallonge de ce fait les tournées des livreurs.

Si les relais commerçants permettent d'assurer une partie des besoins des habitants en matière de livraison hors domicile, ils ne peuvent assurer un maillage suffisant pour couvrir l'ensemble de ces besoins. C'est pourquoi ils pourraient être complétés par **des consignes automatiques de retrait de colis**, de préférence multi-opérateurs pour répondre à la diversité des besoins des utilisateurs. **Leur implantation est à privilégier au sein des sites et secteurs géographiques concentrant déjà les mobilités individuelles et collectives**, telles que les centralités notamment péri-urbaines ou rurales et les pôles d'échanges existants ou en projet (gares, stations de métro, ...). Cela permet de s'appuyer sur les flux quotidiens pour limiter les déplacements individuels des destinataires des colis et ainsi d'améliorer le bilan environnemental de leur livraison.



Consigne multi-opérateurs de retrait de colis - Lyon 3e

Réalisations avant 2030

- **Établir un diagnostic du maillage des différents points de livraison hors domicile** (relais commerçants et consignes à colis) afin d'identifier les zones sous-dotées. Les collectivités en charge de la voirie et de l'action foncière, ainsi que les services dédiés au commerce, pourront ensuite travailler finement avec les principaux réseaux de distribution de colis pour étoffer ce maillage existant en cas de besoin ;
- **Mener (EPCI, Métropole de Lyon) une réflexion concernant l'opportunité de la mise en œuvre d'un système multi-opérateurs, comme une conciergerie par exemple, dans certains secteurs.**

[8] Source : Enquête consommateurs 2022 de la Région Lyonnaise – CCI Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne

Action n° 2
Développer des espaces urbains de distribution

Métropole de Lyon, EPCI, opérateurs publics de mobilité et/ou de logistique (LPA, SPLM...)

SYTRAL Mobilités, logisticiens

Afin de réduire les kilomètres parcourus par les véhicules de livraisons et les émissions de polluants liées, il est nécessaire d'organiser la massification du transport de marchandises au plus près des zones de desserte.

La mise en œuvre de chaînes de distribution plus vertueuses nécessite de disposer de sites permettant d'organiser **des ruptures de charge entre des moyens de transport différents.**

Pour répondre aux enjeux d'exploitation de la cyclo-logistique, qui suppose une proximité relative entre le site de départ de la tournée et la zone à desservir (de 2 à 3 km maximum), les sites situés à **proximité immédiate d'une polarité urbaine dense** sont à privilégier.

Plusieurs typologies de sites peuvent répondre à ces critères de localisation et de maîtrise publique :

- Les **parkings publics (y compris les parcs-relais)** : du fait de leur insertion dans le réseau routier et de leurs caractéristiques techniques, les parkings permettent de faciliter l'accueil des flux de véhicules et présentent donc un intérêt particulier pour le développement d'espaces de logistique urbaine. Certains ont déjà donné lieu à la création d'espaces urbains de distribution ou de livraison (Les Halles, Cordeliers, Cité Internationale) ;
- Les **sites de remisage de bus :** sous réserve de la sécurisation des activités, l'accueil en journée (lorsque la majeure partie des bus est en exploitation) d'activités de logistique urbaine au sein des sites de remisage de bus situés dans le cœur urbain dense peut être expérimenté (ex : RATP Logistics à Paris) ;
- **Les délaissés de voirie :** la collectivité peut mettre à disposition, pour une durée limitée, un délaissé de voirie pour l'accueil d'un espace logistique urbain mobile. Il peut également servir au stationnement d'un véhicule d'approvisionnement à partir duquel des livreurs rayonnent ou bien les destinataires viennent retirer leurs marchandises. C'est l'objet de l'expérimentation de la Ruche éphémère organisée dans le 7e arrondissement de Lyon. D'autres expérimentations sont possibles en utilisant de manière éphémère sur la journée certains lieux dans lesquels l'espace disponible n'est pas occupé de manière permanente ; parcs-relais, péniches, rez-de-chaussée d'immeubles en proximité de voirie...



Hôtel Logistique Urbain - Lyon 7e

Réalisations à venir

- **Identifier les sites en capacité d'accueillir des fonctions logistiques** parmi l'ensemble des parcs de stationnement et des parcs-relais, en lien avec les opérateurs de la logistique ;
- **Retenir certains sites** pour l'implantation d'espaces urbains de distribution (EUD) ;
- **Organiser des échanges avec les opérateurs logistiques** afin de recueillir leurs besoins en termes d'aménagement de ces espaces. Ceux-ci pourront alimenter les réflexions sur la conception de l'EUD, qui nécessitera une étude de chiffrage des aménagements à réaliser pour l'accueil de fonctions logistiques ;
- **Définir les modalités de mise à disposition** de cet espace (AAP, marché public...) ;
- **Réaliser une étude spécifique sur les potentiels d'expérimentation de mutualisation d'espace au sein des dépôts de remisage des bus** de SYTRAL Mobilités.



Quais de chargement de l'Hôtel Logistique Urbain (HLU) - Lyon 7e

Il est à noter que l'implantation de ce type d'espaces concernera essentiellement la Métropole de Lyon et éventuellement Villefranche-sur-Saône, où la densité commerciale est la plus élevée.

Action n° 3
Réguler et massifier les flux de chantier

Métropole de Lyon, EPCI, aménageurs et autres maîtres d'ouvrage

Opérateurs de la construction, fournisseurs de matériaux de construction

Les chantiers de construction sont, au même titre que les particuliers et les établissements économiques, **des générateurs de mouvements de marchandises**. Ces mouvements peuvent être des **flux entrants**, à destination du chantier (matériaux, infrastructures nécessaires à la mise en place du chantier...) ou a contrario des **flux sortants** du site en question, à l'instar des déblais évacués ou des matériaux démantelés dans le cas d'une déconstruction.



Livraison de matériaux de nuit sur un chantier de la Part-Dieu - Lyon 3e

Réalisations à venir

Pour répondre à cet enjeu, au moins deux formes de réponses peuvent être adressées par les maîtres d'ouvrage des chantiers, et notamment des aménageurs ;

- **Réguler et planifier les flux logistiques** entrants et sortants pour limiter le risque d'accaparement de l'espace public et les nuisances associées. Avant le lancement des chantiers, les maîtres d'ouvrage peuvent généraliser l'annexion au dossier de consultation des entreprises d'une charte d'engagement (exemple des *Construction Logistics Plans* à Londres). Ce document présente les grands principes à respecter pour minimiser l'impact logistique du chantier (emprise de stockage, lieux de chargement/déchargement, signalisation à déployer...) et peut être complété par une description plus détaillée de l'organisation projetée par les prestataires. La commande publique peut également mettre en place des critères spécifiques liés aux impacts des flux de chantiers dans le cadre des consultations des entreprises. Dans le cadre de son Schéma de Promotion des Achats Publics Socialement et Écologiquement Responsables (SPASER), SYTRAL Mobilités s'engage à une meilleure gestion de ces flux de chantiers ;
- **Massifier les flux en amont et en aval** pour réduire le nombre de véhicules en circulation. Les flux d'approvisionnement d'un même chantier mais émanant de plusieurs fournisseurs peuvent par exemple être consolidés sur un site dédié, à quelques kilomètres en amont du site de travaux situé en zone dense. Ce type de point d'appui en amont peut également bénéficier aux flux retours, en stockant des matériaux extraits du chantier en vue d'un possible réemploi sur un autre projet à proximité.

COORDONNER LES FLUX DE CHANTIER

Ces dispositifs peuvent être de l'ordre de la coordination entre intervenants sur un chantier, à l'instar de l'outil de planning LogistiQ proposé par la Fédération du BTP du Rhône. Il peut aussi s'agir, lorsque la dimension des projets en question le justifie, d'un outil comme Réguly. Ce dispositif, utilisé depuis plusieurs années sur les chantiers du quartier de la Part-Dieu à Lyon, permet de gérer les flux pour maintenir un environnement urbain désaturé. Il a récemment été étendu aux chantiers de la ZAC Gratte-Ciel à Villeurbanne.

« Certaines marchandises se prêtent plus que d'autres au recours à des modes alternatifs comme les flux de chantier pour le fluvial. »

Séance de travail avec les acteurs socio-économiques sur la logistique et le transport de marchandises du 4 juillet 2023

Synthèse de l'axe 2

Actions	Pilotes	Partenaires	Echéances 2030	2035	2040	Indicateurs de suivi
Action 1 : Développer et structurer les points de retraits de colis	Métropole de Lyon EPCI	SYTRAL Mobilités Réseaux de distribution de colis	X			Nombre de lieux de retraits créés Quantité de colis délivrés
Action 2 : Développer des Espaces Urbains de Distribution	Métropole de Lyon EPCI Opérateurs publics de mobilité et/ou de logistique (LPA, SPLM…)	SYTRAL Mobilités Logisticiens	X			Nombre d'EUD Surface à disposition
Action 3 : Réguler et massifier les flux de chantier	Métropole de Lyon EPCI Aménageurs et autres maitres d'ouvrage	Opérateurs de la construction Fournisseurs de matériaux de construction	X	X	X	Nombre de chartes d'engagement signées Nombre d'opérations de mutualisation de gestion de déchets des chantiers et tonnes de matériaux/ déchets traités



Voie Lyonnaise Vaulx-en-Velin - Saint-Fons - Lyon 7e

LEVIER 2

POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES OFFRES ET DES SERVICES DE MOBILITÉ

Le Plan de Mobilité fixe des objectifs ambitieux en matière d'évolution des pratiques de mobilité sur l'ensemble des territoires lyonnais. Afin d'atteindre ces objectifs, les usagers doivent avoir à leur disposition des offres de mobilité alternatives à l'usage individuel de la voiture qui soient adaptées à leurs besoins de déplacement sur l'ensemble du territoire.

Selon la distance à parcourir, les possibilités de report modal diffèrent. Pour les déplacements de proximité (de moins de 10 km), les modes actifs comme la marche et le vélo – notamment à assistance électrique – seront généralement plus adaptés. Pour les déplacements de moyenne et longue distance (au-delà de 10 km), l'enjeu sera de développer une offre importante et diversifiée, qui donne aux usagers le choix entre le covoiturage, le train, le bus, le car – voire d'autres transports collectifs – pour une réponse adaptée à leurs différents besoins. Enfin, pour répondre à la diversité des besoins, le développement de l'intermodalité, c'est-à-dire la facilité de combiner plusieurs modes, est essentiel.

Le Plan de Mobilité présente un système de mobilité hiérarchisé autour d'offres structurantes, permettant de relier les bassins de vie entre eux et de rejoindre les territoires voisins, **complétées par des offres de maillage** permettant un accès élargi aux alternatives à la voiture individuelle.

Le poids démographique de l'Agglomération lyonnaise implique une organisation particulière des flux et offres de mobilité en relation avec ce territoire. **Une offre multimodale attractive doit ainsi être mise en œuvre à cette échelle et à celle de l'aire métropolitaine lyonnaise** afin de proposer des liaisons performantes au sein de l'Agglomération lyonnaise et en lien avec celle-ci.

Cette offre multimodale se structure autour d'un **renforcement des services ferroviaires** (Axe 1, action 1) en articulation avec des offres de **transports collectifs routiers à haut niveau de service** (Axe 1, action 3). L'objectif est de viser des fréquences allant jusqu'au quart d'heure en heures de pointe et à la demi-heure en heures creuses, sur une amplitude horaire cible de 5h à 23h. Des aménagements d'infrastructures ferroviaires et routières seront nécessaires pour atteindre cette offre cible, qu'il s'agisse de **l'augmentation des capacités du réseau ferroviaire** (Axe 1, action 2) ou de la création de **voies réservées aux transports collectifs sur les axes structurants** (Levier 3, Axe 1, action 1).

Au sein de l'Agglomération lyonnaise, le **doublement de la capacité du réseau métro** (Axe 1, action 4) et la **poursuite du développement du réseau tramway et bus à haut niveau de service** (Axe 1, action 5) permettront de conforter et d'étendre

l'ossature principale du réseau de transports urbains. **Le maillage du réseau de transport en commun** doit également être renforcé à l'échelle du ressort territorial de SYTRAL Mobilités (Axe 2) dans le cadre de la mise en œuvre d'un **réseau unifié, attractif, lisible et accessible** (Axe 3) à cette échelle. Une attention particulière sera portée dans ce cadre aux publics les plus vulnérables afin de leur proposer **des services adaptés** (Axe 7).

Des offres structurantes seront également déployées pour **développer l'usage du vélo et de la marche** pour les déplacements de courtes distances (Axe 5) ainsi que pour **le covoiturage** par la mise en place de lignes irriguant le territoire (Axe 6).

Une stratégie d'intermodalité sera déployée en parallèle afin de faciliter les rabattements et la diffusion vers et depuis les principaux pôles d'échanges du territoire (Axe 4) afin d'étendre l'aire d'influence des différentes offres structurantes mises en place.

Le déploiement de toutes ces offres permettra la mise en œuvre d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) tel que rendu possible par la loi du 27 décembre 2023 et dont la concrétisation est engagée en lien avec l'ensemble des acteurs concernés. Les projets inscrits dans le cadre du SERM nécessiteront une gouvernance et un financement communs entre leurs maîtres d'ouvrage.



Arrêt de covoiturage - Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien

BON À SAVOIR

Dans une logique de développement d'offres de mobilité alternatives à l'usage de la voiture solo, d'amélioration de leur articulation et de prise en compte de la vulnérabilité de certaines populations, ce levier permet notamment de prendre en compte les objectifs suivants du Plan de Mobilité définis par l'article 1214-2 du Code des transports :

1° - L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux ;

2° - Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;

4° - La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;

5° - Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche ;

6° - L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;

7bis° - La localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs, en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité, et la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel ;

8° - L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale.

Axe 1: Développer le réseau structurant de transports en commun

D'ABORD LE RÉSEAU STRUCTURANT

Le développement des offres et services de mobilité moins carbonés doit être bâti autour d'un réseau structurant permettant de relier efficacement les territoires entre eux. Dans cette approche, le Plan de mobilité vise à renforcer les transports en commun les plus efficaces et aux plus grandes capacités pour répondre aux flux de déplacement les plus importants.

Le Plan de mobilité donne ainsi au train une place centrale avec un fort potentiel à développer et à exploiter :

Action 1 : Renforcer l'offre ferroviaire

Action 2 : Réaliser les investissements nécessaires à la désaturation de l'étoile ferroviaire lyonnaise

Parallèlement, pour couvrir les zones non desservies par le train ou dans l'attente de son développement progressif, le déploiement de solutions complémentaires s'avère essentiel. Le réseau routier offre cette opportunité en pouvant accueillir une offre compétitive de cars à haut niveau de service :

Action 3 : Créer un réseau de lignes de cars à haut niveau de service

Enfin, concernant les zones les plus urbaines, le plan de mobilité entend poursuivre la consolidation des grands axes de transports collectifs :

Action 4 : Doubler la capacité du réseau de métro, le moderniser et le fiabiliser

Action 5 : Poursuivre le développement du réseau tramway et de bus à haut niveau de service

Action 6 : Étudier et mettre en œuvre un maillage renouvelé du réseau tramway

Le Plan de Mobilité ambitionne une forte **augmentation de la part modale des transports en commun, passant de 16 % en 2015 à 23 % en 2040**. Cette progression conduira à augmenter la fréquentation du réseau urbain lyonnais de 50 % et à doubler la fréquentation des réseaux interurbains (routiers et ferroviaires). Cela nécessite donc de développer fortement les offres de transports en commun.

Action n° 1
Renforcer l'offre ferroviaire

Région

SYTRAL Mobilités, Métropole de Lyon, État

L'étoile ferroviaire lyonnaise constitue l'ossature du système de mobilité des territoires lyonnais et au-delà. Notamment utilisé aujourd'hui aux heures de pointe pour les déplacements domicile-travail ou domicile-études, **le TER verra son rôle renforcé à l'avenir pour mieux répondre à l'ensemble des besoins quotidiens de mobilité**.

Cet objectif passe par la mise en place progressive d'un service de type RER, volet ferroviaire d'un futur Service Express Régional Métropolitain (SERM).

Mais l'étoile ferroviaire est également le carrefour de nombreux autres services permettant des déplacements plus longs, régionaux, nationaux ou encore internationaux. Les aménagements réalisés (en ligne ou en gare) devront donc prendre également en compte les services TGV, intercités, de maillage régional mais aussi le fret ferroviaire.

« Le train pourrait devenir une sorte d'ossature des réseaux de transport métropolitains. »

Atelier d'élus



Gare de Belleville-sur-Saône

Réalisations avant 2030

- **Mettre en œuvre une première étape du renforcement de l'offre TER :**
  - offre généralisée à la demi-heure en heures creuses, toute la journée et dans les deux sens, et harmonisation des heures de pointe matin et soir sur une durée de 3 heures ;
  - sur l'axe Givors – Lyon Perrache : 3 trains par heure à l'heure de pointe ;
  - sur l'axe Lyon Saint Paul – Brignais ; ¼ h à l'heure de pointe.
- **Élargir l'amplitude horaire des services** en fonction des possibilités sur les différents axes ;
- **Fiabiliser les services ferroviaires**, notamment dans le cadre d'une augmentation de l'offre globale ;
- **Mettre en service le projet de liaison Meyzieu-Crémieu** sur l'emprise de l'ancienne voie du Chemin de Fer de l'Est Lyonnais ;
- **Rouvrir la halte ferroviaire des Portes du Dauphiné** (commune de Saint Pierre de Chandieu) pour améliorer la desserte des territoires situés au sud-est de l'Agglomération lyonnaise ;
- **Étudier la réouverture de la voie ferrée entre Brignais et Givors** pour envisager son utilisation par des services de tram-train, **ainsi que l'extension dans la vallée de la Brévenne de la ligne L'Arbresle Sain-Bel.**

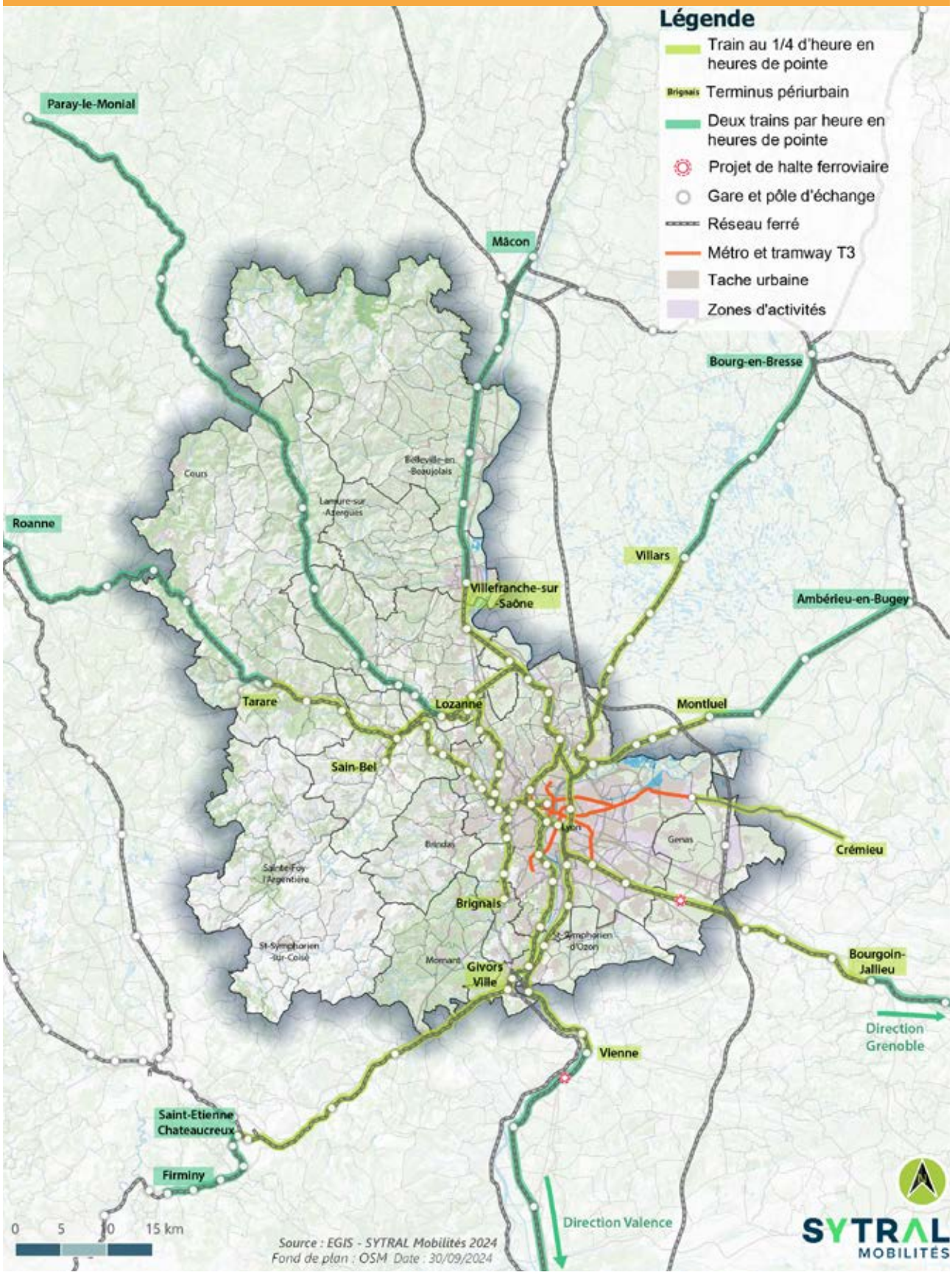
Réalisations avant 2040

- **Étendre la fréquence des trains périurbains (omnibus) au 1/4 h en heures de pointe et à la 1/2 h en heures creuses sur toutes les branches de l'étoile ferroviaire lyonnaise** (voir carte ci-après). Dans certaines gares, ces services sont complétés par des missions régionales (directes ou semi-directes) qui permettent de renforcer encore cette offre avec des trains plus rapides ;
- **Étudier la possibilité d'une extension de la desserte périurbaine au 1/4 d'heure en heures de pointe jusqu'à Belleville-en-Beaujolais, ainsi que sur l'axe de Paray-le-Monial dans la vallée de l'Azergues ;**
- **Offrir une amplitude horaire des services de 5 h à 23 h sur l'ensemble des branches.**

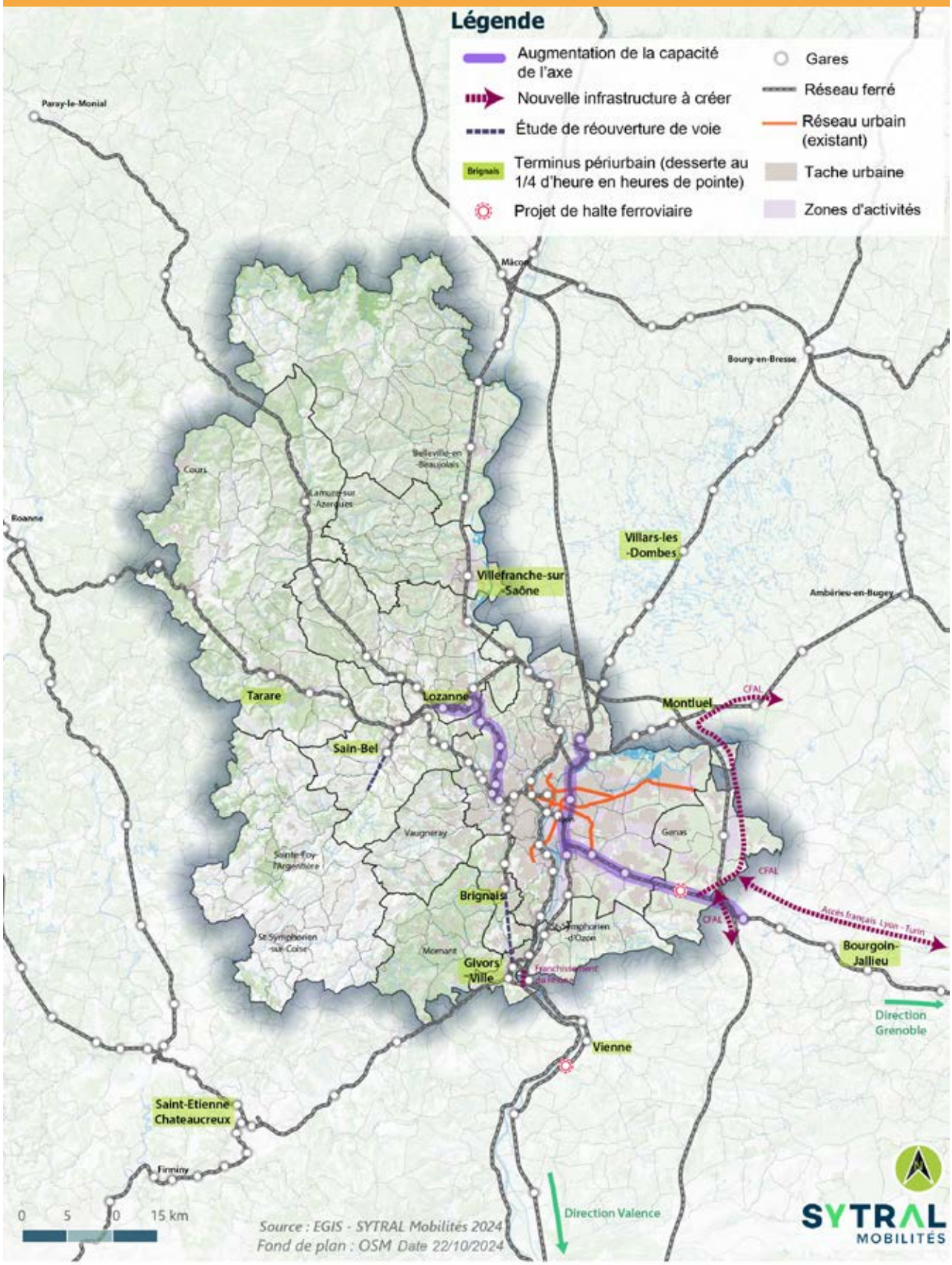


Gare de Brignais

RER Lyonnais - Services cibles en heures de pointe



Aménagements nécessaires à la désaturation de l'étoile ferroviaire lyonnaise



Action n° 2

Réaliser les investissements nécessaires à la désaturation de l'étoile ferroviaire lyonnaise

État, SNCF Réseau, Région, Métropole de Lyon

L'étoile ferroviaire lyonnaise doit permettre à la fois la circulation des TER pour les déplacements locaux, des TGV, des trains grandes lignes pour les déplacements de plus longue portée et des trains de marchandises.

Aujourd'hui saturée, elle doit malgré tout permettre de poursuivre le développement de ces offres afin de répondre à l'augmentation des besoins de mobilité à toutes les échelles et de structurer le développement urbain.

Suite au débat public conduit en 2019 sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, des investissements lourds ont été identifiés pour permettre de répondre à ces différents besoins.



Étoile ferroviaire lyonnais au niveau de la gare de Lyon - Perrache

Réalisations avant 2035

- **Réaliser les aménagements nécessaires, notamment dans le cœur de l'étoile ferroviaire lyonnaise,** visant à fiabiliser l'offre et à permettre les augmentations de fréquences prévues ;
- **Réaliser la partie nord du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération lyonnaise (CFAL),** entre Leyment (Ain) et Saint-Pierre-de-Chandieu, ayant fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique ;
- **Mettre à quatre voies la section entre Saint-Fons et Grenay** et aménager le raccordement de Saint-Fons ;
- **Créer un nouveau franchissement ferroviaire du Rhône** au niveau de Givors/Loire-sur-Rhône.

Réalisations avant 2040

- **Élargir avec deux voies supplémentaires l'axe nord-sud entre Saint-Clair et Guillotière ;**
- **Réaliser la partie sud du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération lyonnaise (CFAL),** dont l'itinéraire le long de la ligne à grande vitesse doit être privilégié, et permettre le potentiel débouché des accès français du projet de nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin.

Action n° 3

Créer un réseau de lignes de Cars à Haut Niveau de Service

SYTRAL Mobilités, Région

EPCI, Métropole de Lyon, État, Département

En cohérence et en complémentarité avec l'offre ferroviaire, SYTRAL Mobilités projette le déploiement d'un réseau de lignes de cars à haut niveau de service. Il s'agit de mettre en œuvre une offre de transports en commun routiers efficace, alternative attractive à l'usage de la voiture, pour relier le cœur de l'Agglomération lyonnaise au reste du territoire sans attendre le renforcement de l'offre ferroviaire et pour apporter une offre sur les territoires non desservis par le train (Communautés de Communes des Monts du Lyonnais et du Pays Mornantais par exemple).

Ce réseau de cars à haut niveau de service aura pour objectifs de ;

- Répondre aux besoins de mobilité en lien notamment avec le cœur de l'Agglomération lyonnaise ;
- Garantir une parfaite connexion avec le réseau lourd (train/métro/tramway) en entrée d'agglomération, aussi bien en rabattement qu'en diffusion ;
- Compléter l'offre ferroviaire, notamment en attendant son renforcement au niveau des fréquences et de l'amplitude horaire (Action 1) ;
- Suppléer l'absence de lignes ferroviaires dans certaines parties du territoire.

La desserte des territoires sera optimisée avec des arrêts suffisants mais rationalisés, pour trouver le meilleur compromis entre une bonne desserte du territoire et des temps de parcours attractifs, afin de garantir un haut niveau de service à l'usager.

La mise en œuvre de ce réseau sera progressive et il évoluera en fonction notamment de l'évolution du niveau d'offre sur les différents axes ferroviaires ; lorsque le service ferroviaire cible sera atteint, certaines lignes concernées pourront être rabattues sur des gares intermédiaires.

Des études sont engagées pour préciser la consistance et les modalités de mise en œuvre des différentes lignes constituant ce réseau structurant.

En complément de ce réseau de cars à haut niveau de service développé par SYTRAL Mobilités, la Région complète également l'offre ferroviaire par un projet de car à haut niveau de service entre Lyon et Trévoux, ainsi que par des lignes desservant la Côtière de l'Ain et le Nord-Isère.

Réalisations avant 2030

- **Mettre en service les lignes de CHNS suivantes :**
  - Lyon - Chazelles-sur-Lyon
  - Lyon - Villefranche-sur-Saône (puis Belleville-en-Beaujolais dans une seconde étape)
  - Lyon - Sainte-Foy-l'Argentière-Aveize
  - Gorge de Loup-Vaugneray-Pollionnay
  - Saint-Genis-Laval Hôpital Lyon Sud (métro B) - Mornant
  - Lyon - Colombier-Saugnieu
  - Vaulx en Velin la Soie - Aéroport de Saint-Éxupéry (Ligne de l'Est Lyonnais)
  - Lyon - Sathonay - Trévoux (ligne régionale)
  - Lyon – Bourgoin-Jallieu (ligne régionale)

Réalisations avant 2040

- **Mettre en service les lignes de CHNS suivantes :**
  - Gare de Vénissieux (métro D) - Chaponnay, voire le Nord-Isère
  - Gare de Vénissieux (métro D) - Givors
  - Saint-Genis-Laval Hôpital Lyon Sud (métro B) - Millery
  - Lyon - Lozanne – Lamure-sur-Azergues
  - Lyon - l'Arbresle - Cours
  - Lyon - Montluel (ligne régionale)

L'objectif cible du réseau de cars à haut niveau de service est de viser :

- **Une fréquence** de 15 minutes en heure de pointe, 30 minutes en heures creuses de journée ;
- **Une amplitude** horaire pouvant aller de 5h à 23h selon les lignes ;
- **La fiabilité et la vitesse**, avec des sites propres ou autres aménagements équivalents partout où cela est nécessaire ;
- **L'accessibilité complète** pour les personnes à mobilité réduite ;
- **Des véhicules confortables**, équipés de certains services spécifiques (wi-fi, prises USB…) et respectueux de l'environnement.

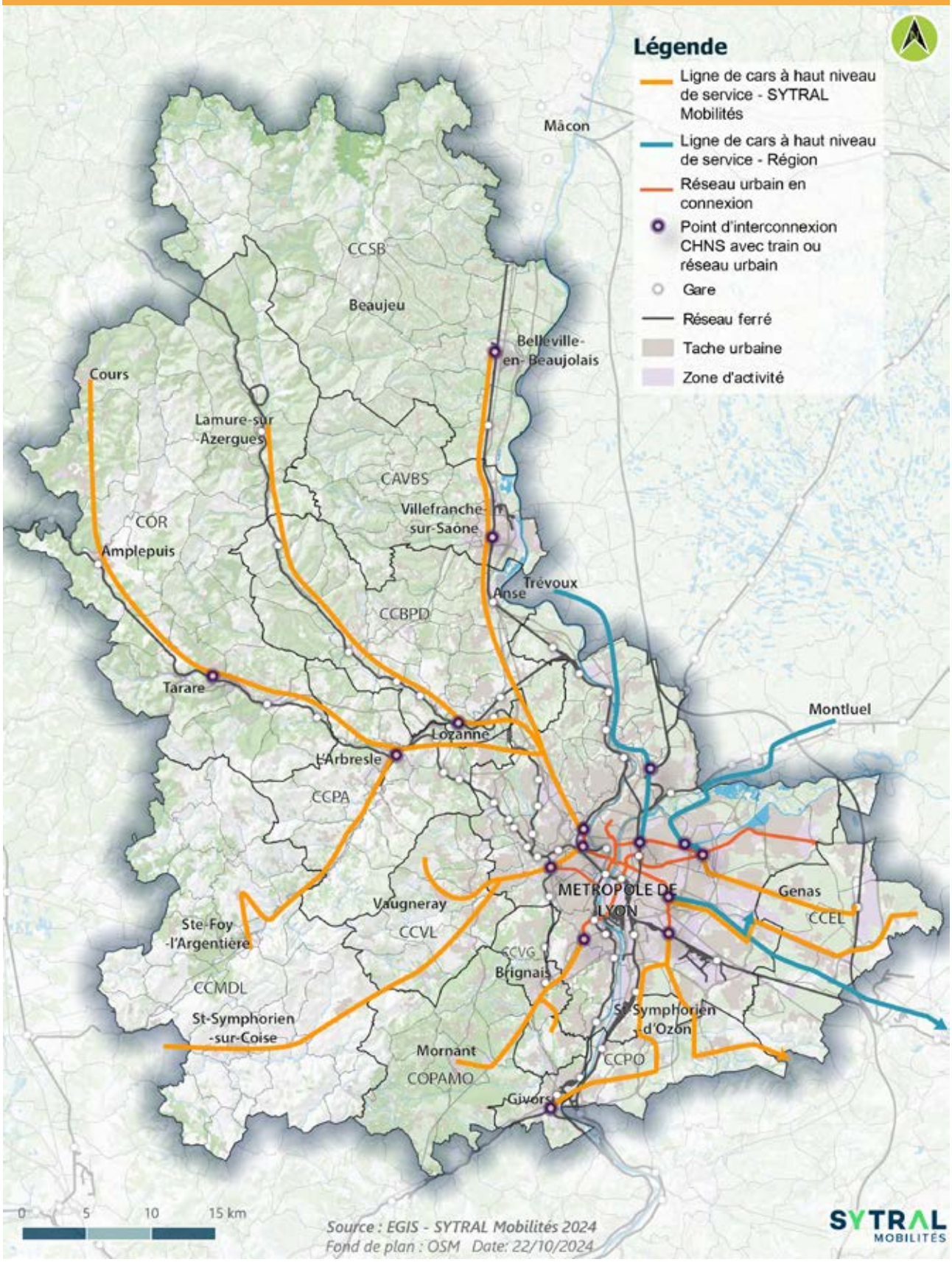
« L'offre de transports en commun mérite d'être développée dans les zones rurales (bus express) et en garantissant l'accessibilité des véhicules, vélos et transports en commun aux pôles d'emplois et au cœur de la Métropole. »

Panel citoyen



Ligne 2ex des cars du Rhône Lyon Gorge de Loup - Chazelles-sur-Lyon

Réseau cible de cars à haut niveau de service à horizon 2040



Action n° 4

Doubler la capacité du réseau métro, le moderniser et le fiabiliser

SYTRAL Mobilités

L'important report modal attendu de la voiture vers les transports en commun se traduit par une augmentation de leur fréquentation estimée à + 50 % dans l'Agglomération lyonnaise entre 2015 et 2040.

Pour garantir la qualité de service à l'usager et répondre à cette augmentation de fréquentation, d'importants investissements seront réalisés d'ici à 2035 sur le réseau métro en particulier pour :

- **Augmenter** la capacité au regard des prévisions de fréquentation qui nécessite une amélioration des performances des systèmes et l'ajout de matériel roulant **(+ 80 % de capacité)** ;
- **Moderniser et fiabiliser** le réseau par le traitement des obsolescences sur les rames et systèmes de pilotage automatique assistés par conducteur qui ont été conçus entre les années 1970 et 1980.

Pour assurer la continuité et la qualité de service du métro, ainsi que sa performance, **52M€ sont investis chaque année** pour son entretien et sa rénovation, que ce soit au niveau des systèmes, des infrastructures ou du matériel roulant.
Le Plan d'Augmentation de la capacité, de modernisation et de fiabilisation du métro correspond à un investissement complémentaire de **1,7 milliard € entre 2023 et 2035.**

« Les lignes de métro et de tramway sont vieillissantes et il est nécessaire de les moderniser. »

Panel citoyen

Réalisations à venir

MA D'ici 2026, SYTRAL Mobilités réalisera une première opération de rénovation sur la ligne A :

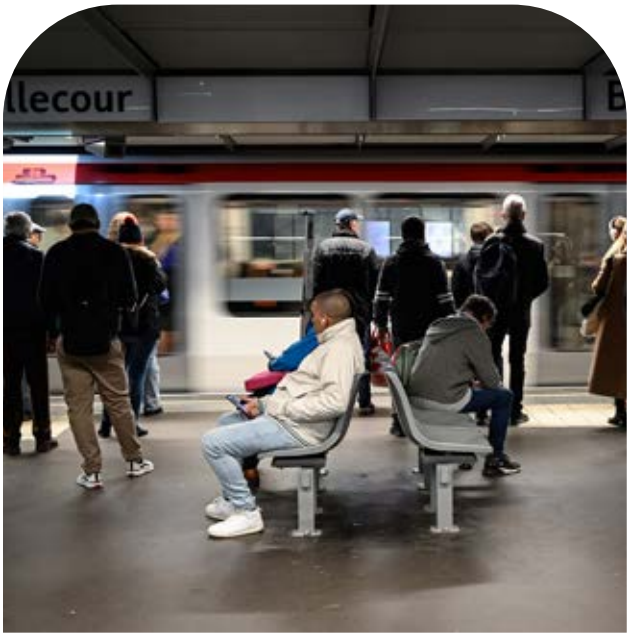
- La fin de la rénovation des rames ;
- La mise en œuvre de la vidéo embarquée ;
- Le réaménagement de 4 stations ;
- L'ajout de 3 rames en ligne pour améliorer la capacité.

À horizon 2035, l'ensemble des systèmes et du matériel roulant arrivant en fin de vie sera remplacé et la ligne sera intégralement automatisée. 20 nouvelles rames automatiques de grande capacité (4 voitures au lieu de 3 aujourd'hui) seront mises en service et seront accueillies au dépôt de la Poudrette qui sera entièrement réaménagé.

MB D'ici 2025, SYTRAL Mobilités déploiera progressivement de nouvelles rames sur la ligne B offrant une capacité supplémentaire de 50 %. À horizon 2030, la station Part-Dieu fera l'objet d'un réaménagement afin d'en améliorer le confort. À plus long terme (horizon 2040), le remplacement du parc (transféré sur la ligne D) permettra d'augmenter encore la capacité.

MC À l'horizon 2035, les équipements et les 5 rames de la ligne C seront obsolètes. À cet horizon, SYTRAL Mobilités augmentera la performance et la capacité de la ligne avec l'achat de 7 à 9 nouvelles rames et la création d'une double voie entre les stations Hénon et Cuire (seul tronçon en voie unique).

MD À l'horizon 2030 sur la ligne D, les opérations consisteront à remplacer les systèmes de pilotage et de supervision et à renforcer le matériel roulant permettant ainsi d'augmenter significativement l'offre. À plus long terme (horizon 2040), les anciennes rames seront remplacées.



Action n° 5

Poursuivre le développement du réseau tramway et de bus à haut niveau de service

SYTRAL Mobilités

Métropole de Lyon, Communes

Si le réseau structurant de surface (tramway-BHNS) est déjà dense dans le cœur d'agglomération, la poursuite de son développement doit permettre de compléter le maillage en renforçant les liaisons entre les pôles majeurs du territoire.

En 2021, la Consultation Publique Métro organisée par SYTRAL Mobilités a permis d'identifier plusieurs axes pertinents pour le développement prioritaire de nouvelles offres structurantes de transports collectifs ; tramway express de l'Ouest lyonnais, ligne structurante de Lyon Part-Dieu vers Écully, confortement de T3, desserte structurante du Plateau Nord et modernisation des lignes de métro existantes. La poursuite du développement du réseau s'appuie donc particulièrement sur ces réflexions.

Par ailleurs, ce développement du réseau s'inscrit dans l'accompagnement du Nouveau Programme National pour le Renouvellement Urbain avec des projets engagés qui desservent trois quartiers prioritaires de la politique de la ville :
- Saint-Fons Arsenal/Carnot-Parmentier (T10) ;
- Vaulx-en-Velin Grande Ile (T9) ;
- Villeurbanne St Jean (T9).

Réalisations avant 2030

Certains projets sont engagés et seront mis en service dans le cadre de l'actuel plan de mandat :
- **T6 Nord** : prolongement de l'actuelle ligne depuis Hôpitaux Est jusqu'à La Doua ;
- **T9** : cette nouvelle ligne reliera la Soie à Charpennes en desservant le cœur de Vaulx-en-Velin et le quartier Saint-Jean à Villeurbanne ;
- **T10** : cette nouvelle ligne partira de la gare de Vénissieux pour rejoindre Gerland, en desservant la commune de Saint-Fons ;



Perspective du BHNS Part-Dieu - Sept Chemins - Lyon 3e

- **BHNS Part-Dieu Sept Chemins** : sa mise en service est prévue en deux phases entre 2026 et 2027 ;
- **BHNS Sept Chemins - Porte des Alpes - Parilly :** nouvelle ligne nord-sud au cœur de la Porte des Alpes ;
- **Augmentation de la capacité des tramways T1 et T2 de 30 %** (allongement des quais permettant d'accueillir des rames de 43 m).

Réalisations avant 2035

- Une **ligne de desserte structurante dans l'est de l'Agglomération lyonnaise** : cette ligne de tramway de rocade reliera les pôles d'échanges de Vaulx-en-Velin la Soie (métro A, T3, T7, T9) et de Gare de Vénissieux (métro D, T2, T10), sur un itinéraire restant encore à préciser ;
- **Le Tramway Express de l'Ouest lyonnais** (TEOL) reliera le centre de Lyon au plateau du 5e arrondissement, Sainte-Foy-Lès-Lyon, Francheville et Tassin-La-Demi-Lune ;
- En complément de ces nouvelles lignes structurantes, **la desserte sur l'axe de T3 sera confortée** pour augmenter son niveau d'offre et sa capacité d'emport.



Réalisations avant 2040

- **Une ligne structurante de Lyon Part-Dieu vers Écully** dont le mode reste à déterminer ;
- **Une ligne de desserte structurante du plateau nord** : une ligne de BHNS ou tramway express, potentiellement enterrée en partie, permettra de rapprocher Lyon du Plateau Nord, et en particulier de Rillieux-la-Pape ;
- **Un prolongement potentiel du Tramway Express de l'Ouest lyonnais jusqu'à Craponne**.

Les capacités de remisage et de maintenance du matériel roulant seront augmentées pour accompagner ces développements avec **l'aménagement de deux centres de maintenance et de remisage** : Saint-Fons en 2026 et sur le site Fagor-Brandt (Lyon 7e) en 2028.

Action n° 6

Étudier et mettre en œuvre un maillage renouvelé du réseau tramway

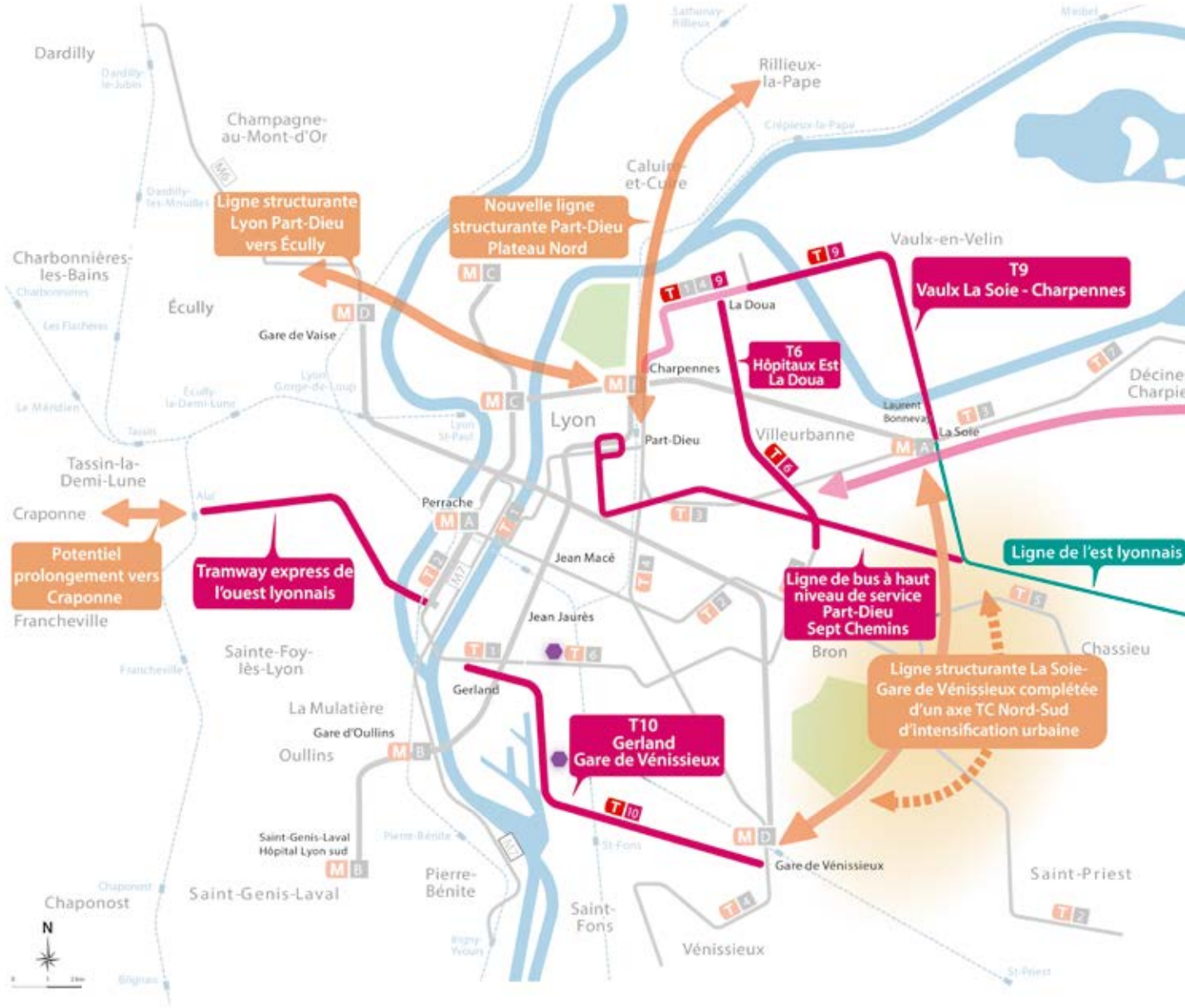
SYTRAL Mobilités

Le développement du réseau tramway s'est fait par l'aménagement progressif de nouvelles lignes. La densité des infrastructures actuelles et projetées et leurs interconnexions offrent désormais l'opportunité de réfléchir à la mise en œuvre d'une nouvelle organisation de l'offre tramway utilisant différemment ces infrastructures.

La clé d'entrée de la réflexion à conduire doit être l'usager. En effet, une nouvelle organisation de l'offre tramway doit permettre d'améliorer leur mobilité, en permettant notamment de :

- **Optimiser les trajets en tramway** avec comme objectif d'améliorer l'attractivité du réseau (trajets, fréquences, ...) et de permettre de réduire le nombre de correspondances nécessaires lors d'un déplacement ;
- **Améliorer la qualité de service**, notamment au sujet de la ponctualité et du confort au sein des rames (limiter la saturation des services).

Développer le réseau structurant au cœur de l'Agglomération lyonnaise

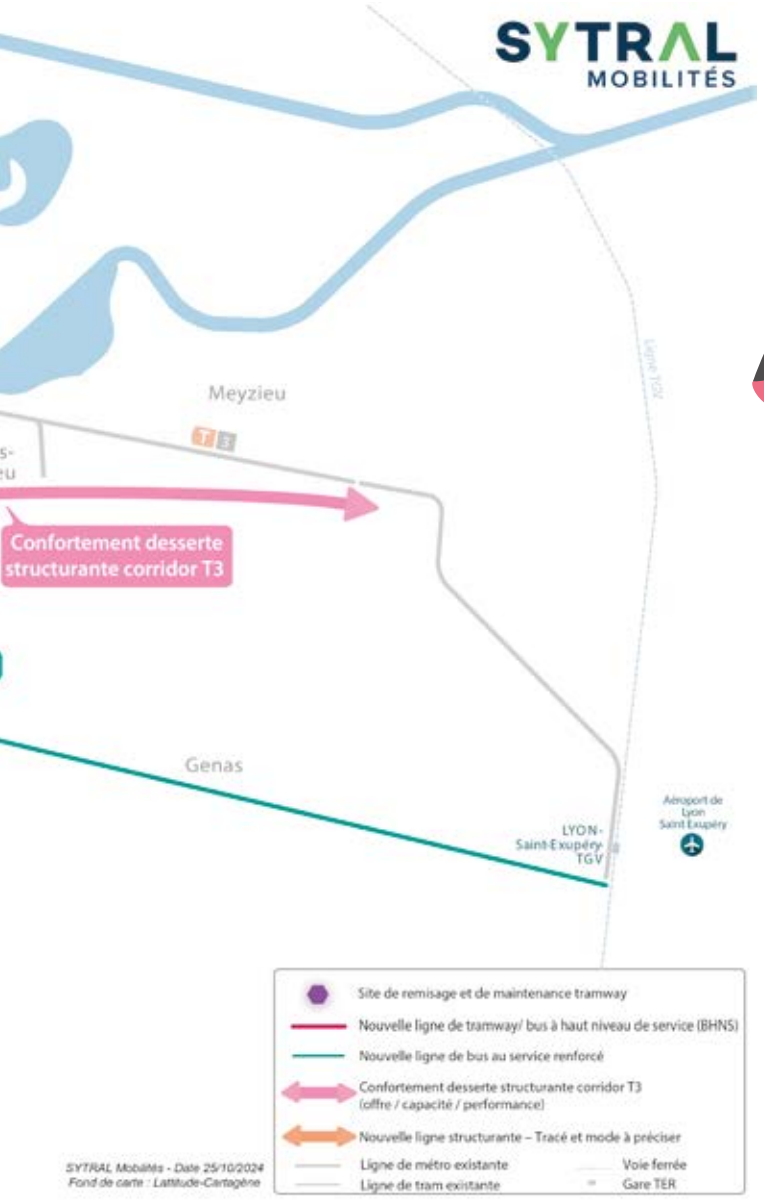


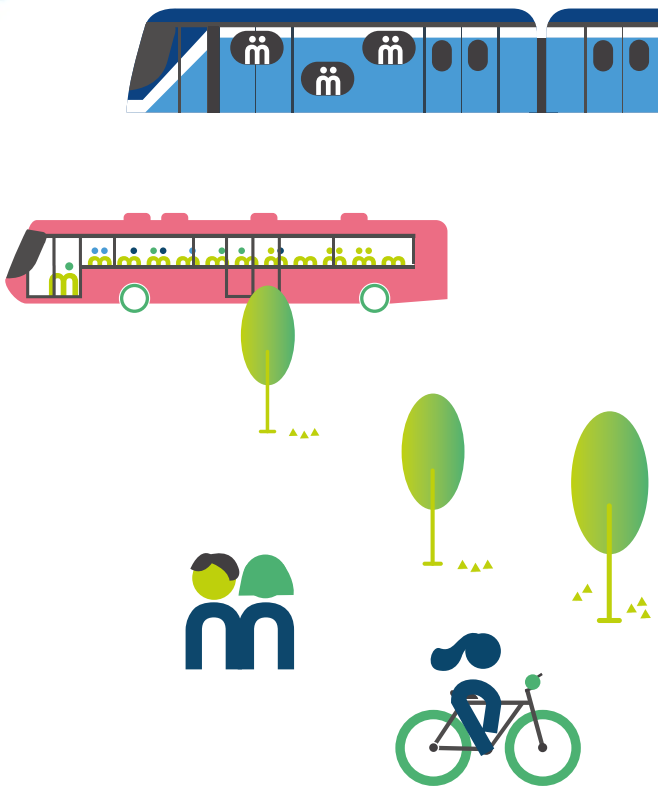
Réalisations avant 2030

- **Étudier les possibilités de mise en place d'une nouvelle organisation des services** au sein du réseau tramway et hiérarchiser les priorités par rapport aux besoins des usagers et aux contraintes d'exploitation (2026) ;
- **Mettre en œuvre les services** compatibles avec d'éventuels aménagements pouvant être livrés à cet horizon.

Réalisations avant 2035

- **Aménager les compléments ponctuels d'infrastructures** permettant l'exploitation de nouveaux services, en lien avec les autres projets mis en œuvre à cet horizon ;
- **Mettre en œuvre les services** utilisant ces nouvelles infrastructures.





Synthèse de l'axe 1

Actions	Pilotes	Partenaires	Echéances 2030	2035	2040	Indicateurs de suivi
Action 1 : Renforcer l'offre ferroviaire	Région	SYTRAL Mobilités Métropole de Lyon État	X	X	X	Offre et fréquentation du réseau
Action 2 : Réaliser les investissements nécessaires à la désaturation de l'étoile ferroviaire lyonnaise	État SNCF Réseau Région Métropole de Lyon		X	X	X	
Action 3 : Créer un réseau de lignes de cars à haut niveau de service	SYTRAL Mobilités Région	EPCI Métropole de Lyon État Département	X	X	X	Offre et fréquentation du réseau
Action 4 : Doubler la capacité du réseau métro, le moderniser et le fiabiliser	SYTRAL Mobilités		X	X		Offre et fréquentation du réseau
Action 5 : Poursuivre le développement du réseau tramway et de bus à haut niveau de service	SYTRAL Mobilités	Métropole de Lyon Communes	X	X	X	Offre et fréquentation du réseau
Action 6 : Étudier et mettre en œuvre un maillage renouvelé du réseau tramway	SYTRAL Mobilités		X	X		

Levier 2 - Axe 1

Mesures à mettre en œuvre en accompagnement du plan d'action afin d'en réduire les impacts environnementaux, conformément aux propositions faites dans l'évaluation environnementale du Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

Actions concernées	Mesures
Action n° 2 Réaliser les investissements nécessaires à la désaturation de l'étoile ferroviaire lyonnaise	Établir un Plan de Respect de l'Environnement (PRE) pour le chantier
Action n° 4 Doubler la capacité du réseau métro, le moderniser et le fiabiliser	Établir un Plan de Respect de l'Environnement (PRE) pour le chantier
	Assurer une ventilation efficiente des stations de métros
	Pour chaque projet, définir des mesures ad hoc pour préserver les ressources en eau
Action n° 5 Poursuivre le développement du réseau de tramway et de Bus à Haut Niveau de Service	Pour chaque projet, éviter les secteurs à plus forts enjeux environnementaux
	Établir un Plan de Respect de l'Environnement (PRE) pour le chantier
	Privilégier des matériaux bas-carbone ayant un impact faible sur l'environnement sur les trottoirs et les pistes cyclables
	Prévoir des revêtements clairs dans le cadre des aménagements urbains pour limiter les îlots de chaleur
	Prévoir une stratégie d'action vis-à-vis du risque lié à la prolifération du moustique tigre
	Renforcer la végétalisation après travaux
	Pour chaque projet, définir des mesures de gestion et traitement des eaux pluviales en provenance des zones de circulation routière
	Pour chaque aménagement, rechercher des solutions visant à optimiser la consommation foncière
	Prévoir des mesures compensatoires relatives aux compléments d'isolation acoustique des façades riveraines des projets

Axe 2 : Développer et améliorer le réseau de maillage de transport en commun

IRRIGUER FINEMENT LE TERRITOIRE

En complément du réseau structurant de transport en commun, le réseau de maillage est essentiel pour mieux desservir les territoires et augmenter les possibilités d'accès au réseau pour les habitants et usagers du territoire. Pour un maillage renforcé et un réseau de transport en commun qui irrigue le territoire, 3 principales actions sont portées par le Plan de Mobilité :

Action 1 : Augmenter et compléter l'offre de maillage local en transport en commun

Action 2 : Améliorer la performance des lignes de bus et de cars

Action 3 : Développer le transport collectif fluvial

Action n°1 :
Augmenter et compléter l'offre de maillage local en transport en commun

SYTRAL Mobilités

Métropole de Lyon, EPCI, communes

En 2024, l'augmentation du niveau d'offre global est d'ores et déjà engagée, que ce soit par la réorganisation des Cars du Rhône (+ 35 % d'offre par rapport à 2019), du réseau Libellule (+ 17 % d'offre par rapport à 2019) en 2023 et 2024 ou par celle continue du réseau TCL, malgré un contexte difficile en termes de recrutement des conducteurs.

Elle doit se poursuivre, **en complétant l'offre dans des localités ou pour des itinéraires non desservis** mais aussi **en augmentant les fréquences et l'amplitude de l'ensemble des lignes.**



Service Résalib du réseau Libellule



Bus C13 du réseau TCL en circulation - Lyon 3e

Réalisations à venir

En cohérence avec les différents Scot du territoire, une attention particulière sera portée sur les liaisons de rocade (dans l'Agglomération lyonnaise), en nord-sud et en lien avec le terminus du métro à Hôpital Lyon Sud (dans l'Ouest lyonnais) ou en est-ouest (dans le Beaujolais), dans une logique d'anticipation et d'accompagnement du développement urbain (par exemple dans l'Est lyonnais).
SYTRAL Mobilités étudiera la faisabilité d'une augmentation du niveau de service de ces lignes (**élargissement de l'amplitude horaire et augmentation de la fréquence en heures creuses** sur l'ensemble de la semaine et tout au long de l'année), pour :

- Mieux **s'accorder aux rythmes de vie** des habitants
- **Rendre les lignes plus attractives** et offrir un choix aux usagers pour accélérer le report modal ;
- **Faciliter** les connexions avec le réseau structurant.

Une **meilleure coordination des horaires** facilitera l'accès à l'offre structurante dans une partie plus large du territoire et auprès de plus d'usagers.

Enfin, **le transport à la demande** peut apporter une réponse dans des localités ou zones d'emplois éloignées du réseau. L'articulation de ces services avec les lignes régulières, les services de covoiturage ou les services d'autopartage sera recherchée **dans une logique de développement de l'intermodalité** dans le territoire.

Action n° 2

Améliorer la performance des lignes de bus et de cars

SYTRAL Mobilités, gestionnaires de voirie

Métropole de Lyon, Conseil Départemental du Rhône, EPCI, Communes

En complément de l'augmentation de l'offre, il est essentiel de mettre en œuvre une stratégie globale visant à **améliorer la performance et l'attractivité** du réseau de transports en commun. Cela se traduit par un objectif de garantir la **régularité** et **améliorer la vitesse commerciale**.

La problématique de la performance touche essentiellement les lignes circulant en milieu très dense, notamment dans l'Agglomération lyonnaise, les centres-villes ou aux abords de certaines gares. Mais des points durs routiers existent sur l'ensemble du territoire.

Une amélioration de la performance des bus par corridor a été engagée en 2023 dans l'Agglomération lyonnaise (dans le Val de Saône et entre Gare de Vénissieux et Corbas).

La logique de corridor consiste à augmenter l'attractivité et la qualité de service des lignes de bus concernées en garantissant la régularité et la fiabilité des temps de parcours par des aménagements sur la voirie et au niveau de carrefours tout en prenant en compte les modes actifs.

BON À SAVOIR

Du point de vue de l'usager, plusieurs critères importants permettent de rendre plus attractifs les transports en commun par rapport à la voiture :

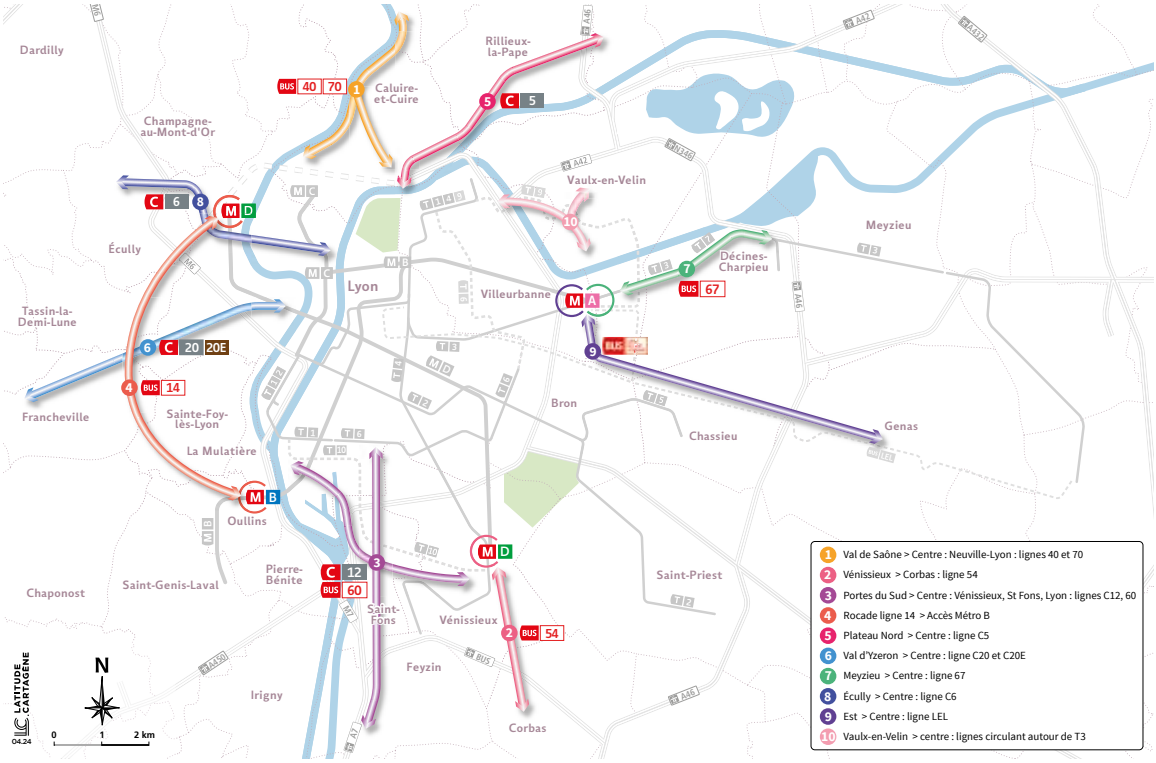
- **La régularité du temps de parcours** d'un jour à l'autre, contrairement à l'usage de l'automobile dont les durées de trajets peuvent fortement varier ;
- **Des temps de parcours compétitifs** grâce à l'augmentation des vitesses commerciales.



Ligne 40 Lyon Bellecour - Neuville-sur-Saône du réseau TCL

Amélioration de la performance et de la fiabilité du réseau bus

(Source : SYTRAL Mobilités)



Réalisations avant 2030

En plus des 2 corridors d'ores et déjà livrés en 2023 (Val de Saône et Corbas-Vénissieux), **5 corridors supplémentaires** seront aménagés (d'ici 2026) :

- Corridor Plateau Nord (Rillieux – Cœur de Métropole) ;
- Corridor Val d'Yzeron (Francheville – Cœur de Métropole) ;
- Corridor Meyzieu-Centre ;
- Corridor de Rocade Val d'Yzeron (Oullins – Gorge de Loup) ;
- Corridor Portes du Sud (accompagnement de la mise en œuvre de T10).

Une évaluation sera conduite dès 2027 sur les gains apportés par ces différents corridors. Les corridors des axes C6 (dans l'attente de la ligne structurante de Lyon Part-Dieu vers Écully) et C20 ainsi que des aménagements pour les lignes circulant autour de T9 feront également l'objet d'aménagements.

D'ici 2030, à partir de l'analyse en continu des conditions de circulation des bus, de leur vitesse commerciale, de leur régularité et du coût des aménagements, **de nouveaux itinéraires seront identifiés**.

Sur le réseau routier départemental, un travail complémentaire sera engagé avec les gestionnaires de voiries pour **traiter des points durs**, notamment :

- **Au niveau des franchissements de la Saône** (ponts routiers de Belleville-en-Beaujolais, de Villefranche sur Saône, d'Anse) ;
- **Au niveau de certains points de congestion du réseau routier départemental** qui détériorent le niveau de service des lignes qui les traversent.

Réalisations au-delà de 2030

Des aménagements seront réalisés sur d'autres corridors, en coordination avec le développement d'actions sur le partage ou l'apaisement de l'espace public entre les différents modes de déplacements.

Les Plans Locaux de Mobilité engageront le travail de priorisation de ces corridors, en lien également avec les développements urbains prévus dans les territoires.

Action n° 3
Développer le transport collectif fluvial

SYTRAL Mobilités

Métropole de Lyon, Communes

Le Rhône et la Saône offrent des opportunités vis-à-vis du système de mobilité du cœur de l'Agglomération lyonnaise. Ces voies fluviales peuvent permettre de s'affranchir des contraintes de congestion de trafic et offrir un mode de déplacement apaisé, écologique et accessible dans le centre de Lyon.

Les études réalisées en 2022 par SYTRAL Mobilités, tenant compte des projets urbains et de transports collectifs, ont mis en exergue l'intérêt de réaliser une première liaison sur la Saône.

Réalisations avant 2025

Exploitée avec des bateaux électriques, sur une plage horaire allant de 7h à 21h et avec une fréquence d'environ 20 minutes en heures de pointe, une future liaison de 3,4 km, permettra de relier en 15 minutes les quartiers de l'Industrie dans le 9e arrondissement de Lyon et la Presqu'île. Le service répondra à la fois à des besoins de déplacements quotidiens, mais aussi à des déplacements plus occasionnels voire touristiques en lien avec la darse du quartier Confluence.

Réalisations avant 2030

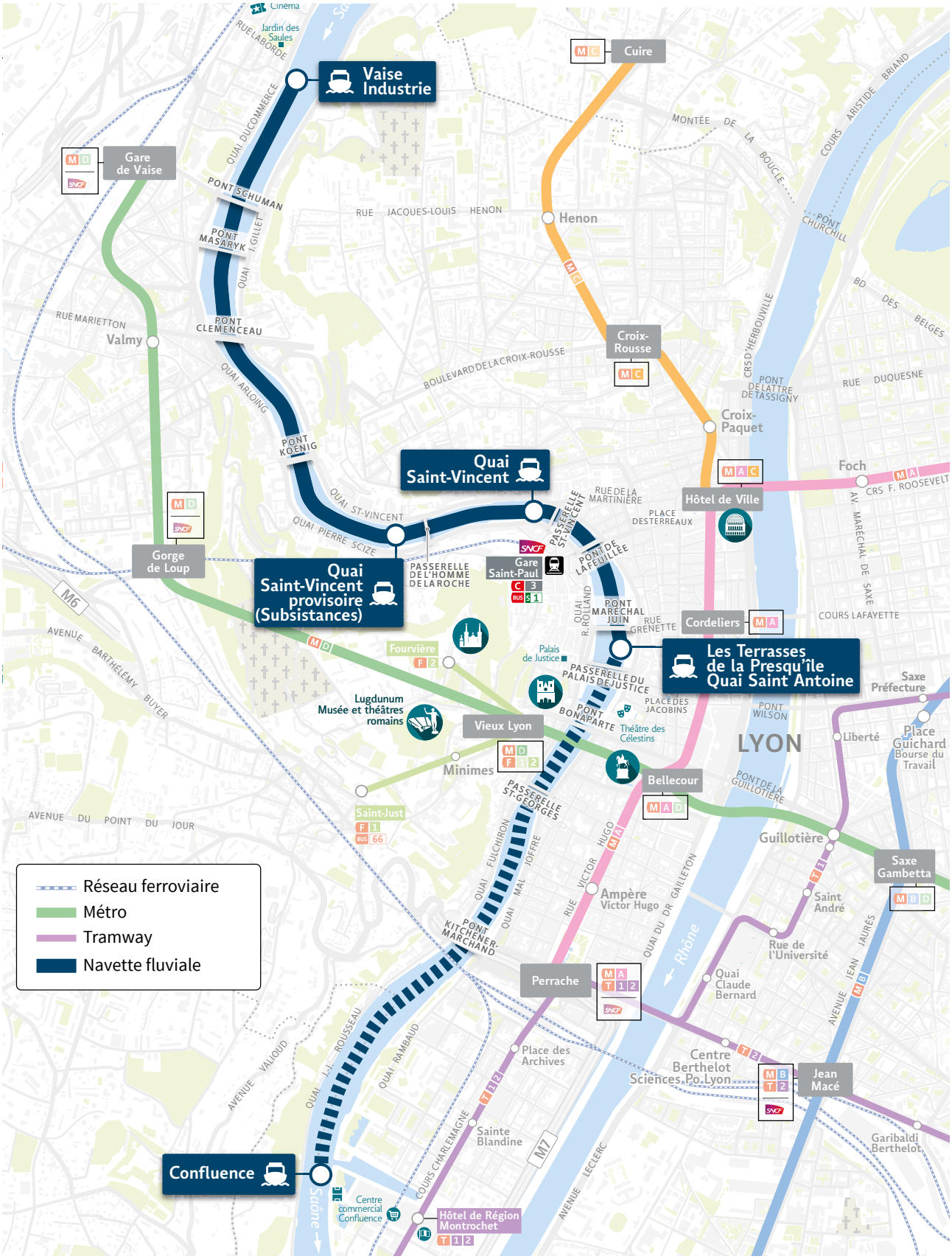
L'évaluation du service permettra de mieux identifier les usages et le domaine de pertinence de ce mode de déplacement et d'envisager d'éventuels développements complémentaires, notamment le long du Rhône, en lien par exemple avec le projet d'aménagement de la rive droite.



Navette fluviale Vaporetto - station Vaise - Lyon 9e

Développer le transport collectif fluvial

(Source : SYTRAL Mobilités)



Synthèse de l'axe 2

Actions	Pilotes	Partenaires	Echéances 2030	2035	2040	Indicateurs de suivi
Action 1 : Augmenter et compléter l'offre de maillage local	SYTRAL Mobilités	Métropole de Lyon EPCI Communes	X	X	X	Offre et fréquentation du réseau
Action 2 : Améliorer la performance des lignes de bus et de cars	SYTRAL Mobilités Gestionnaires de voirie	Métropole de Lyon Conseil Départemental du Rhône EPCI Communes	X	X	X	Offre et fréquentation du réseau Taux de régularité Baromètre satisfaction usagers Amélioration des temps de parcours
Action 3 : Développer le transport collectif fluvial	SYTRAL Mobilités	Métropole de Lyon Communes	X			Offre et fréquentation du réseau

Levier 2 - Axe 2

Mesures à mettre en œuvre en accompagnement du plan d'action afin d'en réduire les impacts environnementaux, conformément aux propositions faites dans l'évaluation environnementale du Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

Actions concernées	Mesures
Action n° 2 Améliorer la performance des lignes de bus et de cars	Évitement des sites et éléments à enjeux (arbres, bâtiments)
	Éviter les secteurs de continuités écologiques
	Établir un Plan de Respect de l'Environnement (PRE) pour le chantier
	Privilégier des matériaux bas-carbone ayant un impact faible sur l'environnement sur les trottoirs et les pistes cyclables
	Prévoir des revêtements clairs dans le cadre des aménagements urbains pour limiter les îlots de chaleur
	Renforcer la végétalisation après travaux
	Pour chaque projet, définir des mesures de gestion et traitement des eaux pluviales en provenance des zones de circulation routière
	Réflexion concernant l'implantation des arrêts pour limiter les nuisances sonores liées aux arrêts / démarrages
	Engager des réflexions pour rechercher des mutualisations lors des approvisionnements en matériaux
	Intervention d'un écologue en préalable à chaque abattage ou démolition
	Mettre en place en cas de besoin des passages pour la faune
	Pour chaque aménagement, rechercher des solutions visant à optimiser la consommation foncière
	Prévoir des mesures compensatoires relatives aux compléments d'isolation acoustique des façades riveraines des projets
Action n° 3 Développer le transport collectif fluvial	Éviter les sites les plus sensibles notamment pour l'accostage
	Renforcer la végétalisation après travaux
	Prévoir des dispositifs anti-batillage
	Privilégier, dès que cela est compatible avec les contraintes techniques ou liées à la dynamique alluviale, les techniques de génie végétal en cas de besoin de travaux de confortement des berges
	Suivre les impacts de la navigation sur la qualité de l'eau

Axe 3 : Créer un réseau de transports en commun lisible, accessible et attractif

3 = 1 : Libellule, TCL et Cars du Rhône deviennent un seul réseau pour plus de simplicité pour le voyageur

Action 1 : Structurer et mettre en œuvre le réseau unifié à l'échelle de SYTRAL Mobilités

Au-delà de l'harmonisation du réseau, l'ambition est également de renforcer son attractivité en menant les actions suivantes :

Action 2 : Poursuivre les efforts pour l'accessibilité du réseau de transports en commun à tous les usagers

Action 3 : Améliorer le confort et la qualité de service pour les usagers des transports collectifs

Action 4 : Adapter les moyens d'exploitation, notamment matériels et humains, pour un réseau de qualité



Un des premiers objectifs que SYTRAL Mobilités s'est fixé lors de sa transformation en établissement public est **la mise en œuvre d'un réseau unifié à l'échelle de son ressort territorial**, avec une offre développée afin de rendre les transports en commun les plus attractifs possibles.

Cette attractivité des réseaux de transports en commun est fonction de son accessibilité au plus grand nombre et du confort qui est donné aux usagers, tout en tenant compte des ambitions environnementales et de performance.

Action n° 1

Structurer et mettre en œuvre le réseau unifié à l'échelle de SYTRAL Mobilités

SYTRAL Mobilités

Région

Actuellement, plusieurs réseaux, gérés et opérés par différents acteurs, co-existent sur les territoires lyonnais : urbains, interurbains routiers et ferroviaires. Les offres sur ces réseaux sont de natures différentes, à la fois en termes de dessertes, mais aussi de tarification, billettique ou encore d'équipements aux arrêts.

Réalisations avant 2030

Pour rendre les transports en commun plus attractifs, SYTRAL Mobilités ambitionne de **mettre en œuvre un réseau unifié**, en plusieurs étapes :

- **Hiérarchiser les lignes** à l'échelle du ressort territorial, afin de faciliter la compréhension de l'offre par les usagers (2025) ;
- **Mettre en place une tarification unifiée**, disposant de supports de billettique et d'une grille tarifaire identiques (2025) ;
- **Créer une identité visuelle propre à ce nouveau réseau**, que ce soit en ce qui concerne la cohérence de la livrée des bus et cars du réseau (couleurs et décorations extérieures), des équipements utilisés pour les arrêts (couleurs, services associés) ou les documents de communication (charte graphique et numérique…) ;
- **Unifier** l'information voyageurs (2025).

Réalisations avant 2040

SYTRAL Mobilités et la Région Auvergne Rhône-Alpes rechercheront la meilleure articulation entre leurs réseaux de transports en commun. Cette articulation pourra se faire en plusieurs étapes, avec des réflexions à mener puis des actions à conduire sur :

- L'adaptation des services interurbains routiers de SYTRAL Mobilités au déploiement progressif d'une offre ferroviaire renforcée ;
- La diffusion de l'information aux usagers ;
- L'interopérabilité des supports de billettique ;
- L'intégration des trajets effectués sur les offres régionales à l'intérieur du ressort territorial (ferroviaires et routières) à la grille tarifaire du réseau unifié.



Matériel roulant permettant l'accès aux personnes à mobilité réduite dans les tramways de l'Agglomération lyonnaise

Action n° 2

Poursuivre les efforts pour l'accessibilité du réseau de transports en commun à tous les usagers

SYTRAL Mobilités

Opérateurs de transports, gestionnaires de voirie et d'espaces publics

L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et en situation de handicap du réseau de transports en commun dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités est dans l'ensemble très satisfaisant : l'ensemble des lignes de métro et tramway ainsi que les bus et cars sont accessibles. 74 % des 6 023 arrêts de bus du réseau urbain lyonnais sont également accessibles.

SYTRAL Mobilités et les autres autorités organisatrices de la mobilité doivent poursuivre leurs efforts pour améliorer la qualité globale de l'accessibilité de leur réseau.

N.B. : les questions d'accessibilité universelle de l'espace public sont abordées dans l'axe 2 du levier 3.

BON À SAVOIR

Fin 2023, 89 % des 800 arrêts prioritaires inscrits dans le Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SDAP) TCL ont été aménagés, 83 % des 337 arrêts prioritaires inscrits dans le SDAP Cars du Rhône et 70 % des 68 arrêts prioritaires inscrits dans le SDAP Libellule.

Réalisations avant 2030

- **Assurer l'accessibilité de tous les arrêts prioritaires de bus et de cars ;**
- **Poursuivre la formation du personnel** aux modalités de contact avec le public ;
- **Créer une Commission d'Accessibilité à l'échelle des Territoires Lyonnais** pour la coordination des actions relatives à l'accessibilité et prendre en compte les expériences et avis de l'ensemble des publics en situation de handicap ;
- **Étudier et mettre en place des actions permettant d'améliorer l'accessibilité cognitive** du réseau de transport en commun (ex : sonorisation des bornes d'information voyageurs).

Réalisations avant 2040

- Réaliser des actions permettant d'améliorer l'accessibilité cognitive du réseau de transports en commun (ex : sonorisation des bornes d'information voyageurs).

Action n° 3

Améliorer le confort et la qualité de service pour les usagers des transports collectifs

SYTRAL Mobilités

Gestionnaires de voirie, opérateurs de transports collectifs

Pour encourager l'usage des transports en commun SYTRAL Mobilités souhaite renforcer le confort et la qualité de service pour améliorer la perception de l'usager.

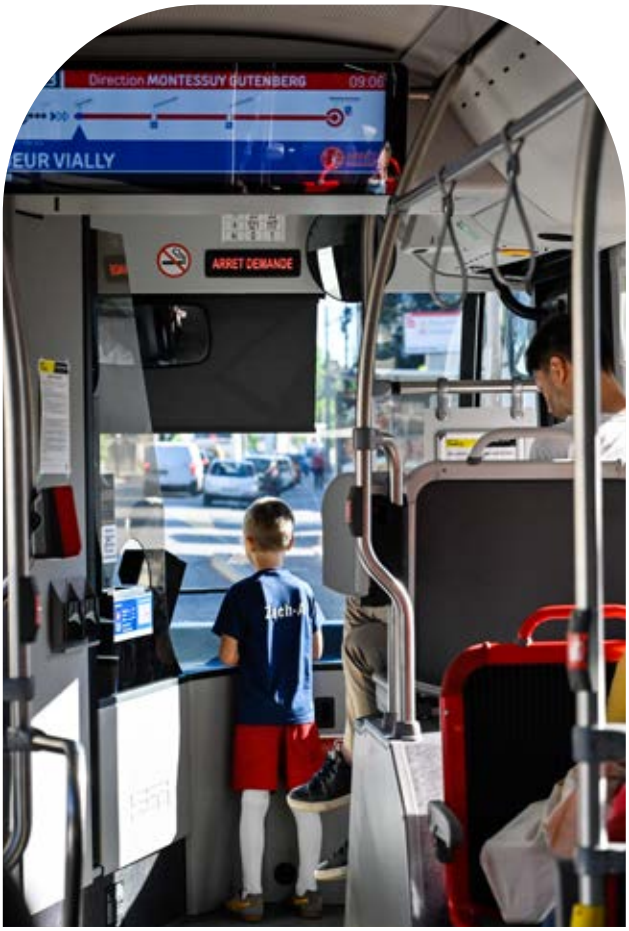
Réalisations à venir

Différents types de mesures seront mises en œuvre, permettant :

- **D'augmenter** si besoin l'espace disponible au sein des véhicules ou des arrêts (via un meilleur dimensionnement de l'offre, des véhicules, des arrêts ou quais) pour garantir aux usagers un espace suffisant et permettre aux personnes fragiles d'accéder à des places assises ou endroits réservés ;
- **Proposer** des équipements adaptés dans les véhicules et aux arrêts, afin de rendre plus agréables les conditions de trajet et d'attente (climatisation des véhicules, protection des intempéries et du soleil et places assises aux points d'arrêts, informations sur les services à proximité, services en lien avec l'usage des smartphones...) ;
- **Répondre** aux besoins spécifiques des voyageurs (par exemple, emports des vélos / trottinettes, rangements pour les valises...) en identifiant des emplacements spécifiques dans le matériel roulant, en soute ou à l'extérieur ;
- **Garantir** la propreté des arrêts et des véhicules ;
- **Améliorer** l'accueil et l'orientation des usagers, grâce à des moyens humains et/ou matériels afin d'améliorer leur sécurité.

EXEMPLE

Dans le contrat de délégation de service public d'exploitation des modes lourds du réseau TCL 2025-2035, un système de bonus-malus a été introduit pour améliorer la qualité de service et la satisfaction des usagers.
Ainsi, un malus pouvant aller jusqu'à 5,85 M€ par an est prévu en cas d'interruptions d'exploitation des lignes de métro dont la responsabilité est attribuée au délégataire.
Une incitation financière d'un maximum de 1,65 M€ par an est également prévue par rapport à la mesure de la satisfaction des usagers du réseau, estimée à partir d'une enquête annuelle.



Usagers dans le bus C13 du réseau TCL

Action n° 4

Adapter les moyens d'exploitation, notamment matériels et humains, pour un réseau de qualité

SYTRAL Mobilités

La mise en œuvre progressive d'une offre ambitieuse dans le cadre de la création du réseau unifié devra s'accompagner d'un développement des moyens d'exploitation (matériels et humains).

Les objectifs d'augmentation de l'offre et l'engagement de SYTRAL Mobilités dans la diminution des émissions polluantes nécessiteront également des investissements importants dans le matériel roulant et les centres de maintenance et de remisage.

Par ailleurs, la crise de recrutement de personnel roulant dans laquelle se trouve l'Europe depuis quelques années a remis en lumière le rôle primordial des moyens humains dans l'exploitation du réseau.

De manière continue, SYTRAL Mobilités renforce son action auprès des opérateurs pour :
- Poursuivre les efforts de recrutement déjà engagés ;
- Améliorer l'attractivité de ces métiers ;
- Fidéliser les personnels en place ;
- Assurer leur remplacement en cas de besoin.



Campagne de recrutement TCL - 2023

Réalisations avant 2030

- **Créer un nouveau centre de maintenance et de remisage de bus à Chassieu** ;
- **Adapter et mettre aux normes les dépôts existants par rapport à l'évolution du parc de bus excluant progressivement les véhicules diesels.** Ils seront progressivement dotés de systèmes de charge pour bus électriques et de stations de compression pour les bus au gaz ;
- **Poursuivre l'extension du réseau de trolleybus** dont la performance et l'efficience énergétique sont avérées depuis plusieurs décennies. De plus, les nouveaux véhicules dits « IMC » (In Motion Charging) permettent des itinéraires sans ligne aérienne de contact sur 40 à 50 % du parcours ;
- **Étudier l'extension du dépôt bus actuel situé sur la CAVBS ou la recherche d'un site pour la création d'un nouveau dépôt à moyen terme.**

Réalisations avant 2035

- **Créer deux centres de maintenance et de remisage de bus supplémentaires** dans le territoire de la Métropole de Lyon ;
- **Renouveler la flotte de bus et cars en vue d'un parc roulant 100 % en motorisation électrique ou bio-GNV ;**
- **Poursuivre le renouvellement du matériel roulant métro et faire évoluer le parc tramway, notamment par l'acquisition de nouvelles rames de 43 m et une rénovation des rames de 32 m.**



Station de ravitaillement en bio-GNV

Synthèse de l'axe 3

Actions	Pilotes	Partenaires	Echéances 2030	Echéances 2035	Echéances 2040	Indicateurs de suivi
Action 1 : Structurer et mettre en œuvre le réseau unifié a l'échelle de SYTRAL mobilités	SYTRAL Mobilités	Région	X		X	Études de mise en œuvre Nombre d'abonnements / forfaits TC /Nombre d'utilisateurs de l'application mobile de SYTRAL Mobilités Étude qualitative à mener auprès des usagers
Action 2 : Poursuivre les efforts pour l'accessibilité du réseau de transports en commun à tous les usagers	SYTRAL Mobilités	Opérateurs de transports Gestionnaires de voirie et d'espaces publics	X	X	X	Aménagements et équipements complémentaires Nombre de points d'arrêt du réseau de transport collectif mis en accessibilité Nombre de véhicules de transports collectifs accessibles
Action 3 : Améliorer le confort et la qualité de service pour les usagers des transports collectifs	SYTRAL Mobilités	Gestionnaires de voirie Opérateurs de transports collectifs	X	X	X	Baromètre de satisfaction usager Taux de régularité
Action 4 : Adapter les moyens d'exploitation, notamment matériels et humains, pour un réseau de qualité	SYTRAL Mobilités		X	X		Part du parc avec une motorisation électrique ou GNV

Levier 2 - Axe 3

Mesures à mettre en œuvre en accompagnement du plan d'action afin d'en réduire les impacts environnementaux, conformément aux propositions faites dans l'évaluation environnementale du Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

Actions concernées	Mesures
Action n° 2 Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports en commun	Élaborer un « Guide des aménagements » pour les quais et arrêts de transports collectifs
Action n° 3 Développer le transport collectif fluvial	Évitement des sites et éléments à enjeux (arbres, bâtiments)
	Éloigner les futurs sites de remisage et de maintenance de zones habitées
	Établir un Plan de Respect de l'Environnement (PRE) pour le chantier
	Étudier les solutions de réemploi avec les fournisseurs de batteries
	Réflexion concernant l'implantation des arrêts pour limiter les nuisances sonores liées aux arrêts / démarrages
	Privilégier la réhabilitation de friches
	Soin apporté à l'insertion des futurs sites de maintenance ou de remisage

Axe 4 : Faciliter et favoriser l'intermodalité

Pour une mobilité intermodale optimisée et fluide, il est important d'avoir une stratégie globale et cohérente visant à faciliter les connexions et les transferts entre les différents modes de transport :

Action 1 : Élaborer une stratégie d'intermodalité à l'échelle des territoires lyonnais

Le rabattement sera optimisé en développant les mobilités actives et partagées, sans oublier les personnes qui n'ont pas d'autres moyens que la voiture pour rejoindre les pôles d'échanges :

Action 2 : Faciliter le rabattement et la diffusion par les modes actifs

Action 3 : Optimiser le rabattement automobile vers les transports collectifs

Faciliter l'accès aux transports en commun nécessite des pôles d'échanges de proximité dotés d'offres de mobilité, de stationnements voiture et vélo ainsi que de services attrayants pour les usagers :

Action 4 : Créer des pôles de rabattement de proximité

Action 5 : Développer les offres de mobilité et de services dans les pôles d'échange

Les pratiques de rabattement sur les réseaux structurants se font pour l'essentiel dans la proximité des arrêts, stations et gares. Le temps pour effectuer le trajet de rabattement est généralement inférieur à celui nécessaire au déplacement qui suit en transport en commun.

Dans l'objectif de renforcer l'usage des transports en commun, il est indispensable de faciliter le rabattement par les modes actifs, la marche s'inscrivant dans la proximité directe et le vélo permettant d'étendre l'aire d'attraction des points d'arrêt.

Il est également nécessaire d'optimiser le rabattement et la diffusion en voiture pour les personnes ne disposant pas d'alternative pour rejoindre les pôles d'échanges.

BON À SAVOIR

- **L'intermodalité** est l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.
- **La multimodalité** désigne la présence de plusieurs offres de transport entre deux lieux.

Le développement des offres structurantes en transport en commun, amènera à localiser et organiser de nouveaux pôles d'échanges dans le territoire, y compris en lien avec les lignes de cars à haut niveau de service et les nouveaux services de covoiturage.

Enfin, une attention particulière sera portée sur le développement des autres offres de mobilité et de services dans les principaux pôles d'échanges qui peuvent également constituer des lieux de vie au-delà de leur fonction liée à la mobilité.

Action n° 1
Élaborer une stratégie d'intermodalité à l'échelle des territoires lyonnais

SYTRAL Mobilités

Métropole de Lyon, EPCI, communes, Région, SMT AML

Dans le cadre de la mise en place d'un réseau de transports collectifs unifié à l'échelle du ressort territorial, SYTRAL Mobilités s'engage à **formaliser avec l'ensemble des partenaires concernés (Métropole de Lyon, EPCI, Région, SMT AML, ...) une stratégie d'intermodalité** permettant d'optimiser les conditions multimodales de rabattement et diffusion autour des différents pôles d'échanges du territoire. **Elle aura notamment pour objectif de permettre des rabattements sur les offres de transports collectifs le plus proche possible des domiciles des habitants du territoire, afin de contribuer à développer l'usage de la marche, du vélo et du covoiturage en lien avec les transports collectifs, mais aussi d'optimiser les besoins en parcs relais automobile (ainsi que le dimensionnement de leurs voies d'accès) connectés aux lignes fortes.**



Intermodalité en gare de Brignais

Cette stratégie d'intermodalité, qui constituera un cadre commun pour les différents acteurs impliqués dans les aménagements et l'exploitation de services rassemblés dans des lieux multimodaux aura pour objet de :

- Assurer l'intégration urbaine des pôles d'échanges multimodaux et faciliter l'accès et la circulation en modes actifs (itinéraires, stationnements vélo, services vélo) ;
- Développer une offre de transports collectifs en intermodalité en optimisant les correspondances et en réduisant les incertitudes ;
- Optimiser le stationnement automobile et intégrer le covoiturage ;
- Améliorer les conditions d'attente en termes d'information voyageurs, de confort, de sentiment de sécurité et de services complémentaires.

Elle sera **élaborée en cohérence avec les politiques intermodales développées à l'échelle du Service Express Régional Métropolitain dans les territoires voisins,** afin de proposer un système intermodal cohérent à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Afin d'homogénéiser les méthodes de mise en œuvre, des documents plus opérationnels (schémas directeurs…) élaborés par SYTRAL Mobilités et les principaux acteurs concernés viendront compléter la stratégie d'intermodalité une fois élaborée.

« Au-delà des déplacements locaux, le vélo a un potentiel important en intermodalité avec les transports collectifs. Pour cela, il faut faciliter les rabattements à vélo vers les arrêts de transports collectifs ou les gares, travailler sur le stationnement sécurisé à proximité. »

Atelier d'élus

Réalisations avant 2030

Élaboration de la stratégie d'intermodalité par SYTRAL Mobilités (2026).

Action n° 2
Faciliter le rabattement et la diffusion par les modes actifs

Métropole de Lyon, EPCI, Région, Communes

SYTRAL Mobilités, SNCF Réseau

Les modes actifs, marche, vélo et autre engin de déplacement personnel (EDP) sont les principaux modes de rabattement et de diffusion en lien avec les transports en commun.

La marche est le principal moyen utilisé pour rejoindre les arrêts de métro, de bus ou de tramway, mais moins pour le train, les aires de chalandise des gares étant globalement plus étendues. Le vélo, et en particulier le vélo à assistance électrique, permet d'élargir fortement l'aire de chalandise des pôles d'échanges, sans recours indispensable à la voiture.

BON À SAVOIR

- SYTRAL Mobilités et la Métropole de Lyon aménageront d'ici 2026 **2 500 places de stationnement pour les vélos** en correspondance avec les transports urbains ;
- La Métropole de Lyon aménagera **3 000 places de stationnement pour les vélos en gare de Lyon Perrache et Part-Dieu ;**
- La Région Auvergne - Rhône-Alpes aménagera **700 places de stationnement pour les vélos sur le réseau TER** au sein de la Métropole de Lyon.

À l'interface entre ces deux modes de déplacements, l'usage d'un **engin de déplacement personnel,** en particulier de la trottinette, est en plein développement et permet d'effectuer son déplacement intermodal en conservant son équipement de bout en bout du fait de son faible encombrement.

Réalisations avant 2030

SYTRAL Mobilités et les différents maîtres d'ouvrage compétents (collectivités, exploitants de voirie, …) s'engagent à :

- **Expertiser et améliorer les conditions d'accès à pied, à vélo** et en trottinettes aux principaux points d'arrêts du réseau de transports collectifs ;
- **Établir un schéma directeur et un plan d'action,** en déclinaison de la stratégie d'intermodalité, pour identifier et prioriser les niveaux d'équipements (stationnements vélos, services de location vélos ou de réparation…) et d'aménagements d'itinéraires d'accès des principaux arrêts de transports collectifs ;
- **Dimensionner et sécuriser 3 000 emplacements de stationnement pour les vélos** à proximité des arrêts des offres de mobilité mises en place par SYTRAL Mobilités.

L'objectif est que les pôles d'échange accueillent, selon leur dimensionnement **une offre de stationnement vélo adaptée à chaque usage :**

- **Arceaux** sur voirie et facilités d'accès ;
- **Consignes sécurisées** réservées aux usagers des transports ;
- **Places dédiées** aux vélos spéciaux.

Ces stationnements doivent être présents à chaque point d'entrée des pôles d'échanges, notamment dans le cas des gares bifaces.



Parc relais vélo - gare d'Oullins

Le déploiement de systèmes sécurisés pour le stationnement des vélos peut également permettre aux voyageurs de disposer d'un vélo à leur point de départ et d'un autre à leur arrivée, ceci permettant de limiter les besoins d'emport des vélos dans les matériels roulants qui peuvent poser des problèmes de place et de sécurité, en particulier aux heures de pointe.

L'emport des vélos est actuellement autorisé dans la plupart des trains TER, dans les transports interurbains (acquisition progressive de matériel roulant équipé de dispositifs d'emport) et dans les tramways hors heures de pointe et d'affluence. Cette possibilité fera l'objet d'expérimentations, par exemple pour certaines lignes de bus, puis d'une évaluation qui permettra le cas échéant de faire évoluer les dispositifs mis en place.

En complément de l'amélioration des conditions d'accès et de stationnement, **la pertinence et le dimensionnement de systèmes de mise à disposition de vélos** (vélos en libre-service ou location de vélos courte durée) seront étudiés dans les principaux pôles d'échanges du territoire.

PLANS LOCAUX DE MOBILITÉ - MISE EN ŒUVRE AU NIVEAU LOCAL

Les PLM viendront détailler et préciser la localisation et le dimensionnement des infrastructures de stationnement vélo (notamment sécurisés) et d'engins de déplacement personnel au niveau de chaque pôle d'échanges, en cohérence avec les orientations du Plan de Mobilité, celles de la stratégie d'intermodalité à l'échelle du ressort territorial (action 1), ainsi qu'avec le niveau de la desserte en transports collectifs.

Action n° 3
Optimiser le rabattement automobile vers les transports collectifs

Métropole de Lyon, EPCI, SYTRAL Mobilités

Région, Communes

Dans la perspective du déploiement d'un réseau unifié de transports en commun, il est important de favoriser **l'usage des modes actifs en intermodalité par rapport à celui de la voiture individuelle.**

Néanmoins, le rabattement en voiture individuelle restera incontournable pour des personnes résidant dans les secteurs les moins denses et les plus éloignés des pôles d'échange ainsi que pour des personnes à mobilité réduite.

SYTRAL Mobilités, la Métropole de Lyon et la Région Auvergne Rhône-Alpes partagent **l'ambition de disposer d'une gestion cohérente des différents espaces de stationnement** situés à proximité des gares et principaux arrêts de transports en commun.



Réalisations avant 2030

Sur le modèle de ce qu'engagent la Métropole de Lyon et SYTRAL Mobilités pour l'exploitation des parcs-relais au sein de la Métropole de Lyon des études seront progressivement conduites pour :

- **Bâtir un programme d'actions** partagé permettant d'optimiser le rabattement automobile, et notamment de l'inciter le plus en amont possible pour diminuer les distances parcourues en voiture ;
- **Accompagner au mieux la montée en puissance** de l'usage des offres structurantes de transports collectifs ;
- **Coordonner le fonctionnement des différents pôles d'échanges** pour éviter les éventuels effets de bord et phénomènes de report, en intégrant aux réflexions les politiques de stationnement sur voirie des communes concernées ;
- **Aller progressivement vers un usage des parcs-relais réservé aux usagers des transports collectifs,** qu'il s'agisse des transports urbains, interurbains ou ferroviaires.

PLANS LOCAUX DE MOBILITÉ – MISE EN ŒUVRE AU NIVEAU LOCAL

Les PLM viendront détailler et préciser la localisation et le dimensionnement des infrastructures de stationnement automobile au niveau de chaque pôle d'échanges, en cohérence avec les orientations du Plan de Mobilité et celles de la stratégie d'intermodalité à l'échelle du ressort territorial (action 1).

EXEMPLE

Sur son territoire, la Métropole de Lyon a élaboré une stratégie des parcs-relais qui repose sur 2 principes :

- **Mise en place d'un système de contrôle d'accès sur les parcs-relais des gares,** afin d'harmoniser les règles d'usage des parcs-relais TER et TCL ;
- **Priorisation des usagers pour l'accès aux parcs-relais TER et TCL saturés.**

Le principe de priorisation des usagers est fait selon les critères suivants :

- Les parcs-relais concernés doivent être saturés à l'horizon 2030 ;
- Les usagers priorisés sont : les usagers en covoiturage, les Personnes à Mobilité Réduite, les usagers domiciliés à plus de 1 ou 2 km du pôle d'échanges.

Action n° 4

Créer des pôles de rabattement de proximité

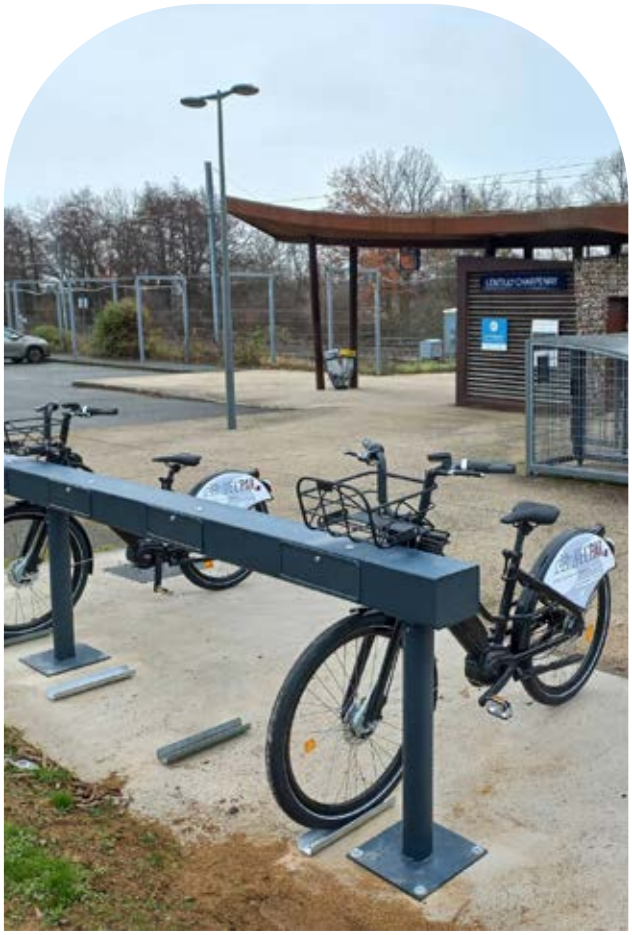
Métropole de Lyon, EPCI, SYTRAL Mobilités, Communes

En lien notamment avec le développement du réseau structurant de cars à haut niveau de service, de **nouveaux pôles de rabattement de proximité autour d'arrêts** stratégiques seront mis en place en partenariat entre la Métropole de Lyon, les EPCI, SYTRAL Mobilités et les communes concernées.

Réalisations à venir

Identifier les localisations et aménager des pôles de rabattement de proximité, à vocation plus locale que les haltes et gares ferroviaires qui devront :

- **Proposer** des conditions de rabattement optimales à pied, à vélo et en voiture, en particulier partagée (autopartage, covoiturage), afin d'étendre l'aire de chalandise de ces arrêts aux communes voisines ;
- **Permettre** des correspondances optimisées pour faciliter les déplacements en transports collectifs de bout en bout.



Pôle d'échanges - Gare de Lentilly-Charpenay

Action n° 5

Développer les offres de mobilité et de services dans les pôles d'échanges

Région, SYTRAL Mobilités

Réalisations avant 2030

Afin de garantir un fonctionnement lisible, simple et attractif pour les usagers, SYTRAL Mobilités, en coordination avec les différents maîtres d'ouvrage et gestionnaires, **définira des principes plus globaux de conception, d'aménagement et de gestion des pôles d'échanges.**

Ces principes permettront :

- **De dimensionner** les différentes composantes : lieux d'attente, espaces d'accueil et information, espaces dévolus aux stationnements, etc. ;
- **D'offrir** de l'information multimodale pour le rabattement et la diffusion ;
- **D'aménager** ces pôles d'échanges dans une logique de parfaite insertion urbaine, avec notamment :
  - les modalités de traitement des cheminements ;
  - un jalonnement et de la signalétique pour les piétons et les cyclistes ;
  - l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, la régulation des flux de véhicules et de leur stationnement, etc.
- **D'apporter** l'offre de commerces et services nécessaire aux usagers (boutiques, services de réparation et d'entretien des vélos, accès wifi, systèmes de consignes, conciergeries multiservices, infrastructures de recharge de véhicule électrique, etc.) ;
- **D'intégrer** les nouvelles formes de mobilité : mobilités individuelles mécanisées ou non, autopartage, etc. ;
- **D'organiser** de manière partenariale la gestion du pôle : veille, maintenance coordonnée des équipements, suivi des usages, etc.
- **De prendre en compte** et chercher à réduire les éventuelles nuisances générées pour les habitants au droit des pôles d'échanges (nuisances sonores notamment).

Ces principes devront s'articuler entre les différentes structures gestionnaires de réseau (SYTRAL Mobilités, Région, etc.)

BON À SAVOIR

Un pôle d'échanges est un lieu ou espace d'articulation des réseaux de mobilité qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport de voyageurs ou entre deux services d'un même mode (par exemple d'une ligne de transports collectifs vers une autre).

Au-delà des divers services qui peuvent être rendus au sein du lieu (commodités, diffusion d'information, vente de titres de divers services de mobilité, espaces commerciaux ou de retraits de colis…), les notions de déplacements de rabattement et de diffusion vers/depuis ces pôles sont fondamentaux et font donc partie de la stratégie d'intermodalité à mettre en œuvre.



Vélostation sécurisée Park Vélo'v Villette dans la gare Lyon - Part-Dieu

Synthèse de l'axe 4

Actions	Pilotes	Partenaires	Echéances 2030	2035	2040	Indicateurs de suivi
Action 1 : Élaborer une stratégie d'intermodalité à l'échelle des territoires lyonnais	SYTRAL Mobilités	Métropole de Lyon EPCI Communes Région SMT AML	X			Actions en faveur de la coordination des horaires, de la lisibilité de l'intermodalité sur le réseau interurbain…
Action 2 : Faciliter le rabattement et la diffusion par les modes actifs	Métropole de Lyon EPCI Région Communes	SYTRAL Mobilités SNCF Réseau	X	X	X	Nombre d'arceaux vélos et d'emplacements sécurisés Emplacements pour les vélos-cargos Offres de services vélo dans les gares et PEM
Action 3 : Optimiser le rabattement automobile vers les transports collectifs	Métropole de Lyon EPCI SYTRAL Mobilités	Communes Région	X			Projets réalisés / infrastructure Programmes d'action rabattement automobile Nombre de PEM régulateurs…
Action 4 : Créer des pôles de rabattement de proximité	Métropole de Lyon EPCI SYTRAL Mobilités Communes		X	X	X	Niveau d'équipements des pôles d'échanges en fonction de l'avancement des lignes CHNS
Action 5 : Développer les offres de mobilité et de services dans les pôles d'échanges	Région SYTRAL Mobilités		X	X	X	Taux de correspondances

Levier 2 - Axe 4

Mesures à mettre en œuvre en accompagnement du plan d'action afin d'en réduire les impacts environnementaux, conformément aux propositions faites dans l'évaluation environnementale du Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

Actions concernées	Mesures
Action n° 2 Faciliter le rabattement et la diffusion par les modes actifs	Privilégier l'implantation sur des espaces déjà artificialisés
	Privilégier un stationnement vélo en épi ce qui permet de diminuer la surface utilisée et de prévoir plus de stationnements pour les vélos
	Favoriser la densité (ex : parkings rotatifs) et privilégier les revêtements perméables ou les sols végétalisés
	Prendre en compte l'esthétisme de l'aire de stationnement vélo
Action n° 4 Créer des pôles de rabattement de proximité	Établir un Plan de Respect de l'Environnement (PRE) pour le chantier
	Fixer des exigences en matière de qualité de traitement des abords notamment en termes de place du végétal
	Favoriser la densité (ex : parkings rotatifs) et privilégier les revêtements perméables ou les sols végétalisés
	Engager une réflexion sur la mutualisation des stationnements aux abords des pôles de rabattement

Axe 5 : Donner à la marche et au vélo toute leur place pour les déplacements de courte et moyenne distance

Pour les déplacements courts, on doit pouvoir marcher ou pédaler sans difficultés.

Pour encourager les personnes à effectuer leurs courts trajets à pied, le Plan de Mobilité entend :

Action 1 : Garantir la marchabilité du territoire

En parallèle, il s'agit de déployer un réseau cyclable à l'échelle du territoire avec un système complet comprenant des infrastructures, des services et des mesures incitatives notamment :

Action 2 : Aménager un réseau cyclable structurant à l'échelle du ressort territorial

Action 3 : Renforcer le maillage des réseaux cyclables du territoire

Action 4 : Renforcer l'offre de stationnement vélo

Action 5 : Élargir et densifier l'offre de vélo en libre-service ou en location de courte durée

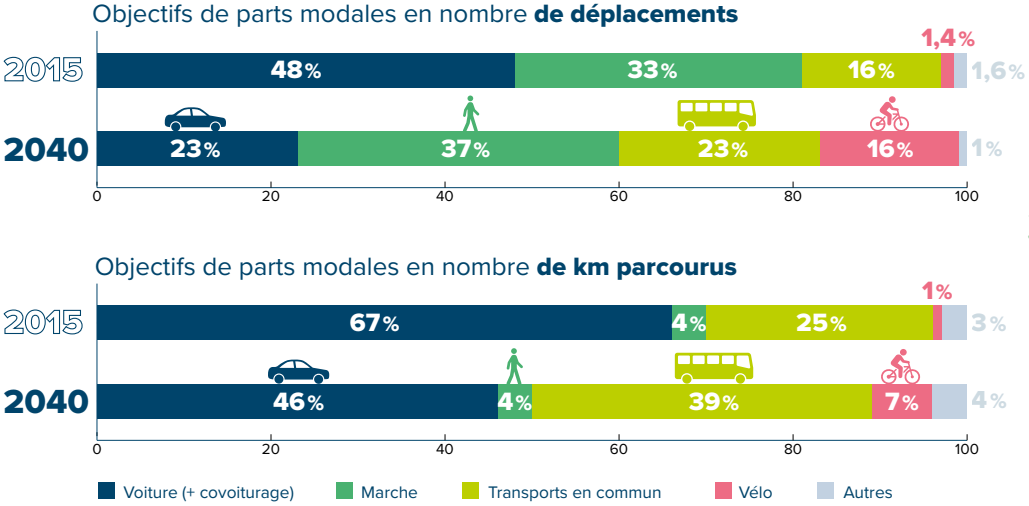
La marche est le mode de déplacement le plus simple et le plus utilisé pour les déplacements de proximité et pour accéder aux différents services de mobilité complémentaires, notamment les transports en commun. L'amélioration des conditions de pratique de la marche, la « marchabilité », doit permettre **à de nombreuses personnes d'effectuer leurs courts déplacements à pied, particulièrement ceux inférieurs à 1 km** pour lesquels la part modale de la voiture reste importante dans certains territoires. De plus, le Plan de Mobilité porte également l'objectif d'allonger la longueur des déplacements effectués à pied. Certaines tranches d'âges de la population pourront être particulièrement visées par des mesures de communication (Levier 4, Axe 1), notamment les jeunes et les personnes âgées, en raison des bénéfices attendus sur la santé (diminution du risque d'obésité, augmentation de l'effort physique quotidien, ...).

Le Plan de Mobilité porte également une ambition très forte pour le développement de l'usage du vélo. Il s'agit d'augmenter fortement cette pratique, à la fois en nombre de déplacements réalisés chaque jour mais aussi en termes de longueur des déplacements, notamment en s'appuyant sur le développement du vélo à assistance électrique qui permet à ses utilisateurs d'allonger les distances parcourues et de franchir des dénivelés plus importants. Pour développer cet usage, c'est tout un système vélo qui doit être mis en place avec :

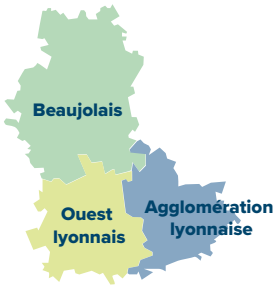
- **Un réseau cyclable structurant** à l'échelle du ressort territorial et en lien avec les territoires voisins ;
- **Un réseau cyclable finement maillé** dans tous les territoires ;
- **Une offre de stationnement** vélo bien dimensionnée et fonctionnelle ;
- **L'extension des systèmes de vélos en libre-service et de location de vélos de courte durée.**

Ressort territorial

Objectifs de parts modales en nombre **de déplacements**



Objectifs de parts modales en nombre **de km parcourus**



Voiture (+ covoiturage) | Marche | Transports en commun | Vélo | Autres

Action n° 1
Garantir la marchabilité du territoire

Communes, EPCI, Métropole de Lyon

Département du Rhône

L'usage de la marche est lié aux nécessités de distances à parcourir et à la qualité des aménagements. Ainsi, dans les secteurs urbains les plus denses du cœur de l'Agglomération lyonnaise ou dans les polarités urbaines proposant des aménagements qualitatifs, la marche est le mode dominant pour les déplacements de proximité.

Même dans ces territoires, mais surtout dans les secteurs périurbains ou ruraux, les conditions de sécurité et de confort ne sont en revanche pas toujours réunies pour permettre des déplacements à pied dans de bonnes conditions.

La marche doit être favorisée dans tous les territoires par :

- **L'amélioration de la marchabilité et la mise en accessibilité** de la voirie et de l'espace public portée par les collectivités concernées ;
- **L'amélioration du confort** des déplacements à pied, en commençant par le respect des normes de largeur minimale des trottoirs (1,4 m) ;
- **La mise en œuvre** d'un jalonnement cohérent ;
- **La prise en compte des aspects de sécurité** des déplacements (Levier 3, Axe 2 et Levier 4, Axe 3).



Voie piétonne ombragée pour encourager à la marche - Lyon

Plus généralement, les aménagements favorables à la marche, qu'il s'agisse de trottoirs, de zones de rencontre ou d'aires piétonnes doivent se développer :

- En priorité au sein des centralités ;
- En accompagnement de la baisse des trafics automobiles permettant des réaménagements de l'espace public ;
- Et dans la mesure du possible le long des itinéraires permettant de relier des points d'intérêt tels que les pôles d'emplois, les équipements, les services, les pôles d'échanges excentrés…

Les aménagements favorables aux piétons devront également prendre en compte le confort de marche (bancs…) et la nécessaire adaptation aux changements climatiques : végétalisation apportant ombre et fraîcheur, choix de matériaux limitant la formation d'îlots de chaleur, points d'eau…

Réalisations avant 2030

Dans le territoire de la Métropole de Lyon :

- **Mettre en œuvre l'ensemble des actions du Plan Piéton** de la Métropole de Lyon d'ici 2026 ;
- **Développer 60 km d'itinéraires piétons sécurisés et accessibles** (trottoirs, aires piétonnes, zones de rencontres), sachant qu'actuellement 360 km de voiries métropolitaines ne sont pas équipées de trottoir ;
- **Multiplier par trois** la surface des aires piétonnes, notamment dans les centralités et aux abords des établissements scolaires ;
- **Étudier** et construire cinq franchissements pour les modes actifs (passerelles, passages sous-terrain) ;
- **Concevoir un réseau de magistrales piétonnes, entre les principaux générateurs** piétons et engager sa mise en œuvre ;
- **Poursuivre l'apaisement des voies** avec le développement des villes à 30 km/h, des zones 30 et des zones de rencontre pour faciliter les déplacements à pied ;
- **Création d'une Zone à Trafic Limitée (ZTL)** en Presqu'île de Lyon pour favoriser la tranquillité et le confort piéton.

Dans le reste du ressort territorial :

- **Réaliser un plan piéton** pour chaque EPCI avec une programmation permettant une mise œuvre des actions entre la date d'approbation et 2040.

Réalisations avant 2040

Dans le territoire de la Métropole de Lyon :

- **Créer de nouvelles liaisons piétonnes (trottoir, aire piétonne ou zone de rencontre) sur 100 km supplémentaires ;**
- **Finaliser l'aménagement du réseau de magistrales piétonnes.**

PLANS LOCAUX DE MOBILITÉ - MISE EN OEUVRE AU NIVEAU LOCAL

Les Plans Locaux de Mobilité intégreront obligatoirement le développement de l'usage de la marche à pied et des aménagements qui le permettent. Ils pourront tenir lieu de Plan Piéton et localiseront les itinéraires prioritaires à aménager.

BON À SAVOIR

Les **magistrales piétonnes** sont un réseau d'itinéraires piétons qualitatifs destinés à promouvoir et à étendre le domaine de pertinence de la marche au sein des agglomérations, sur des trajets entre pôles générateurs de déplacements piétons mais aussi en intermodalité avec les transports collectifs. Il s'agit donc de mettre en œuvre des itinéraires :

- Continus et lisibles ;
- Confortables et agréables pour tous ;
- Limitant les conflits d'usages (carrefours, interactions piétons/cyclistes) ;
- Articulés avec les transports collectifs.

Des initiatives de ce type ont déjà été menées en France, à Strasbourg par exemple ou encore à Bruxelles en Belgique.

« Il faudrait accélérer la marchabilité des territoires pour les trajets quotidiens de moins de 1 km en prenant en compte la diversité des territoires, en intégrant les questions d'aménagement, en contraignant un peu plus les stationnements et ainsi rendre la marche agréable. »

Atelier d'élus

Action n° 2

Aménager un réseau cyclable structurant à l'échelle du ressort territorial

Département du Rhône, Métropole de Lyon, EPCI, communes

Le Plan de Mobilité planifie l'aménagement d'un réseau cyclable structurant à l'échelle du ressort territorial. Il a pour objectif de donner de la lisibilité à une échelle élargie et de servir d'ossature aux réseaux maillés locaux ainsi qu'à leur articulation entre plusieurs territoires.

Ce réseau s'appuie :

- Sur les **véloroutes et voies vertes d'intérêt régional** (Via Rhôna le long du Rhône, Voie Bleue le long de la Saône et Voie des Confluences en lien avec Saint-Étienne, Vienne et Bourgoin-Jallieu) ;
- Sur le **réseau des Voies Lyonnaises** porté par la Métropole de Lyon ;
- Sur l**es axes structurants pour les déplacements entre territoires** identifiés dans les schémas directeurs cyclables, validés ou à l'étude, portés par les EPCI.

Pour son déploiement, la continuité des aménagements réalisés par la Métropole de Lyon, les EPCI et/ou le Conseil Départemental du Rhône devra être garantie entre les territoires, ainsi qu'en lien avec les territoires voisins du ressort territorial.

Le Plan de Mobilité identifie les principes de liaisons qui constituent ce réseau structurant qui devra être réalisé à l'horizon 2040, sans présager des itinéraires précis ni des aménagements à mettre en œuvre. Ces derniers devront néanmoins garantir la meilleure sécurité et le plus grand confort des cyclistes dans leurs déplacements, en fonction notamment des vitesses et du trafic automobile mesurés.



Voie lyonnaise n°2 reliant Fontaines-sur-Saône à Saint-Priest

Réalisations à venir

Dans le territoire de la Métropole de Lyon, le réseau des Voies Lyonnaises (355 km d'itinéraires à haut niveau de service) sera aménagé d'ici 2030.

Dans les autres territoires la mise en œuvre du réseau cyclable structurant (450 km d'itinéraires identifiés) sera plus progressive :

- D'ici 2030 : 40 % du réseau sera aménagé (180 km) ;
- D'ici 2035 : 80 % du réseau sera aménagé (360 km) ;
- D'ici 2040 : la totalité du réseau sera aménagé (450 km).

BON À SAVOIR

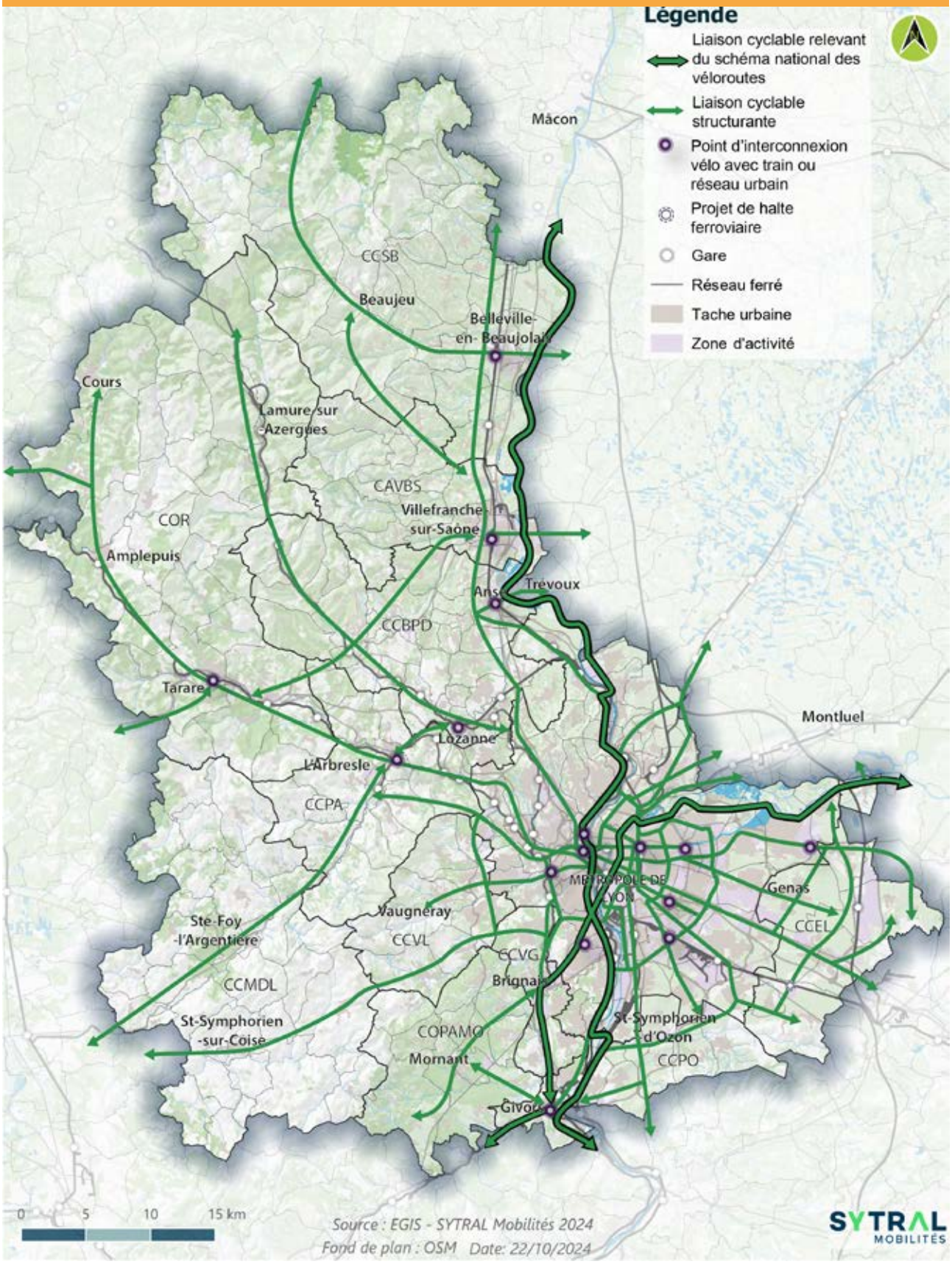
Le réseau vélo structurant du Plan de Mobilité se définit par :

- **La sécurité :** les aménagements devront être séparés de la circulation générale (piste cyclable ou voie verte). Les franchissements de carrefours feront l'objet d'une attention particulière ;
- **La lisibilité :** le jalonnement doit permettre d'identifier facilement les itinéraires du réseau cyclable structurant et de repérer les accès aux principaux pôles générateurs du territoire ;
- **L'efficacité :** les itinéraires les plus directs seront à rechercher, en limitant les efforts lorsque cela est possible et en traitant les coupures urbaines et géographiques, etc.
- **Le confort :** un aménagement de qualité sera recherché pour rendre le parcours agréable, à travers le revêtement utilisé, la végétalisation notamment pour l'ombrage, l'entretien, le mobilier (bancs, points d'eau…), etc.



Voie bleue - Belleville-en-Beaujolais

Réseau cyclable structurant cible à horizon 2040



Action n° 3

Renforcer le maillage des réseaux cyclables du territoire

Métropole de Lyon, EPCI, Département, communes

Le réseau cyclable structurant à l'échelle du ressort territorial doit être accompagné par le **développement d'un réseau cyclable maillé** permettant de garantir la sécurité et le confort des cyclistes pour l'ensemble de leurs déplacements.

Les solutions apportées pourront varier en fonction du contexte et de l'environnement. Le choix de **l'aménagement retenu se fera notamment en prenant en compte la vitesse de circulation des véhicules et les volumes des flux routiers,** afin de privilégier la sécurité des usagers.

Un travail sur **le jalonnement et la signalétique** est également à mener pour identifier les itinéraires favorables au vélo et valoriser leur compétitivité en termes de temps de parcours.

Plus globalement, **les continuités cyclables entre territoires devront être garanties,** en proposant notamment des typologies d'aménagement cohérentes pour améliorer la lisibilité des parcours pour les usagers.

PLANS LOCAUX DE MOBILITÉ - MISE EN ŒUVRE AU NIVEAU LOCAL

La Métropole de Lyon, la CAVBS et les EPCI volontaires définiront, dans le cadre de leurs Plans Locaux de Mobilité et/ou schémas vélo respectifs, les modalités et le calendrier de mise en œuvre d'ici à 2040 de ce réseau maillé qui traitera en priorité :

- Des itinéraires vers les centralités, les principaux pôles de services, d'équipements et d'emplois ou encore les quartiers prioritaires de la politique de la ville ;
- Des itinéraires vers et depuis les pôles d'échanges ;
- Des continuités avec les itinéraires des communes et EPCI voisins, y compris en dehors du ressort territorial (complémentaires aux axes identifiés dans le réseau structurant) ;
- Des normes minimales pour le stationnement des vélos dans les nouvelles constructions, dans le respect des règles du Code de la construction et de l'habitat.



Aménagement cyclable traversant le coeur de ville - Lissieu

Action n° 4

Renforcer l'offre de stationnement vélo

Métropole de Lyon, EPCI, Communes, SYTRAL Mobilités, Région

Département du Rhône

Les ambitions de report modal vers le vélo impliquent de **développer en cohérence l'offre publique de stationnement vélo.** Celle-ci se matérialisera sur la voirie et les espaces publics afin de permettre un stationnement au plus près des destinations des usagers. L'intégration de possibilités d'installation de stationnements vélo devra également être étudiée au sein des principaux équipements communaux et intercommunaux (administratifs accueillant du public, sportifs, culturels…).

Il s'agira de mettre en place :

- **Des arceaux en libre accès** sur l'espace public, en particulier en lieu et place d'emplacements de stationnement voiture à proximité des carrefours ;
- **Des abris sécurisés,** notamment dans les gares et pôles d'échanges.

L'aménagement d'emplacements pour les vélos dans les parkings en ouvrage sera également poursuivi, en prenant en compte la diversité des types de vélo (cargos, allongés, adaptés…).

- **L'offre de stationnement dans les espaces privés** est également à développer. Pour cela le cadre réglementaire s'est largement étoffé depuis les 10 dernières années, et des précisions sur les conditions d'accès y sont apportées. Pour les immeubles anciens ne disposant pas de stationnement, des abris sécurisés pourront être envisagés dans les parkings publics ou sur l'espace public. Pour les emplacements vélo au sein des locaux d'entreprises et des administrations, l'accompagnement des employeurs via les Plans de Mobilité Employeurs (PdME) permettra une sensibilisation et la mise en place d'aménagements en accord avec les besoins des salariés.

« Plusieurs stations Vélo'v n'ont plus de place ou n'ont pas de vélo. Il faut prévoir un turnover sur les places et des Vélo'v disponibles déployés plus large sur le territoire de SYTRAL Mobilités. Il faudrait optimiser les stations et augmenter l'offre selon les stations et les besoins des usagers. »

Panel citoyen

EXEMPLE

Le Plan Vélo de la Métropole de Lyon fixe les objectifs suivants pour le stationnement des vélos :

- Multiplier par 10 le nombre de places de stationnement sécurisé pour les vélos pour atteindre 9 000 places en 2026 ;
- Multiplier par 4 l'offre d'arceaux sur la voirie en veillant à leur déploiement au droit des polarités métropolitaines et en proposant des installations sur chaussée pour ne pas encombrer les trottoirs. Les équipements mis en place devront également permettre l'accueil de vélos de différents types, tels que des vélos-cargos, etc. L'objectif à 2026 est de 50 000 arceaux sur le territoire de la Métropole, offrant ainsi 100 000 places de stationnement.



Arceau en accès libre - Lyon 2e

Action n° 5

Élargir et densifier l'offre de vélos en libre-service ou en location de courte durée

Métropole de Lyon, EPCI, SYTRAL Mobilités

La mise à disposition de vélos en libre-service ou en location permet de développer l'usage du vélo en proposant un service à même de répondre à des besoins, notamment ponctuels et/ou en intermodalité.
Il existe en 2024 sur les territoires lyonnais plusieurs services de vélos en libre-service, que ce soit dans la Métropole de Lyon, la COR ou la CCPA.

BON À SAVOIR

Le service Vélo'v de la Métropole de Lyon existe depuis 2005 et compte en 2025 plus de 430 stations et 5 000 vélos. Il couvre aujourd'hui 24 communes de la Métropole de Lyon. Depuis 2020, l'offre s'est élargie avec 50 % des vélos disponibles en Vélo'v électriques. 89 000 personnes sont abonnées au service qui totalise 35 000 locations par jour en 2022.

Réalisations avant 2030

Étudier le développement et l'extension d'offres compatibles de vélos en libre-service à l'échelle du ressort territorial :

Dans le territoire de la Métropole de Lyon, poursuivre le développement du réseau de stations de vélos en libre-service :

- Autour des territoires déjà équipés et au sein des Quartiers prioritaires de la Politique de la Ville ;
- Dans les communes desservies par des lignes structurantes de transports collectifs (métro, tramway, BHNS) pour favoriser l'intermodalité.

La localisation des stations sera privilégiée dans les secteurs mixtes et denses, ainsi que dans le cadre de nouveaux projets urbains, garantissant un bon taux de rotation des vélos ainsi que dans les secteurs situés à proximité des axes du réseau cyclable structurant. En parallèle, la densification de l'offre existante et l'adaptation aux différents types de vélos seront poursuivies par la Métropole de Lyon.



Station velo'v

Dans le reste du ressort territorial, étudier le développement d'offres compatibles avec le service de la Métropole de Lyon pour proposer des services notamment :

- au sein de polarités répondant aux critères de densité urbaine permettant la mise en œuvre de ce type de service (Villefranche-sur-Saône…) ;
- à proximité des axes du réseau cyclable structurant ;
- au niveau des pôles d'échanges pour favoriser l'intermodalité ;
- dans les communes et pôles d'activités situés aux franges de la Métropole de Lyon.

En complément des vélos en libre-service, **le développement des services « classiques » de location de courte durée** doit être favorisé afin de :

- Permettre aux usagers de disposer d'un vélo dans les secteurs non couverts par un service de vélos en libre-service, en particulier dans les gares pour permettre la diffusion sur des distances plus importantes que ce que l'usager pourrait faire à pied, dans les zones d'activités ou commerciales qui peuvent couvrir des surfaces importantes, pour des usages touristiques, etc.
- Proposer d'autres types de vélos : vélos cargos, pliants, électriques ou non, pour enfants, inclusifs/adaptés pour les personnes âgées et personnes en situation de handicap…

Les services de location de longue durée de vélos, notamment à assistance électrique, favorisent l'incitation à la pratique en permettant de tester son usage avant un éventuel achat : ils contribuent ainsi aux changements de comportements de mobilité et sont abordés dans l'action 3 de l'axe 2 du levier 4.

Synthèse de l'axe 5

Actions	Pilotes	Partenaires	Echéances 2030	2035	2040	Indicateurs de suivi
Action 1: Garantir la marchabilité du territoire	Communes EPCI Métropole de Lyon	Département du Rhône	X	X	X	Aménagements réalisés
Action 2: Aménager un réseau cyclable structurant à l'échelle du ressort territorial	Département du Rhône Métropole de Lyon EPCI Communes		X	X	X	Km de réseau cyclable aménagé Comptages vélo
Action 3: Renforcer le maillage des réseaux cyclables du territoire	Métropole de Lyon EPCI Département Communes		X	X	X	Km de réseau cyclable aménagé Comptages vélo
Action 4: Renforcer l'offre de stationnement vélo	Métropole de Lyon EPCI Communes SYTRAL Mobilités Région	Département du Rhône	X	X	X	Nombre de places de stationnement aménagées / arceaux, places sécurisées
Action 5: Élargir et densifier l'offre de vélo en libre-service et en location de courte duree	Métropole de Lyon EPCI SYTRAL Mobilités		X			Nombre de stations de vélo en libre-service déployées / nombre d'abonnements / outils et service Nombre de services de location de vélo courte durée déployés

Levier 2 - Axe 5

Mesures à mettre en œuvre en accompagnement du plan d'action afin d'en réduire les impacts environnementaux, conformément aux propositions faites dans l'évaluation environnementale du Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

Actions concernées	Mesures
Action n° 2 Aménager un réseau cyclable structurant à l'échelle du ressort territorial	Établir un Plan de Respect de l'Environnement (PRE) pour le chantier
	S'inspirer du programme-cadre des aménagements des Voies Lyonnaises pour le choix des revêtements, de la végétation, de l'éclairage
	Intégration de la gestion des eaux pluviales à l'aménagement de la voie cyclable
Action n° 4 Renforcer l'offre de stationnement vélo	Prendre en compte l'esthétisme de l'aire de stationnement vélo

Axe 6 : Créer un réseau structurant de covoiturage

Action 1 : Développer des lignes de covoiturage en ciblant les principaux flux automobiles et les zones d'emplois
Action 2 : Mettre en place une plateforme numérique unique facilitant la mise en relation entre covoitureurs
Action 3 : Développer des infrastructures dédiées au covoiturage afin d'en favoriser la pratique



Arrêt de covoiturage Lyon - Mermoz, connecté au réseau Lane

Dans les territoires lyonnais, la part modale de la voiture est de 48 %. L'usage de la voiture est quasiment exclusivement individuel avec un faible taux de remplissage des véhicules : 1,32 passager en moyenne par voiture pour tous les déplacements et seulement 1,06 passager en moyenne par voiture pour les seuls déplacements liés au travail.

Le Plan de Mobilité promeut des actions afin d'inverser cette tendance et **vise l'objectif d'environ 60 000 déplacements quotidiens supplémentaires en covoiturage à l'horizon 2040** par rapport à 2015, correspondant à la moitié des déplacements de plus de 10 km effectués seul en voiture à destination de l'Agglomération lyonnaise, hors Lyon/Villeurbanne. L'observation des usages montre que la pratique du covoiturage en dehors du cercle familial s'observe à partir de 10 km et encore davantage pour les trajets supérieurs à 20 km. Il existe donc un enjeu à développer l'usage du covoiturage sur les distances les plus longues. L'autre domaine de pertinence observé dans la pratique du covoiturage concerne les trajets de proximité en lien avec les gares et stations des modes lourds de transports collectifs (train, métro, tramway express).

Action n° 1

Développer des lignes de covoiturage en ciblant les principaux flux automobiles et les zones d'emplois

SYTRAL Mobilités

EPCI, Métropole de Lyon, État, SMT AML, communes

Une ligne de covoiturage se définit par un itinéraire étudié afin de faciliter les rencontres conducteur – passager le long des voiries. De la même manière que dans une ligne de transports en commun, des arrêts permettant la prise en charge et la dépose sont créés sur cet itinéraire.

Sur le ressort territorial de SYTRAL Mobilités, les principales massifications de flux automobiles ont lieu :

- En lien avec le cœur de l'Agglomération lyonnaise ;
- Entre polarités majeures du territoire ;
- À destination des zones d'emplois.

Les lignes du réseau cible identifiées dans le Plan de Mobilité (cf. carte page 137) sont issues de premiers travaux conduits par SYTRAL Mobilités et ses membres et :

- **Liées à des corridors** où le trafic automobile est le plus important et reliant des centralités ainsi que des zones d'emploi le long de ces axes ;
- **À étudier plus précisément** quant à leur potentiel de fréquentation et leurs modalités de mise en œuvre, notamment en ce qui concerne les types d'arrêts et les services complémentaires associés.

La mise en œuvre du réseau structurant de covoiturage se base sur des actions portant à la fois :

- Sur **le déploiement de services de mise** en relation diversifiés et complémentaires (Action 2) ;
- **La tarification de ces services et les aides** qui peuvent être mises en place (Levier 4, Axe 4) ;
- **La création d'infrastructures** permettant de faciliter la pratique, de la rendre attractive et de la sécuriser (Action 3) ;
- **L'accompagnement** des usagers afin de faire connaître les services puis de les faire essayer et enfin de pérenniser la pratique.

L'implication des usagers dans l'élaboration de ces lignes, via des consultations publiques mais aussi l'association d'acteurs locaux, sera recherchée afin de les positionner au plus près des besoins mais également d'accroître leur visibilité et leur lisibilité auprès de la population.
Enfin, **des niveaux de services différenciés seront mis en œuvre**, en fonction des flux attendus et impliquant des systèmes différents (auto-stop organisé, panneau à message variable aux arrêts et bouton de sélection d'une destination, application de mise en relation ou encore possibilité d'avoir une garantie de départ assurée en cas d'impossibilité de réalisation du trajet), tout en assurant la lisibilité et la facilité d'usage.

BON À SAVOIR

Qu'est-ce qu'une ligne de covoiturage ?
Les lignes de covoiturage du réseau cible du Plan de Mobilité se baseront sur :

- Un **covoiturage dynamique,** c'est-à-dire avec mise en relation en temps réel des usagers et sans réservation ;
- Des **points d'arrêt** aménagés, signalés et dédiés à ce service dans plusieurs quartiers et pôles d'emplois, selon le flux automobile, à proximité d'aires de covoiturage et d'arrêts de transports collectifs. Ces arrêts permettront une prise en charge et une dépose sécurisée des passagers ;
- Des **services complémentaires** pourront également être mis en œuvre afin de faciliter et de rassurer les passagers sur la réalisation de leur trajet : application mobile en temps réel, site web, SMS, garantie de trajet avec mise à disposition d'un taxi ou d'un VTC si le temps d'attente est trop long…

« Dans les territoires ruraux, la voiture restera nécessaire, voire indispensable. Il faut réfléchir aux moyens de réduire l'usage de la voiture individuelle par le développement des services de covoiturage. »

Séminaire élus

Réalisations avant 2030

Un réseau de lignes de covoiturage va être étudié et mis en œuvre en fonction du résultat des études.

Dans un premier temps, 4 lignes seront étudiées de manière opérationnelle et mises en œuvre :

- Saint-Laurent de Mure - Lyon ;
- Mâcon - Lyon ;
- Mornant - Brindas - Marcy-l'Étoile - Lyon ;
- Sainte-Foy-l'Argentière - L'Arbresle - Lyon ;

À la suite de ces mises en œuvre, 12 autres lignes seront mises en œuvre en fonction des résultats des études d'opportunité et opérationnelles :

- Lamure-sur-Azergues - Lyon ;
- Tarare-L'Arbresle - Techlid ;
- Villefranche - Trévoux ;
- Heyrieux - Vénissieux ;
- Givors-Vallée de la Chimie - Lyon ;
- Saint-Étienne - Lyon ;
- Vienne - Lyon via la CCPO ;
- Mornant - Métropole de Lyon via l'A450 ;
- Trévoux - Métropole de Lyon ;
- Ambérieu en Bugey - Métropole de Lyon ;
- Montluel - Rillieux-la-Pape - Caluire - Villeurbanne ;
- Montluel - Meyzieu ZI - Aéroport de Lyon.

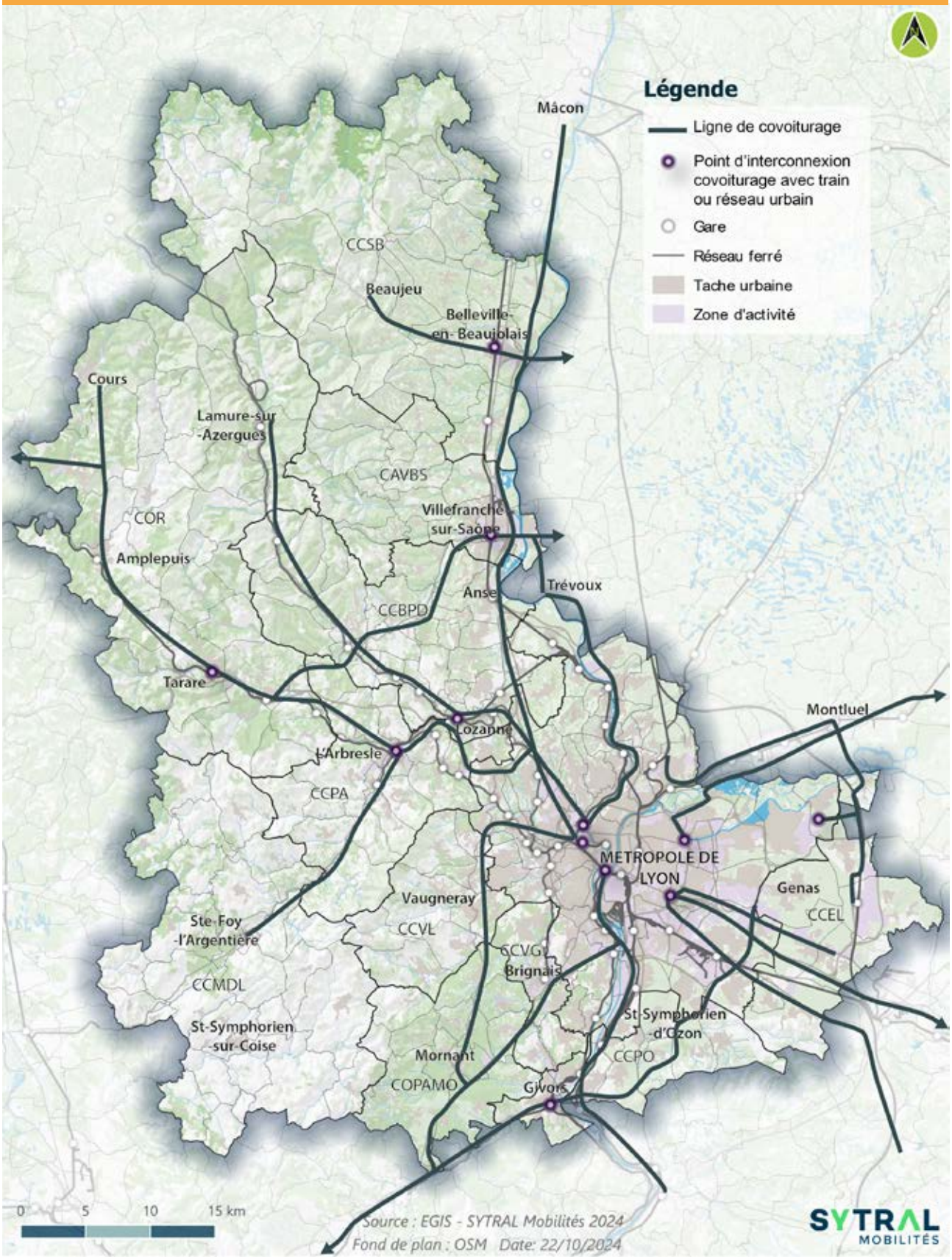
À la suite de ces mises en œuvre, l'ensemble du réseau de lignes de covoiturage identifié sera étudié et, le cas échéant, mis en œuvre.

Localement, **des lignes de proximité pourront accompagner ce développement** sur des liaisons plus courtes et à destination, notamment, des personnes non motorisées. L'auto-stop organisé (mise en place d'espaces de prise en charge/dépose sécurisés et identifiables au moyen de panneaux, constitution de communautés de covoitureurs avec des signes mutuels de reconnaissance…) pourra notamment être une solution étudiée pour ce type de lignes.

Réalisations avant 2040

Certaines lignes préalablement mises en œuvre pourront voir leur niveau de service évoluer en fonction de leurs résultats d'exploitation et de la demande des territoires.

Réseau cible de lignes de covoiturage à horizon 2040



Action n° 2

Mettre en place une plateforme numérique unique facilitant la mise en relation entre covoitureurs

SYTRAL Mobilités

Communes, organisateurs d'évènements pour créations de communautés, entreprises et administrations

Afin de faire sortir le covoiturage de la sphère privée, de nombreux outils numériques d'aide à la mise en relation (publics et privés) ont progressivement été développés, ce qui a pu nuire à la lisibilité du point de vue de l'usager.

SYTRAL Mobilités, par délégation de plusieurs de ses membres, porte la **création et l'amplification d'une plateforme numérique unique de mise en relation** entre conducteurs et passagers, à l'échelle de son ressort territorial afin d'apporter un servie cohérent, dépassant les frontières administratives de ses membres. Cet outil permet aux usagers de planifier leur trajet à l'avance, pour des trajets réguliers ou occasionnels. Cette forme de mise en relation est particulièrement adaptée pour des déplacements domicile-travail dont la longueur et la récurrence sont favorables à la pratique du covoiturage et pour lesquels une communauté de proximité est facilement réalisable au sein de l'établissement professionnel voire de la zone d'activité.

Au-delà de la simple mise en relation, cette plateforme permet:

- De **créer des communautés** de covoitureurs au sein d'entreprises, de zones d'activités, de voisinages… ;
- **D'initier le covoiturage évènementiel** avec la possibilité, pour les organisateurs d'évènements culturels/loisirs/sportifs, de créer des mises en relation spécifiques en lien avec les événements qu'ils portent ;
- **D'informer** sur l'ensemble des services de mobilité existants sur l'itinéraire.



Vers une plateforme numérique unique de mise en relation entre covoitureurs

Action n°3

Développer des infrastructures dédiées au covoiturage afin d'en favoriser la pratique

Métropole de Lyon, EPCI, État, Département

Concessionnaires autoroutiers, SYTRAL Mobilités, SMT AML

Les services de mise en relation entre covoitureurs sont accompagnés du déploiement d'infrastructures dédiées qui donnent de la visibilité et des avantages à cet usage de la voiture.

Poursuivre le développement d'aires de covoiturage



Les modalités de réalisation et d'aménagement des **aires de covoiturage** devront respecter les mêmes principes de localisation, de jalonnement et d'identification.

Le **dimensionnement** sera réalisé au cas par cas en fonction du contexte dans lequel l'aire s'insère.

En complément, des places dédiées seront également identifiées dans les parcs-relais, dans les parkings des grands générateurs, comme les zones d'activités, et au droit des futurs pôles de rabattement de proximité des lignes de CHNS qui seront développées.

« Il faut une politique offensive de développement du covoiturage en lien avec les entreprises, services publics et les établissements d'enseignement. Par exemple dans les entreprises, il faudrait développer une application pour que les salariés s'organisent en covoiturage. »

Panel citoyen

Le lieu d'implantation d'une aire de covoiturage est stratégique pour déterminer le type d'aire à mettre en place. En cohérence avec le Schéma Directeur des Aires de Covoiturage et la charte des aires de covoiturage élaborés par le SMT AML et partagés avec ses membres, le Plan de Mobilité distingue 3 catégories d'aires de covoiturage qui pourront être mises en œuvre :

- Les **aires structurantes,** qui ont pour fonction de favoriser le covoiturage près des axes routiers à fort niveau de trafic. Du fait du nombre de covoitureurs potentiellement important sur ces axes routiers, ce type d'aire est le plus capacitaire en nombre de places de stationnement ;
- **Les aires intermédiaires,** qui ont pour objectif d'offrir un lieu de stationnement dédié au covoiturage sur un embranchement stratégique en dehors des centres-villes. Ce type d'aire dispose d'un nombre de places modéré, entre 15 et 50 ;
- **Les aires de proximité,** qui ont pour objectifs de proposer des points de rendez-vous et d'encourager l'accès par les modes actifs. Ce type d'aire offre peu de places (moins de 15).

Ces aires de covoiturage seront conçues et aménagées comme des pôles d'échanges multimodaux, incluant ainsi dans leur conception des aspects relatifs à la signalisation et à l'information voyageurs, aux différentes possibilités de rabattement/diffusion, au confort pour l'attente des usagers, ou encore à la sécurisation des véhicules en stationnement (voitures ou vélos).

Poursuivre l'aménagement de voies réservées au covoiturage

En parallèle de la création d'aires de covoiturage, la mise en œuvre de voies réservées aux covoitureurs poursuit l'objectif de :

- **Fiabiliser les temps de parcours** des usagers ;
- **S'affranchir de la congestion** automobile, notamment aux abords du cœur de l'Agglomération lyonnaise ;
- **Redistribuer les voies** en faveur des modes les moins polluants et donc réduire l'attractivité de l'usage de la voiture solo.

Voirie	État d'avancement / Maturité		
	En service	À aménager d'ici 2040	À étudier
M6	X		
M7	X		
A6	X		
A7	X		
Jonction A7-M7		X	
A43		X	
A42		X	
A46 Nord du nœud des îles		X	
Boulevard Périphérique			X
A450			X
Boulevard Urbain Sud			X
A46 Sud			X
N346			X

Le Plan de Mobilité identifie plusieurs axes sur lesquels ces voies réservées seront mises en œuvre ou devront être étudiées. En termes d'insertion de ces voies réservées, le Plan de Mobilité porte un principe de réaffectation d'une voie de circulation générale existante quand le dimensionnement de ces voies structurantes le permet.

Un travail de coordination doit être mené afin de rendre lisibles les règles de fonctionnement de ces voies, que ce soit au sujet :

- **Des horaires** d'activation ;
- **Des véhicules autorisés** à y circuler au-delà des véhicules embarquant plus de deux personnes (véhicules à faibles émissions, taxi...) ;
- Du **contrôle du respect des règles de circulation sur ces voies.**

BON À SAVOIR

Des projets expérimentaux de contrôle-sanction de l'usage des voies réservées au covoiturage sont actuellement portés dans plusieurs agglomérations françaises. Une fois validés par l'État, les différents moyens éprouvés seront déployés sur les différentes voies réservées.



Voie réservée au covoiturage sur la M7

Synthèse de l'axe 6

Actions	Pilotes	Partenaires	Echéances 2030	2035	2040	Indicateurs de suivi
Action 1 : Développer des lignes de covoiturage en ciblant les principaux flux automobiles et les zones d'emplois	SYTRAL Mobilités	EPCI Métropole de Lyon État SMT AML Communes	X			Offre et fréquentation des lignes de covoiturage créées Enquêtes Outils mis en œuvre
Action 2 : Mettre en place une plateforme numérique unique facilitant la mise en relation entre covoitureurs	SYTRAL Mobilités	Communes Organisateurs d'évènements pour créations de communautés Entreprises et administrations	X			Nombre d'abonnés de l'application mobile covoiturage Enquêtes Outils mis en œuvre
Action 3 : Développer des infrastructures dédiées au covoiturage afin d'en favoriser la pratique	Métropole de Lyon EPCI État Département	Concessionnaires autoroutiers SYTRAL Mobilités SMT AML	X	X	X	Nombre d'aires et de km de voies réservées créées

Levier 2 - Axe 6

Mesures à mettre en œuvre en accompagnement du plan d'action afin d'en réduire les impacts environnementaux, conformément aux propositions faites dans l'évaluation environnementale du Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

Action concernée	Mesures
Action n° 3 **Développer des infrastructures dédiées au covoiturage afin d'en favoriser la pratique**	Réaliser en priorité les aires de covoiturage et arrêts permettant la prise en charge et la dépose sur des espaces déjà artificialisés
	Établir un Plan de Respect de l'Environnement (PRE) pour le chantier
	Fixer des exigences en matière de qualité de traitement des abords notamment en termes de place du végétal
	Appliquer les principes d'aménagement et d'équipement des aires de covoiturage définis par le Schéma de Développement des Aires de Covoiturage de l'Aire Métropolitaine Lyon - Saint-Etienne (cahier n°2)
	En cas de création sur des espaces naturels, agricoles ou forestiers, porter une attention particulière au traitement de ces sites (végétalisation, traitement des lisières, limitation de l'imperméabilisation...)
	Rechercher des solutions visant à optimiser la consommation foncière
	Compensation en termes d'aménagement et de gestion de la biodiversité le cas échéant en fonction des éventuels impacts résiduels des projets après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction

Axe 7: Mettre en œuvre des offres de mobilité adaptées aux plus vulnérables

Vers une mobilité plus inclusive. La mobilité est un enjeu majeur pour l'inclusion sociale et professionnelle, car les capacités de déplacement conditionnent l'accès aux services essentiels et aux opportunités d'emploi. Il est important alors de développer des services adaptés aux spécificités des usagers et des territoires, à travers 3 actions essentielles :

Action 1 : Développer des services de mobilité dédiés aux personnes en situation de handicap

Action 2 : Poursuivre et renforcer les initiatives en faveur des scolaires et étudiants pour faciliter leurs déplacements

Action 3 : Développer et renforcer les services de mobilité solidaire

Partant du constat que de nombreuses spécificités différencient les usagers et les territoires et qu'il convient de les prendre en compte afin de pouvoir agir sur les habitudes de mobilité, le Plan de Mobilité a pour ambition de planifier le développement de services de mobilité adaptés à l'ensemble des personnes se déplaçant dans les territoires lyonnais. Il s'agit notamment de pouvoir proposer une réponse pertinente aux usagers les plus vulnérables :

- Personnes en situation de handicap ;
- Personnes âgées ;
- Personnes ayant des faibles revenus ;
- Personnes en insertion professionnelle ;
- Scolaires et étudiants...

Pour ces personnes, leur capacité à se déplacer en autonomie dépend des services qui leur sont proposés, de leurs tarifs et de leurs modalités d'accès.



Service Optibus

Les réseaux de mobilité s'adaptent afin de prendre en compte les personnes ayant des difficultés à se déplacer physiques ou cognitives, grâce à la mise à disposition de solutions de transport spécifiques. Afin d'apporter une réponse globale et adaptée aux besoins, ces services doivent être mis en œuvre de manière concomitante avec des actions sur l'espace public (Levier 3, Axe 2) et d'accompagnement des personnes (Levier 4, Axe 1).

Action n° 1

Développer des services de mobilité dédiés aux personnes en situation de handicap

SYTRAL Mobilités

EPCI, Métropole de Lyon, Département du Rhône

En 2024, SYTRAL Mobilités organise deux services dédiés aux personnes en situation de handicap sur le territoire de la Métropole de Lyon, de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais et de 7 communes (Chaponost, Brindas, Messimy, Thurins, Grézieu-la-Varenne, Sainte-Consorce, Chasselay) :

- Le service Optibus, qui est un service de transport à la demande pour les personnes présentant un handicap moteur, permanent ou temporaire, ou un handicap visuel ;
- Le service Optiguide, qui permet d'être guidé par un accompagnateur sur le réseau de transports collectifs urbain de l'Agglomération lyonnaise.

BON À SAVOIR

Conformément à la loi, le Conseil Départemental du Rhône et la Métropole de Lyon assurent (sous conditions) le transport des élèves et étudiants handicapés sur l'ensemble du périmètre de SYTRAL Mobilités.

Réalisations à venir

- **Étudier d'ici 2025 la mise en œuvre d'un service dédié sur un périmètre plus large.** Les réflexions prendront notamment en compte les éventuelles adaptations nécessaires des conditions d'usage en cohérence avec l'étendue de ce périmètre ;
- **Expérimenter un service dédié sur un territoire,** l'évaluer et identifier les possibilités d'extension ou de diffusion sur d'autres territoires ;
- **Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs** (Axe 3 action 2) ;
- **Analyser régulièrement la complémentarité** entre ces réseaux et les deux services spécifiques (Optibus et Optiguide) afin de **permettre au plus grand nombre d'utiliser les services réguliers mis à disposition, plutôt que ces offres spécifiques ;**
- **Assurer l'accessibilité des services vélo** pour permettre leur démocratisation à toutes et tous : stationnement vélo sécurisé ou non, services VLS, services de location longue durée, entre autres. Il faut également noter que le gabarit des aménagements cyclables est un facteur d'accessibilité, leur largeur permettant d'accueillir des vélos adaptés et ainsi de répondre aux besoins des personnes en situation de handicap. C'est notamment le cas des Voies Lyonnaises dans la Métropole de Lyon.

Action n° 2

Poursuivre et renforcer les initiatives en faveur des scolaires et étudiants pour faciliter leurs déplacements

Métropole de Lyon, EPCI

EPCI, Métropole de Lyon, Région

De manière plus marquée que pour l'ensemble de la population, les jeunes (y compris après 18 ans) sont limités dans leurs possibilités de mobilité, ce qui peut se traduire par un renoncement à effectuer certains déplacements.

L'accompagnement des scolaires est un motif important pour les déplacements effectués en voiture. Réduire ce besoin peut permettre de modifier les comportements de mobilité des habitants et également faire acquérir aux plus jeunes l'habitude de recourir aux modes alternatifs à la voiture.

Réalisations à venir

Dans le but d'offrir une alternative sécurisée à la voiture pour l'accompagnement des plus jeunes et des étudiants, plusieurs actions, déjà existantes, sont à poursuivre :

- Les **initiatives de pédibus et de vélobus** doivent être soutenues par les acteurs publics, que ce soit par l'aide à une organisation pérenne de ces dispositifs ou par la mutualisation des moyens d'organisation et de communications qui sont nécessaires. Les actions d'accompagnement et de formation à la mobilité des jeunes sont développées dans l'axe 1 du levier 4 ;
- Le **service Free Velo'v** ainsi que d'éventuelles autres offres d'accès à des services de location vélo visant les populations jeunes et étudiantes, permettant à la fois d'offrir une alternative efficace et peu onéreuse mais aussi de diffuser la pratique du vélo. D'ici à 2026, 10 000 contrats de location de vélos pour une durée de 1 an seront signés dans la Métropole de Lyon ;



- La **mise en œuvre de services de mobilité plus adaptés aux modes de vie des jeunes** et permettant à certains d'accéder plus facilement à leur lieu d'études, à leur travail ou de faciliter leurs pratiques culturelles et sportives. Ces adaptations viseront à :
  - **étudier et capitaliser des éléments sur les modes de vie des jeunes** afin de pouvoir expérimenter et mettre en œuvre des services adaptés ;
  - **étendre l'amplitude** des services de transports collectifs pour répondre aux besoins en soirée et le week-end ;
  - **accompagner les dispositifs** de covoiturage mis en place à destination de sorties culturelles et sportives ;
  - **étudier la mise en œuvre d'une offre de transport à la demande** pour les loisirs.

Ces adaptations concernent en premier lieu les jeunes mais permettront plus largement de proposer des services adaptés à l'évolution globale des modes de vie.

BON À SAVOIR

SYTRAL Mobilités met en œuvre 655 lignes destinées spécifiquement aux scolaires dans son ressort territorial, en complément du réseau ferroviaire.
La desserte des établissements scolaires est une priorité pour le réseau.

Le développement global de l'offre attendu d'ici 2040 pourra permettre une allocation différente des moyens en proposant davantage de lignes ouvertes à tous et permettant de réduire le besoin de lignes spécialisées.

Action n° 3

Développer et renforcer les services de mobilité solidaire

Métropole de Lyon, EPCI, Région, Département du Rhône

SYTRAL Mobilités

L'organisation du transport solidaire est de la compétence des membres de SYTRAL Mobilités. Plusieurs d'entre eux proposent ainsi des services de navettes ou de transport à la demande solidaire à destination de personnes en situation d'isolement ou de précarité (notamment en retour vers l'emploi).

Il est également possible pour les AOM locales d'appuyer des initiatives privées, en particulier associatives, afin de développer des services de mobilité solidaire.

Le Département du Rhône et la Métropole de Lyon sont des acteurs ayant la compétence d'action sociale. Par leur connaissance des publics cible, ils constituent des acteurs incontournables de la mise en œuvre de solutions de mobilité solidaire et doivent donc être associés à leurs créations.

La force de ces services réside dans leur adaptabilité aux spécificités locales, que celles-ci soient liées à l'organisation du territoire ou aux publics concernés.

Il est important de souligner que ces services doivent également être soutenus par des actions d'accompagnement des publics vulnérables (Levier 4, Axe 1).

Réalisations avant 2030

- **Élaborer un plan d'action à l'échelle du département du Rhône et de la Métropole de Lyon en faveur de la mobilité solidaire,** conformément aux dispositions de la LOM, sous pilotage de la Région, du Département et de la Métropole de Lyon, en associant les AOM locales ;
- **Pérenniser les services existants de transport à la demande solidaire** organisés par les AOM membres ;
- **Inciter et appuyer des initiatives privées,** notamment :
  - des **garages solidaires** pour réparer des automobiles et/ou des vélos, mais aussi louer des voitures, par exemple en s'appuyant sur les dispositifs de réemploi de véhicules introduits par la loi du 5 avril 2024 ;
  - de **la location longue durée de véhicules adaptés ;**
  - des **autos-écoles** avec des pédagogies adaptées et soutenues par la mise en œuvre d'aides financières pour les publics précaires ;
  - des **services de transport d'utilité sociale,** permettant de mobiliser des bénévoles pour transporter certains publics en fonction de critères sociaux.

PLANS LOCAUX DE MOBILITÉ - MISE EN ŒUVRE AU NIVEAU LOCAL

Dans le cadre notamment de l'élaboration de leur Plan Local de Mobilité, les membres de SYTRAL Mobilités conduiront des études pour identifier les besoins, mettre en œuvre et pérenniser des services de mobilité solidaire dans leur territoire d'ici à 2030.



Atelier solidaire de réparation de vélos - Tarare

Synthèse de l'axe 7

Actions	Pilotes	Partenaires	Echéances 2030	2035	2040	Indicateurs de suivi
Action 1: Développer des services de mobilité dediés aux personnes en situation de handicap	SYTRAL Mobilités	EPCI Métropole de Lyon Département du Rhône	x			Études réalisées
Action 2: Poursuivre et renforcer les initiatives en faveur des scolaires et étudiants pour faciliter leurs déplacements	Métropole de Lyon EPCI	EPCI Métropole de Lyon Région	x			Nombre d'actions réalisées
Action 3: Développer et renforcer les services de mobilité solidaire	Métropole de Lyon EPCI Région Département du Rhône	SYTRAL Mobilités	x			Nombre de services de transport à la demande solidaire dans le ressort territorial Fréquentations de ces services Nombre d'initiatives privées de solutions de mobilité solidaire

Axe 8 : Inciter au report modal pour les flux de marchandises

Les marchandises aussi peuvent prendre le train, le bateau et le vélo. Alors que les transports routiers sont prépondérants dans l'acheminement de nos marchandises, le Plan de Mobilité entend développer les infrastructures et services nécessaires pour que le secteur se tourne davantage vers les autres modes :

Action 1 : Développer la fonction logistique du système ferroviaire

Action 2 : Développer le transport fluvial pour la logistique urbaine

Action 3 : Développer le vélo-cargo pour le transport de marchandises en milieu urbain dense



Port de Villefranche-sur-Saône

La logistique et le transport des marchandises ont des impacts sur l'aménagement du territoire, la qualité de l'air et sur le système de déplacement. Ils constituent par conséquent une dimension importante du Plan de Mobilité.

L'accélération du report modal pour les flux de marchandises est une nécessité pour viser la décarbonation des transports à 2050. Cela nécessite de :

- Mettre en valeur et remettre en état les **infrastructures ferroviaires et fluviales** ;
- Développer la **cyclo-logistique** ;
- Mieux prendre en compte les possibilités de **mixer les circulations voyageurs et marchandises** sur le réseau de transport en commun.

Action n° 1

Développer la fonction logistique du système ferroviaire

État, SNCF Réseau, EPCI, Métropole de Lyon

Région, entreprises concernées

Le développement du fret ferroviaire s'accompagne nécessairement de la création de nouvelles infrastructures et d'une consolidation des infrastructures existantes afin de donner de la capacité au système.

Réalisations à venir

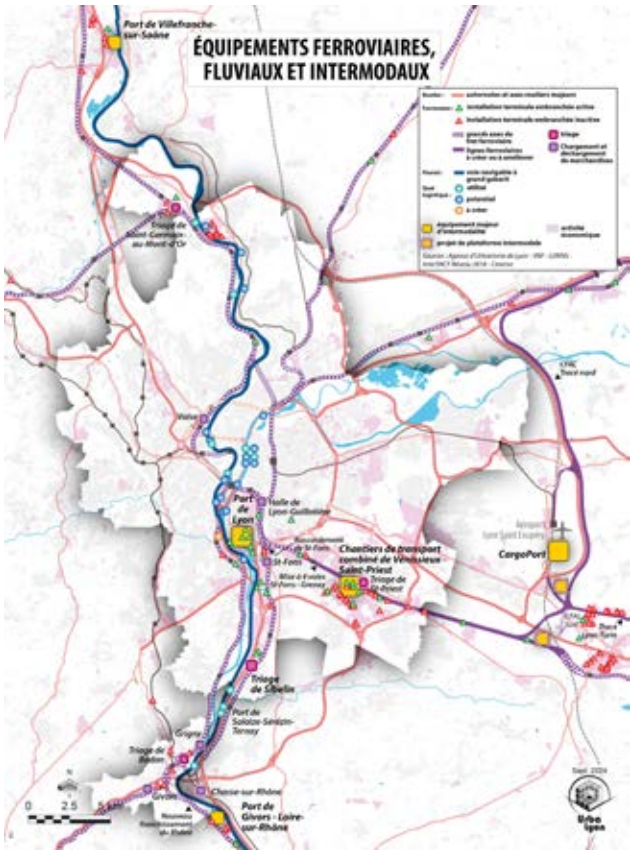
La réalisation de l'ensemble du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération lyonnaise (CFAL) est une priorité. Il doit permettre au fret ferroviaire d'être plus attractif mais également de libérer des sillons pour les trains voyageurs dans le cœur de l'étoile ferroviaire lyonnaise. La partie nord du CFAL devra être réalisée d'ici à 2035. Afin de donner toute sa pertinence à ce contournement, la partie sud du CFAL devra être rapidement projetée, avec un itinéraire privilégié le long de la ligne à grande vitesse.

Les **sites d'intermodalité existants** (Port de Lyon Édouard Herriot, plateforme de transport combiné de Vénissieux Saint-Priest), **sont à conforter** et il conviendra d'optimiser les capacités des infrastructures ferroviaires les desservant ainsi que celles des espaces disponibles en leur sein destinés à faciliter les opérations d'intermodalité (stockage, transbordements…). Ils constituent en effet des points incontournables au service de l'intermodalité logistique aux plans régional, national et européen. De même, **le site de triage de Sibelin** (hub pour le sud et le sud-est de la France pour les trafics de wagons isolés en grande partie liés à la chimie), est également à préserver dans l'optique d'une relance des usages ferroviaire pour le transport de marchandises.

Les **équipements ferroviaires intermodaux** ont vocation à consolider les flux de multiples expéditeurs et destinataires du territoire. Ils constituent donc des portes d'entrées souples vers le mode ferré à travers le transport combiné. Les **conditions de pré et post-acheminements routiers** vers et depuis les équipements intermodaux constituent des leviers de performance des chaînes logistiques. L'enjeu sur ces équipements intermodaux est de :

- **S'assurer du bon dimensionnement et de la qualité du réseau routier et des accès** relatifs à ces équipements pour la fluidification du trafic et la desserte majoritairement en poids lourds de ces sites afin de contribuer à l'attractivité de l'acheminement ferroviaire ;
- **Étudier l'agencement des entrées et sorties** de ces équipements permettant leur franchissement par des véhicules routiers, particulièrement des poids lourds ;
- **Adapter la capacité de stationnement** en adéquation avec les besoins des sites et leur fréquentation ;
- **Aménager des accès cyclables** dans le cadre des sites mobilisables pour la desserte urbaine en zone dense.

Carte des équipements ferroviaires, fluviaux et intermodaux de l'Agglomération lyonnaise
(Source : Documents d'orientation sur la logistique des biens et des services de la Métropole de Lyon)



Les Installations Terminales Embranchées (ITE) permettent aux acteurs économiques des territoires lyonnais d'utiliser le fer pour leurs expéditions et approvisionnements, en évitant les ruptures de charge routières. La viabilité du maillage d'ITE est particulièrement importante car le tissu industriel local est relativement dispersé dans le territoire, et le potentiel de recours au transport ferroviaire est fort pour des activités telles que la chimie, la pétrochimie ou encore l'extraction. Les ITE sont aujourd'hui fragilisées par la dégradation de l'attractivité du fret ferroviaire et la désaffection d'une bonne partie d'entre elles. Un travail est donc à mener par les entreprises propriétaires des ITE et les acteurs publics que sont les EPCI, la Métropole de Lyon et la Région pour **préserver ce potentiel ferroviaire**. Cela nécessite de :

- **Identifier les ITE encore existants/fonctionnels et à préserver** afin de mettre à jour les connaissances sur le territoire ;
- **Engager une réflexion et la recherche d'un régime d'aide permettant de participer au financement de la modernisation des ITE** aux côtés des propriétaires afin de réduire le coût de ces opérations et augmenter l'attractivité de ce mode. Elle pourrait également se cumuler avec une contribution financière de l'État.

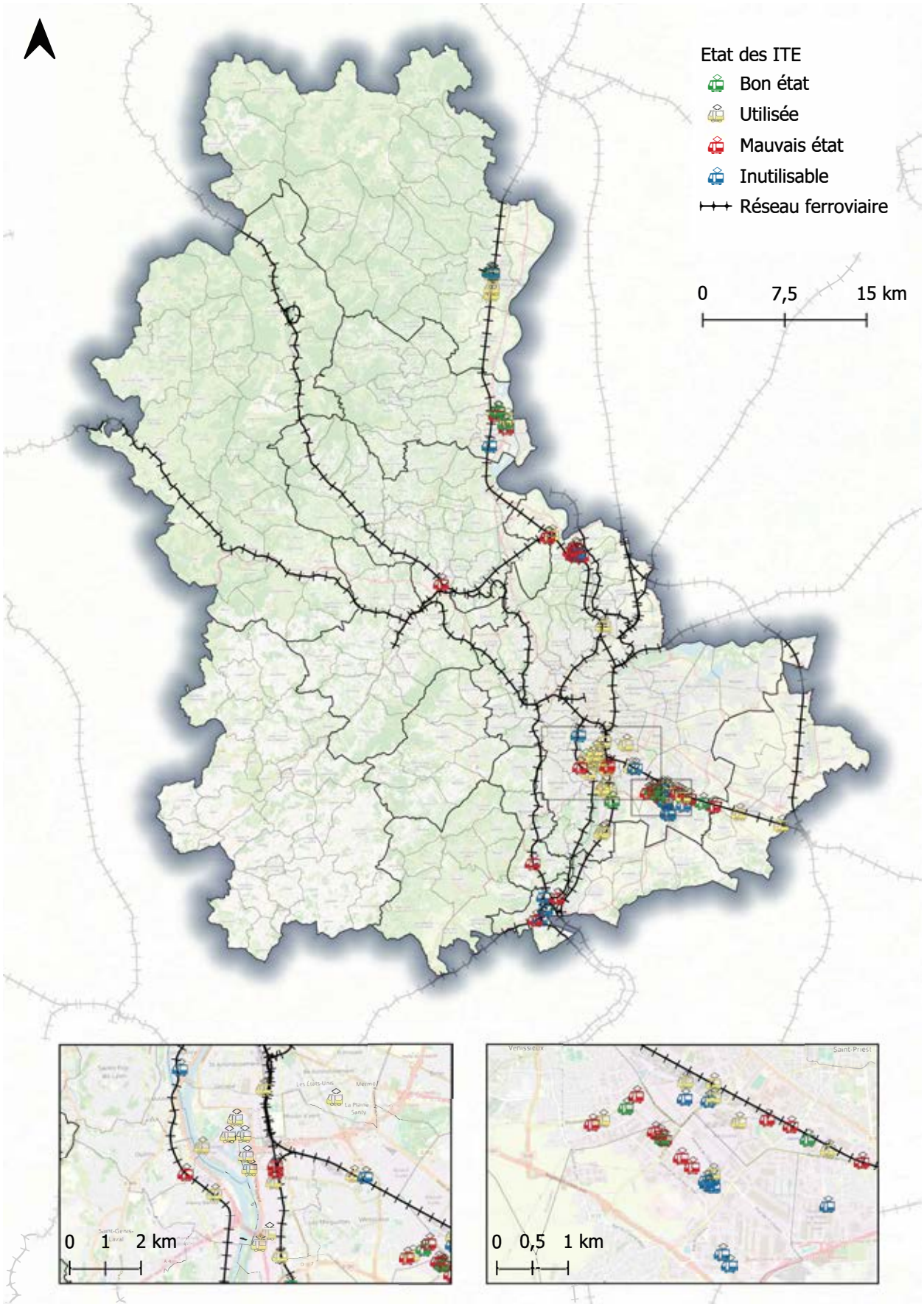
BON À SAVOIR

La Stratégie nationale de relance du fret ferroviaire de 2021 énonce **l'objectif de doublement de la part modale du fer dans le transport de marchandises en France à horizon 2030** alors qu'elle se maintient autour de 10 % depuis le milieu des années 2000. L'action publique en matière de développement du fret ferroviaire doit permettre de bénéficier à plusieurs segments de transport, comme le transport de marchandises par train complet, par wagon isolé mais aussi par transport combiné via des infrastructures d'intermodalité.



Carte de l'état des ITE dans le ressort territorial

(Source : Base ITE 3000 du CEREMA)



Action n° 2

Développer le transport fluvial pour la logistique urbaine

VNF, CNR, Consulaires et fédérations

Métropole de Lyon, EPCI

La Stratégie nationale logistique de 2022 prévoit d'augmenter de 50 % la part modale du fluvial dans le transport de marchandises en France à horizon 2030, passant ainsi de 2 % à plus de 3 %. Les principales actions de la stratégie sont fixées dans le Contrat d'objectif et de performance de Voies Navigables de France (VNF), parmi lesquelles certaines, telle que la valorisation des fonciers aménagés, pourront se traduire concrètement dans les territoires.

Si le mode fluvial est employé dans le secteur des travaux publics, des pondéreux en vrac ou des céréales, il reste très peu utilisé dans le secteur de la distribution urbaine. Pour autant, au regard des réserves de capacité sur le fleuve et des infrastructures fluviales existantes (Port de Lyon Édouard Herriot, Givors/Loire-sur-Rhône, Villefranche-sur-Saône, Salaise-sur-Sanne…) dans **le territoire élargi, le transport par voie fluviale mérite d'être accompagné pour les opérations de distribution urbaine pour lesquelles ce mode peut constituer une alternative fiable et performante à la route.**

Réalisations à venir

L'accompagnement du développement du transport fluvial passe par plusieurs types d'actions à mener de concert, et notamment :

- **Valoriser le maillage et la hiérarchisation fonctionnelle des plateformes existantes :** l'enjeu est à la fois de renforcer les équipements déjà présents ayant un rôle structurant comme le Port de Lyon Édouard Herriot mais aussi d'identifier les réserves de fonciers disponibles pouvant offrir des perspectives de développement d'une logistique durable en cohérence avec les travaux déjà menés dans certains territoires, tels que le schéma portuaire lyonnais de VNF de 2016 ;
- **Améliorer l'accessibilité** : garantir des accès correctement dimensionnés aux équipements fluviaux est un enjeu central pour s'assurer de leur fonctionnement et de leur intégration dans l'environnement local en limitant les externalités négatives ;
- **Aménager les quais fluviaux** de manière à s'assurer que l'approvisionnement par des marchandises est possible ;
- **Développer des quais mixtes** (voyageurs/marchandises) ou dédiés ;
- **Inciter, dans les ports du territoire, les amodiataires situés à bord de voie d'eau** à utiliser le fluvial pour une majorité de leurs flux en l'inscrivant dans les baux ou les conventions d'occupation temporaire.

BON À SAVOIR

Le Schéma des Usages des Rives Fluviales (SURF) est une démarche initiée par la Métropole de Lyon et VNF, qui ont fait le choix de la co-production avec les parties prenantes pour aboutir à 3 grandes ambitions partagées et un plan de 29 actions opérationnelles en faveur d'un développement harmonieux des usages des rives du Rhône et de la Saône.
Le SURF est ainsi bâti sur trois grandes ambitions :

1 - Le renforcement du lien entre les citoyens et ses fleuves qui doivent rester accessibles et visibles à tous (lieux à préserver pour la navigation, la détente, les loisirs nautiques voire la baignade) et au service de la préservation du climat et de la transition écologique (activités à faible impact carbone, assainissement des bateaux, bornes d'alimentations électriques) ; la ville ne doit pas empiéter sur les fleuves ;
2 - La préservation du patrimoine naturel et la renaturation des espaces avec notamment la revégétalisation des berges et la création de corridors écologiques ;
3 - La priorité au développement des transports de demain (logistique urbaine fluviale, ligne de transport de passagers…).

« Pour les marchandises comme pour les personnes, le fluvial peut être un enjeu majeur. »

Séminaire d'élus du 16 mars 2023



Port de Lyon Edouard Herriot

Action n° 3

Développer le vélo-cargo pour le transport de marchandises en milieu urbain dense

EPCI, Métropole de Lyon

Communes, LPA, structures associatives de la mobilité à vélo

La part modale de la cyclo-logistique est en constante progression depuis plusieurs années. L'utilisation du vélo permet en effet de **s'affranchir de la congestion routière, tout en réduisant drastiquement les nuisances** induites par l'utilisation traditionnelle de poids lourds et de véhicules utilitaires légers. Elle apparaît également comme un levier de recrutement pour les opérateurs de transport. Le transport de marchandises en triporteur ou vélo cargo est particulièrement pertinent pour **desservir les secteurs urbains denses**, au sein desquels les distances entre les différents points des tournées restent limitées et où les arrêts fréquents de véhicules utilitaires sont contraints et contraignants pour l'environnement urbain.

Il est primordial de poursuivre les efforts en matière de soutien à la filière cyclo-logistique pour qu'elle continue d'accroître sa part de marché dans le cœur de la Métropole de Lyon (Lyon, Villeurbanne) et qu'elle puisse progressivement se développer dans d'autres polarités (Oullins-Pierre-Bénite, Saint-Fons, Villefranche-sur-Saône…).

L'objectif est **d'inciter et d'accompagner les opérateurs de messagerie, les commerçants proposant des livraisons aux particuliers en proximité, ou encore les opérateurs de collecte de déchets professionnels à recourir à ce mode autant que faire se peut**, notamment via des prestataires spécialisés. Étant donné la faible valeur ajoutée de cette activité et les charges et investissements nécessaires à son fonctionnement (locaux en cœur de ville, personnel, matériel…), les seuils de rentabilité sont élevés.

Réalisations à venir

Les acteurs locaux (EPCI, Métropole de Lyon) doivent promouvoir le déploiement de cette pratique à travers plusieurs leviers :

- **Accompagner l'implantation de prestataires spécialisés** : facilitation de la recherche de locaux d'activités dans des secteurs sujets à une forte concurrence fonctionnelle, orientation vers des solutions de financement, intégration dans l'écosystème local et promotion de la filière vélo ;
- **Soutenir la pérennité de l'activité de ces prestataires** via un accompagnement financier des acteurs de la cyclo-logistique sur les premières années d'exploitation ;
- **Aménager des itinéraires cyclables adaptés aux vélos-cargos** : infrastructures cyclables séparées de la circulation automobile, offrant une continuité dans les itinéraires, et un confort de circulation malgré le gabarit des caisses ou des remorques ;
- **Inciter au remplacement de véhicules thermiques anciens par des vélos à assistance électrique** pour les professionnels.



Triporteur utilisé pour des livraisons de courses à domicile - Lyon 7e

Synthèse de l'axe 8

Actions	Pilotes	Partenaires	Echéances 2030	2035	2040	Indicateurs de suivi
Action 1 : Développer la fonction logistique du système ferroviaire	État SNCF Réseau EPCI Métropole de Lyon	Région Auvergne Rhône-Alpes Entreprises concernées	X	X	X	Avancement des grands projets Nombre de projets d'aménagement pour les chantiers intermodaux Nombre d'ITE Schéma de suivi des ITE… Observatoire des ITE
Action 2 : Développer le transport fluvial pour la logistique urbaine	VNF CNR Consulaires et fédérations	Métropole de Lyon EPCI	X	X	X	Études et expérimentations menées Nombre de plateformes fluviales développées
Action 3 : Développer le vélo-cargo pour le transport de marchandises en milieu urbain dense	EPCI Métropole de Lyon	Communes LPA Structures associatives de la mobilité à vélo	X	X	X	Études et expérimentations menées Aides versées pour la pérennisation des cyclo-logisticiens

Levier 2 - Axe 8

Mesures à mettre en œuvre en accompagnement du plan d'action afin d'en réduire les impacts environnementaux, conformément aux propositions faites dans l'évaluation environnementale du Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

Actions concernées	Mesures
Action n° 2 Développer le transport fluvial pour la logistique urbaine	Établir un Plan de Respect de l'Environnement (PRE) pour le chantier
	Élaborer une charte en faveur de la logistique urbaine durable
Action n° 3 Développer le vélo-cargo pour le transport de marchandises en milieu urbain dense	Établir un Plan de Respect de l'Environnement (PRE) pour le chantier
	S'inspirer du programme-cadre des aménagements des Voies Lyonnaises pour le choix des revêtements, de la végétation, de l'éclairage



Ville à 30 km/h - Oullins - Pierre-Bénite

LEVIER 3

REDÉFINIR LES USAGES NÉCESSAIRES DE LA VOITURE, NOTAMMENT EN AGISSANT SUR L'ESPACE PUBLIC

Le Plan de Mobilité porte l'objectif d'une réduction par deux des déplacements réalisés seul en voiture entre 2015 et 2040. Cette baisse se réalise en premier lieu par l'apport d'alternatives nombreuses et répondant au plus près des besoins. Cependant, le système de mobilité actuel est essentiellement construit afin de faciliter les déplacements en voiture, **le Plan de Mobilité préconise donc d'initier et d'accompagner cette diminution recherchée par des mesures visant à limiter l'attractivité de son usage**.

Dans cette optique, en lien avec la mise en œuvre des offres alternatives, il s'agit de questionner les usages nécessaires de l'automobile. **Son usage doit être raisonné et ne constituer une réponse qu'en l'absence d'autres solutions de mobilité**. Dans les cas où des alternatives existent, la réduction de l'attractivité de l'usage de la voiture au bénéfice des autres modes de déplacements peut être réalisée par divers moyens. Ceux-ci sont déterminés pour impacter les conditions de stationnement et de circulation, mais aussi les caractéristiques des véhicules et jusqu'à questionner sa possession si les nécessités de recours à ce mode de déplacements finissent par être uniquement occasionnelles.

La voirie est le support de circulation des véhicules, mais également de l'ensemble des autres offres de mobilité. **Un rééquilibrage des capacités routières, sur tous types de voiries (structurantes, locales…) est nécessaire** entre la place allouée à la voiture et celle attribuée aux autres modes. Dans un premier temps, ces réaménagements visent à mieux intégrer les autres modes sur la voirie et à diminuer l'attractivité de la voiture. Par la suite, la réduction de capacité de circulation automobile doit être poursuivie afin de conserver une place réservée à la voiture qui soit cohérente avec la diminution de son usage.

Dans les cas où le dimensionnement des voiries ne permet que peu ou pas de requalification, des réflexions sur la réorganisation des flux (de transit, d'échange, internes) seront à mener. Le Plan de Mobilité porte l'objectif de privilégier un environnement local agréable et permettant un usage apaisé de l'espace public. Les plans de circulation viseront donc à écarter les trafics de transit le plus possible, sur des voiries dimensionnées à cet effet. Si des aménagements supplémentaires étaient nécessaires sur ces dernières voiries, **le Plan de Mobilité affirme que les augmentations ponctuelles de capacité routière sur ces axes devront être compensées par des diminutions au moins équivalentes sur les axes à proximité** qui seront davantage réorientés vers des fonctions locales.

Les possibilités de stationnement, au domicile ou à destination et sur l'espace privé ou public, sont un des facteurs principaux d'usage de la voiture, y compris en la présence d'offres de mobilité alternatives. Le Plan de Mobilité vise à une rationalisation de ces possibilités, cohérente avec l'offre structurante de transport collectif sur le territoire et en lien avec une réallocation de

l'espace public en faveur des modes actifs. **Les politiques de stationnement mises en œuvre devront donc rechercher à limiter l'attractivité de la voiture sur des trajets où l'alternative en transports collectifs existe, notamment à destination du cœur de l'Agglomération lyonnaise, et sur les trajets de proximité dans l'ensemble du territoire en limitant les possibilités dans les centralités.** Des politiques réglementaires et tarifaires pourront également contribuer à soutenir le commerce local et l'accès aux divers équipements en visant une rotation plus importante des véhicules sur les places dédiées.

Le transport de marchandises est également un acteur majeur de l'occupation de l'espace public.
Une rationalisation des espaces nécessaires sera effectuée, au moyen de l'organisation de politiques de mise en œuvre d'aires de livraisons et de mutualisations avec d'autres fonctions de l'espace public. La compréhension et le respect de ces modifications par les acteurs de la logistique seront facilités par l'homogénéisation des réglementations à des échelles dépassant celles des collectivités locales.



Bus n°5 du réseau Libellule - Villefranche-sur-Saône

BON À SAVOIR

Dans une logique de diminution de la circulation routière sur le territoire et de rééquilibrage de l'espace public alloué à chaque mode de déplacement, ce levier permet notamment de prendre en compte les objectifs suivants du Plan de Mobilité définis par l'article 1214-2 du Code des transports :

1° - L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux ;

2° - Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;

3° - L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ;

4° - La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;

5° - Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche ;

6° - L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;

7° - L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage créé en application des articles L. 1231-15 ou L. 1241-1 ou bénéficiant du label « auto-partage » ;

8° - L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale ;

11° - La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif tel que précisé à l'article 39 decies A du Code général des impôts. Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables mentionnés à l'article L. 353-5 du Code de l'énergie.

Axe 1: Agir sur les voiries structurantes

Pour faire de la place aux autres modes, il est nécessaire de concevoir différemment nos routes.
Le Plan de Mobilité entend impulser une nouvelle manière de concevoir notre réseau routier :

Action 1 : Poursuivre la requalification des autoroutes et voies structurantes d'agglomération (VSA)
Action 2 : Optimiser l'usage des autres voies structurantes

Le réseau de voiries structurantes est composé des principaux axes routiers et autoroutiers qui supportent l'essentiel des flux de personnes et de marchandises dans le ressort territorial.

Il irrigue le territoire, dont le cœur de l'Agglomération lyonnaise, et relie les principales polarités urbaines du ressort territorial (L'Arbresle, Belleville-en-Beaujolais, Brignais, Genas, Tarare, Villefranche-sur-Saône...) et les territoires voisins (Saint-Étienne Métropole, Communauté d'Agglomération des Portes de l'Isère, Vienne-Condrieu Agglomération, Département de l'Ain). On peut distinguer en son sein les autoroutes et Voies Structurantes d'Agglomération (VSA) d'une part et les principales autres routes métropolitaines et départementales d'autre part.

En dehors des services ferroviaires, le réseau routier étant l'unique support de ces flux, **il est nécessaire d'agir sur ces voiries pour y permettre le développement de l'offre et de l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle.**

À horizon 2040, les enjeux pour les voiries structurantes sont :

- De **contribuer** aux politiques locales de mobilité ;
- De **réduire les nuisances** et effets de coupures urbaines engendrées par ces infrastructures ;
- **D'ajuster** les capacités aux besoins, au fur et à mesure de la réduction du trafic qui est recherchée par l'ensemble des actions du Plan de Mobilité ;
- **D'améliorer** l'efficacité des transports en commun et du covoiturage ;
- **D'accorder** plus de places aux modes actifs.



Voie M7 avec une voie réservée au covoiturage

Action n° 1
Poursuivre la requalification des autoroutes et voies structurantes d'agglomération (VSA)

État, concessionnaires autoroutiers, Métropole de Lyon, Département

SYTRAL Mobilités, SMT AML

Les autoroutes et Voies Structurantes d'Agglomération répondent à de multiples fonctions parmi lesquelles les liens avec le cœur de l'Agglomération lyonnaise, ou encore à sa première et deuxième couronne. Elles accordent une place prépondérante à la voiture individuelle, mais des projets sont d'ores et déjà engagés, voire mis en service pour certains, pour revoir le fonctionnement de ces axes et y favoriser les mobilités alternatives.
Les actions à conduire peuvent aller de la **requalification** des axes jusqu'à leur **transformation complète en boulevard urbain, permettant notamment d'apaiser les circulations et d'améliorer leur perméabilité**.

Dans le cadre des mesures de **requalification**, il s'agira de **remplacer des voies de circulation générale par des voies dédiées** permettant de :

- Renforcer la vitesse et la régularité des lignes de transports en commun empruntant ces voies ;
- Inciter au covoiturage en améliorant son attractivité par rapport à la voiture individuelle ;
- Réduire la capacité des voiries pénétrant dans le cœur de l'Agglomération lyonnaise de manière cohérente avec la mise à disposition d'offres alternatives ;
- Ces actions doivent s'accompagner du développement des offres de services de mobilité sur ces nouveaux espaces mis à disposition : lignes de transports en commun, notamment cars à haut niveau de service, lignes de covoiturage et aires de covoiturage à proximité (Levier 2).

Les actions de **transformation** concernent les axes qui traversent ou longent des zones urbanisées et ont pour objectifs de :

- Réduire les nuisances pour les riverains : bruit, pollution locale affectant la santé des habitants, cadre de vie dégradé... ;
- Réduire les coupures urbaines constituées par ces grandes infrastructures ;
- Favoriser les usages partagés de la voiture, les transports collectifs et les modes actifs.

Réalisations avant 2030

Des travaux de **requalification et particulièrement de mise en œuvre de voies réservées aux transports collectifs et/ou au covoiturage** seront à :

- **Mettre en œuvre** sur l'A42, l'A43 ;
- **Étudier** sur le Boulevard Périphérique Laurent Bonnevay ; le Boulevard Urbain Sud, l'A46 au nord du nœud des îles, l'A46 sud, l'A47, l'A450 et la Rocade Est ;

Les actions de **transformation** peuvent prendre différentes formes et sont à adapter en fonction de l'axe et du tissu urbain environnant. Il s'agira :

- **De poursuivre les abaissements** des vitesses en particulier, afin de diminuer l'exposition des populations aux nuisances environnementales :
  - abaisser la vitesse du tronçon A42 à l'ouest du nœud des îles à 70 km/h ;
  - abaisser la vitesse de l'A89 au droit de la Tour de Salvagny à 90 km/h ;
  - abaisser la vitesse de l'A432 à 70 km/h ;
  - abaisser la vitesse de l'A6 au droit de Villefranche-sur-Saône ;
  - étudier une baisse jusqu'à 50 km/h sur le Boulevard Périphérique Laurent Bonnevay.
- **D'améliorer les possibilités de franchissement au droit des échangeurs** de ces voies structurantes ;
- **De créer des possibilités de franchissement**, avec l'aménagement de carrefours à niveaux (à réaliser sur M7 et à étudier sur A43), la réalisation de passages supérieurs (passerelle modes actifs entre Oullins La Saulaie et le parc de Gerland, au niveau du Groupama Stadium et en accompagnement de T9 au dessus du canal de Jonage en 2026) ou souterrains (ouvrages commun T9/modes actifs et T10/modes actifs sous le Boulevard Périphérique Laurent Bonnevay) et l'étude d'opportunité de tels franchissements au droit des Hôpitaux Est, sur l'A43 ou sur M6.



Boulevard périphérique Laurent Bonnevay - Villeurbanne

Réalisations avant 2040

Des travaux de **requalification et particulièrement de mise en œuvre de voies réservées aux transports collectifs et/ou au covoiturage** seront à :

- **Mettre en œuvre, en fonction des conclusions des études de requalification conduites,** sur le Boulevard Périphérique Laurent Bonnevay, le Boulevard Urbain Sud, l'A46 au nord du nœud des îles, l'A46 sud, l'A47, l'A450 et la Rocade Est.

Les actions de **transformation** peuvent prendre différentes formes et sont à adapter en fonction de l'axe et du tissu urbain environnant. Il s'agira :

- **De poursuivre les abaissements** des vitesses, en abaissant jusqu'à 50 km/h lors de transformations en boulevards urbains (M7 d'ici 2040, A43/Bron-Parilly, Boulevard périphérique et M6 à terme) ;
- **De supprimer** certaines entrées et/ou sorties pour pacifier des voiries plus locales comme cela sera étudié sur l'A43 au niveau de Bron ;
- **De transformer M7 en boulevard urbain** en s'appuyant sur la baisse de la demande liée à la mise en place des alternatives et en accompagnement des projets urbains (Confluence, Saulaie, Technicentre) ;
- **D'améliorer** l'insertion urbaine et paysagère des infrastructures en accompagnement de la réduction des trafics automobiles. Ainsi, des études seront conduites :
  - concernant le renforcement par étapes de l'intégration urbaine du boulevard périphérique Laurent Bonnevay, notamment en vue d'aménagements prévus d'ici 2040 au niveau des portes de la Soie - Cusset, Moulin à Vent - Saint-Fons et Puisoz - Parilly et viser sa transformation en boulevard urbain à terme ;
  - pour l'intégration urbaine d'ici 2040 au niveau de la porte du Perollier sur M6 en lien avec le projet de ligne structurante de Lyon Part-Dieu vers Écully, et viser la transformation de la M6 en boulevard urbain à terme ;
  - pour la réalisation d'un carrefour à niveau sur l'A43 d'ici 2040, en lien avec l'adaptation des capacités de l'infrastructure et pour viser sa transformation en boulevard urbain à terme.
- **Réduire le trafic de transit et interne** à l'agglomération sur la rocade Est et l'A46 sud en développant des solutions alternatives au tout routier dans le sud-est de l'agglomération et par la mise en œuvre du CFAL complet.

Réseau de voirie structurant à horizon 2040



Action n° 2

Optimiser l'usage des autres voies structurantes

Communes, EPCI, Métropole de Lyon, Département

SYTRAL Mobilités, État

Une réflexion globale sera engagée sur les autres voies structurantes, afin de les intégrer dans la stratégie globale visant à **favoriser l'usage des modes alternatifs** à la voiture individuelle et à améliorer le cadre de vie et **d'accompagner la baisse attendue des trafics** dans de bonnes conditions de sécurité routière pour l'ensemble des usagers.

BON À SAVOIR

Article L. 228-2 du Code de l'environnement :

« À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au Code de la route.

Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe. »

Réalisations avant 2040

- **Développer 800 km d'aménagements cyclables sécurisés et structurants à l'échelle des territoires lyonnais**, en priorité de manière séparée le long des axes largement dimensionnés et à fort trafic. Si l'emprise disponible ne permet pas de créer ces aménagements, des itinéraires alternatifs, attractifs pour les cyclistes, seront à prévoir. L'intégration d'aménagements sécurisés pour les vélos est également à réaliser au niveau des intersections. Enfin, le jalonnement des itinéraires cyclables (directions, distance, temps de parcours) vient compléter ces actions pour le partage de l'espace (Levier 2, Axe 5) ;

« Pour inciter à la marche et au vélo, les aménagements et requalifications de voiries sont centraux. »

Séminaire d'élus du 16 mars 2023

- **Étudier et mettre en œuvre les modalités de résorption des points durs de congestion identifiés pour les transports collectifs**, en lien avec le développement des offres de cars à haut niveau de service et des corridors bus (Levier 2, Axe 1). Des voies réservées sont indispensables sur les portions les plus saturées des voies structurantes. Des shunts ou des priorités aux carrefours pour les cars et bus devront également être mis en œuvre si la configuration le permet ;
- **Favoriser le covoiturage**, notamment en développant les aires de covoiturage à proximité de ces axes structurants, en particulier au niveau des points de choix d'itinéraires (Levier 2, Axe 6) ;
- **Poursuivre les baisses de vitesse sur ces voies structurantes**, déjà engagées sur un certain nombre d'axes à proximité et en entrées des zones urbaines. Cette mesure est efficace pour améliorer la qualité de l'air, réduire les nuisances sonores, améliorer la sécurité routière et limiter la congestion. Cette baisse de la vitesse réglementaire doit être accompagnée d'un contrôle effectif des vitesses pratiquées pour suivre et assurer sa mise en œuvre ;
- **Transformer de manière majeure certains axes traversant des zones urbaines.** Ainsi, dans Lyon, la rive droite du Rhône sera requalifiée d'ici 2030 afin d'en réduire la capacité de circulation et d'utiliser l'espace libéré en faveur des autres modes et d'aménagements paysagers. Des études seront menées sur les routes départementales et métropolitaines pénétrantes dans le cœur de l'Agglomération lyonnaise ; RD 306, 307, 389, 483 et 484 au nord, RD 489 et 342 à l'ouest, RD 312 au sud, RD 29, 306 et 318 à l'est ;
- **Étudier de nouvelles infrastructures routières (Boulevard Urbain Est de la Métropole de Lyon, contournement de l'Arbresle…)** dans le cadre d'approches multimodales accompagnées de diminution des capacités sur les axes à proximité (réduction du nombre de voie, règles et sens de circulation modifiés, création de zones apaisées…) et en lien avec les projets urbains des secteurs.

Lorsque les axes concernés sont des Routes à Grande Circulation ou des itinéraires de Transport de Marchandises Dangereuses, les démarches d'études et de mise en œuvre seront menées de manière anticipée et partenariale avec les services de l'Etat pour garantir la bonne prise en compte des contraintes d'exploitation.

Synthèse de l'axe 1

Actions	Pilotes	Partenaires	Echéances 2030	2035	2040	Indicateurs de suivi
Action 1 : Poursuivre la requalification des autoroutes et voies structurantes d'agglomération (VSA)	Métropole de Lyon État Concessionnaires Département	SYTRAL Mobilités SMT AML	X	X	X	Nombre d'axes concernés par des études de requalification Linéaire de VSA traité
Action 2 : Optimiser l'usage des autres voies structurantes	Communes EPCI Métropole de Lyon Département	SYTRAL Mobilités État	X	X	X	Nombre d'axes concernés par des études de requalification Linéaire de voies structurantes traité Nombre de points de congestion routière résorbés

Levier 3 - Axe 1

Mesures à mettre en œuvre en accompagnement du plan d'action afin d'en réduire les impacts environnementaux, conformément aux propositions faites dans l'évaluation environnementale du Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

Action concernée	Mesures
Action n° 2 Optimiser l'usage des autres voies structurantes	Établir un Plan de Respect de l'Environnement (PRE) pour le chantier
	Pour chaque projet définir des mesures de gestion et traitement des eaux pluviales en provenance des zones de circulation routière
	S'inspirer du programme-cadre des aménagements des Voies Lyonnaises pour le choix des revêtements, de la végétation, de l'éclairage

Axe 2 : Repenser l'organisation de l'espace public et son partage

FINI LA VOITURE REINE DE LA VILLE
Afin de réduire la place de la voiture en ville, le Plan de Mobilité met l'accent sur la sécurisation et le confort des piétons et cyclistes : ce sont eux les usagers prioritaires dans le partage de l'espace public.

Action 1 : Aménager l'espace public pour l'apaiser et le rendre agréable à tous les usagers

Action 2 : Rendre accessible l'espace public à tous les usagers, y compris en situation de handicap

Action 3 : Diminuer les vitesses de circulation pour sécuriser l'espace public

Dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités, la part de la voiture pour les déplacements de moins d'un kilomètre varie de 20 % (Agglomération lyonnaise) à 40 % (Ouest lyonnais et Beaujolais). Les marges de progression sont donc importantes pour **les déplacements de proximité ; le Plan de Mobilité vise ainsi à réduire la place de la voiture** en renforçant :

- **La pratique de la marche**, qui deviendra à horizon 2040 le 1er mode de déplacement, pour atteindre 37 % de part modale ;
- **L'usage du vélo**, pour lequel le Plan de Mobilité est le plus ambitieux en termes d'évolution de part modale, avec pour objectif qu'il représente 16 % des déplacements à horizon 2040.

Pour atteindre ces objectifs tout en garantissant sécurité et confort, **les piétons et les cyclistes doivent être les usagers prioritaires dans le partage de l'espace public, en particulier au sein des zones agglomérées**. Repenser l'organisation de l'espace public et son partage permettra de :

- **Favoriser** la cohabitation et la sécurité des différents modes de déplacements et divers types de publics, en assumant le nécessaire rééquilibrage de la place qu'occupe la voiture ;
- **Assurer** la mixité des usages et encourager la pratique des modes actifs ;
- **Améliorer** le confort des usagers et assurer la mise en accessibilité de l'espace public pour répondre aux besoins de tous les publics.



Développer les usages partagés de la voirie - Lyon 9e

« Pour inciter à la marche et au vélo, les aménagements et requalifications de voiries sont centraux. »

Séminaire d'élus du 16 mars 2023

Action n° 1

Aménager l'espace public pour l'apaiser et le rendre agréable à tous les usagers

Communes, EPCI, Métropole de Lyon, Département

SYTRAL Mobilités

L'espace public dédié à la voiture (voiries et espaces de stationnement) est aujourd'hui encore très largement prédominant, alors que la part modale de la voiture diminue. Les modalités de répartition de l'espace public sont donc à redéfinir pour encourager encore le changement de pratiques. Les choix d'aménagement de l'espace public sont un des principaux leviers d'action pour traiter les conflits entre ses différents usages. Des opportunités de nouvelle répartition de l'espace alloué aux différents modes sont à saisir lors des opérations de réaménagement. **Si l'ensemble du territoire peut bénéficier des apports d'un nouveau partage de l'espace public, les effets bénéfiques (sociabilité de l'espace public, sécurisation des pratiques des différents modes pour toutes et tous, ...) seront accrus si les aménagements sont prioritairement réalisés dans les centralités (centre bourgs, cœurs de quartiers).**

Il s'agit de repenser les plans de circulation pour tous les modes afin de réorganiser l'espace public en redéfinissant la place de chaque usager. L'objectif recherché est de donner la priorité à la vie locale, en facilitant les déplacements en modes actifs et en orientant les flux de transit sur d'autres voies plus adaptées.

Les actions doivent également porter sur la **qualité de l'espace public et des itinéraires** de chacun des modes. En effet, des aménagements pour les modes actifs confortables et sécurisés sont un pré requis important pour encourager leur pratique. Afin d'améliorer leur acceptabilité et leur adaptation aux besoins réels des habitants, des aménagements provisoires et évolutifs pourront être mis en œuvre.

BON À SAVOIR

La rue des enfants est un aménagement créé pour que les enfants et leurs accompagnants puissent se déplacer en toute sécurité aux abords de leur école, et il peut s'appliquer aussi bien en centre urbain qu'en milieu rural. La rue est ainsi dédiée aux mobilités actives aux abords des groupes scolaires de façon permanente ou temporaire et les véhicules sont orientés vers des itinéraires plus adaptés.

PLANS LOCAUX DE MOBILITÉ - MISE EN ŒUVRE AU NIVEAU LOCAL

Des études locales, comme les Plans Locaux de Mobilité, permettront de définir plus finement les actions à mettre en œuvre pour un meilleur partage et une meilleure organisation de l'espace public.

Réalisations à venir

- **Créer des zones à l'intérieur desquelles la circulation de transit motorisée est limitée**, comme les « super-îlots » ou la zone à trafic limité qui sont mis en œuvre à Lyon et Villeurbanne, afin de libérer la voirie des voitures, des motos et des camionnettes, et ainsi végétaliser et réaménager pour laisser plus de place aux espaces publics qualitatifs et aux modes actifs ;
- **Apaiser** les espaces publics aux abords des écoles et collèges en créant des « **rues des enfants** » comme cela est mis en œuvre dans la Métropole de Lyon et à Belleville-en-Beaujolais notamment ;
- **Mettre en œuvre des mesures permettant d'améliorer la qualité des espaces publics** en :
  - **verdissant et végétalisant** les espaces libérés ;
  - **aménageant** des zones de rencontre qui permettent d'attribuer davantage de place et de sécuriser la pratique de la marche tout en conservant des possibilités de circulation, à une vitesse limitée à 20 km/h, aux véhicules motorisés ;
  - **aménageant** des zones piétonnes ;
  - **utilisant** des revêtements permettant d'améliorer le confort des usagers tout en ayant un impact environnemental minimal, en particulier en ce qui concerne l'artificialisation des sols ;
  - **installant** du mobilier urbain et des éclairages adaptés aux usages et dans une volonté de limiter les consommations énergétiques ;
  - **jalonnant** efficacement pour faciliter la mobilité.

EXEMPLE

Fin 2022, à Lyon, ce sont environ 12 000 élèves qui bénéficient d'espaces apaisés devant leurs écoles.

Des réflexions ont déjà été engagées sur ces sujets notamment par la Métropole de Lyon qui a élaboré une charte des espaces publics. La **mise en commun et le partage de ces inspirations et bonnes pratiques** sont à promouvoir et permettront notamment d'apporter une meilleure lisibilité des espaces pour l'usager.



Rue des enfants - Ecole Meynis - Lyon 3e

Action n° 2

Rendre accessible l'espace public à tous les usagers, y compris en situation de handicap

Communes, EPCI, Métropole de Lyon, Département

SYTRAL Mobilités

La loi du 11 février 2005, pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », a inscrit comme obligation **le diagnostic** de l'existant et **la programmation des travaux** par le biais du **Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) pour toutes les communes de plus de 1 000 habitants.**

Toutes les actions identifiées à destination des personnes à mobilité réduite pour garantir leur accessibilité sont en fait universelles et constituent un bénéfice pour l'ensemble des publics.

Le Plan de Mobilité **souligne l'importance de la prise en compte de l'ensemble des handicaps** au-delà des handicaps moteurs, visuels ou auditifs. Ainsi, dans le cadre des réflexions de mises en accessibilité des espaces publics, les handicaps cognitifs, mentaux et psychiques doivent faire l'objet d'analyses et d'actions spécifiques.

Réalisations à venir

- **Faire converger** les politiques d'accessibilité de la voirie et des espaces publics dans l'ensemble des territoires lyonnais ;
- **Réaliser (ou poursuivre) les diagnostics et la programmation des travaux** dans le cadre des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) ; Les PAVE sont donc une des actions pour garantir l'accessibilité à tous. L'état d'élaboration de ces documents est disparate sur le territoire. Les EPCI et communes de plus de 1000 habitants ont la charge de la réalisation de leur PAVE pour planifier la mise en accessibilité des voiries et des espaces publics, quel que soit le gestionnaire. La Métropole de Lyon élabore également son schéma directeur de mise en accessibilité. De plus, pour les communes de moins de 1000 habitants, il est conseillé de rédiger un PAVE, notamment en cas de demande de dérogation voirie ;



Rampe d'accès pour tous dans un bus du réseau TCL

- **Organiser** des lieux de **coordination des actions des différents maîtres d'ouvrage** (Métropole de Lyon, communes, EPCI, Département du Rhône, SYTRAL Mobilités) afin de garantir une lisibilité de l'espace et son accessibilité au plus grand nombre ;
- **Mettre en œuvre** les mesures suivantes, ou en étudier la pertinence si nécessaire :
  - la **mise en conformité de l'ensemble des arrêts** et stations de transports en commun (au-delà des arrêts prioritaires) ;
  - **l'aménagement des itinéraires de rabattement/diffusion** pour permettre à tous les usagers de rejoindre des arrêts de façon confortable ;
  - **l'équipement sonore** des feux de circulation ;
  - une **doctrine commune à l'échelle des territoires lyonnais** sur les dispositifs qui font l'objet d'expérimentations (balises sonores, bandes de guidage et d'interception etc.) ;
  - la mise en œuvre d'aménagements garantissant l'accessibilité de l'espace public durant les chantiers.

« Quand on améliore l'accessibilité pour une personne en fauteuil, on l'améliore aussi pour une personne avec une poussette, avec un cabas, etc. »

Panel citoyen

Action n° 3
Diminuer les vitesses de circulation pour sécuriser l'espace public

Communes, EPCI, Métropole de Lyon, Département

SYTRAL Mobilités

En complément d'un meilleur partage de l'espace public, la sécurisation de l'ensemble des usagers peut également se faire par **un abaissement des vitesses de circulation.**

Ainsi, en complément de l'abaissement des vitesses sur les voiries structurantes, **des actions de modération des vitesses automobiles dans les centres-villes et centres-bourgs doivent également être engagées**. Elles permettent de sécuriser la voirie en particulier à proximité de certains pôles générateurs tels que les écoles, équipements sportifs et de loisirs, etc.

Les communes doivent ainsi mettre en place des aménagements permettant de réduire la vitesse, le trafic automobile et d'apaiser les circulations.

Réalisations avant 2030



- **Aménager prioritairement des zones de rencontres** sur les voies locales où la largeur des trottoirs est insuffisante. Ces zones permettent de faire cohabiter tous les usagers, les véhicules peuvent y circuler mais sont limités à 20 km/h et la priorité est donnée aux usagers les plus vulnérables. Ces aménagements sont particulièrement adaptés aux centralités présentant une forte présence piétonne en lien avec des commerces, des équipements ou bien des lieux de correspondance de transports en commun. Une attention particulière devra être portée à l'accessibilité de ces aménagements, notamment pour les personnes à mobilité réduite. Dans la Métropole de Lyon, le linéaire de zones de rencontre sera multiplié par 5 par rapport à son niveau de 2020. D'autres dispositifs plus ponctuels, tels que les chicanes, la réduction de largeur de voies, les coussins berlinois, etc., sont également à envisager pour réduire les vitesses pratiquées et améliorer la sécurité de tous les usagers. Lors de la mise en œuvre de ces aménagements, les problématiques du bruit généré, des phénomènes de freinage/accélération et de conditions de circulation des bus devront être prises en compte.



Panneau de signalisation d'une zone de rencontre à Chaponost

EXEMPLE

Sur le territoire de la Métropole de Lyon, **deux tiers des habitants résideront dès 2026 dans une commune où la vitesse a été abaissée à 30 km/h**. Les retours d'expériences et les évaluations de ces mises en œuvre sont importants pour **encourager d'autres communes à s'engager dans la démarche**.



Réalisations avant 2040

- **Généraliser la ville apaisée : en zone agglomérée, progressivement d'ici à 2040, la vitesse à 30 km/h doit devenir la règle**, et celle à 50 km/h l'exception, réservée aux voies principales et/ou aux voies empruntées par les lignes structurantes de transports collectifs. Ainsi, cet apaisement concerne l'ensemble des zones agglomérées des territoires lyonnais afin de sécuriser les modes actifs (piétons et vélos) ;
- Dans le territoire de la Métropole de Lyon, l'objectif est que 80 % de la population réside dans une commune à 30 km/h en 2030, pour atteindre 100 % en 2040.

Synthèse de l'axe 2

Actions	Pilotes	Partenaires	Echéances 2030	2035	2040	Indicateurs de suivi
Action 1 : Aménager l'espace public pour l'apaiser et le rendre agréable à tous les usagers	Communes EPCI Métropole de Lyon Département	SYTRAL Mobilités	X	X	X	Linéaire de voies aménagées avec augmentation des espaces dédiés aux modes actifs Localisation des « rues des enfants » et nombre d'élèves concernés
Action 2 : Rendre accessible l'espace public à tous les usagers, y compris en situation de handicap	Communes EPCI Métropole de Lyon Département	SYTRAL Mobilités	X	X	X	Linéaire de voies limitées à 30 km/h et moins Nombre de zones de rencontre
Action 3 : Diminuer les vitesses de circulation pour sécuriser l'espace public	Communes EPCI Métropole de Lyon Département	SYTRAL Mobilités	X	X	X	Nombre de PAVE recensés sur le territoire % d'arrêts accessibles % de cheminements accessibles à proximité d'un arrêt TC structurant

Axe 3 : Mieux organiser et maîtriser le stationnement automobile

DU STATIONNEMENT, QUAND IL EN FAUT

La place laissée au stationnement dans l'espace public est à la fois la cause et l'effet de la pratique automobile. Pour la réduire et inciter le recours à d'autres modes, le Plan de Mobilité propose une approche rationalisée du stationnement automobile :

Action 1 : Redéfinir l'organisation du stationnement automobile sur le domaine public, sur voirie et dans les parcs publics

Action 2 : Réguler l'offre de stationnement automobile privée

Pour une meilleure efficacité, la mise en place de telles mesures doit être travaillée de manière partenariale, pour assurer une certaine cohérence, entre les politiques menées et partager les bonnes pratiques expérimentées :

Action 3 : Partager les connaissances et les retours d'expérience sur le stationnement automobile

Tout comme la voirie, l'espace dédié au stationnement des véhicules motorisés est caractéristique de la place de la voiture dans le système de mobilité. **Un véhicule restant stationné 95 % du temps**, il s'agit donc d'un espace réservé qui restreint fortement les possibilités pour d'autres usages. Mieux gérer le stationnement sur voirie constitue un objectif partagé par de nombreuses communes, près de la moitié ayant mis en place une réglementation (119 régulent via des zones bleues ou des disques et 11 via une tarification).



Voitures en stationnement à Genay

Les actions sur le stationnement automobile ont des impacts sur différents aspects de la mobilité. Elles peuvent notamment permettre de :

- **Inciter les usagers pendulaires et ceux se déplaçant sur de courtes distances** à se reporter sur les parcs relais, pour les premiers et sur les modes actifs pour les seconds ;
- **Favoriser la rotation** des véhicules, par exemple pour améliorer l'accès aux commerces ;
- **Libérer des espaces**, afin de mieux prendre en compte les modes alternatifs à la voiture et permettre notamment d'augmenter la végétalisation des espaces publics ;
- **Améliorer l'accessibilité** en facilitant le stationnement des publics les plus contraints (PMR, livraisons, artisans…).

À l'échelle du ressort territorial, la politique de stationnement doit se décliner en respectant les spécificités locales et certains grands principes, reposant sur les orientations suivantes :

- **Cohérence entre stationnement sur voirie et stationnement en ouvrage**, à la fois par un dimensionnement cohérent de chacun de ces types d'offres avec le volume global de véhicules sur le territoire, mais aussi à travers la mise en œuvre d'une politique tarifaire encourageant le stationnement en ouvrage, en particulier pour les moyennes et longues durées, et permettant de garder en surface le stationnement de courte durée, en lien par exemple avec les commerces de proximité ;
- **Cohérence entre stationnement public et stationnement privé**, la réglementation sur le stationnement privé doit permettre d'intégrer dans les opérations immobilières un nombre suffisant de places pour limiter l'impact sur la voirie, tout en ne favorisant pas la possession de voiture (notamment la multimotorisation). Dans les zones d'activités économiques, où l'offre privée est abondante, des réflexions sont à mener pour limiter l'espace dédié au stationnement, qu'il soit public ou privé, notamment en fonction de la desserte par les transports en commun ;
- **Cohérence entre desserte par les transports en commun et stationnement réglementé** en limitant l'offre de stationnement dans les secteurs bien desservis par les transports en commun pour inciter à leur usage ;
- **Cohérence entre l'espace global réservé au stationnement pour les voitures et celui réservé aux autres usages de mobilité** (vélos, covoiturage, autopartage, véhicules électriques…) en lien notamment avec le renforcement de l'offre de stationnement vélo ;
- **Cohérence entre l'environnement urbain et les usages de l'espace :** emplacements réservés pour des usages spécifiques, comme livraisons, dépose minute, taxis, services spécifiques… mais aussi modularités des espaces dans le temps, comme les terrasses une partie de l'année ;
- **Cohérence entre l'affectation de l'espace et les usages au fil du temps** avec les enjeux de mutualisation, de solutions temporaires pour un évènement par exemple, de reconversion sur le temps long, etc.

Action n° 1

Redéfinir l'organisation du stationnement automobile sur le domaine public, sur voirie et dans les parcs publics

Communes, Métropole de Lyon, EPCI



Usagère devant parcmètre – Lyon 6e

La réduction de l'espace public alloué à la voiture permet d'inciter et d'accompagner la baisse recherchée du recours à son usage. **L'offre en stationnement public (sur voirie et en ouvrage) sera adaptée en continu afin d'être cohérente avec les objectifs de report modal fixés par le Plan de Mobilité.**

La réglementation et la tarification du stationnement permettent d'adapter les usages que l'on souhaite privilégier dans l'espace public, et sont donc des outils au service de la politique de mobilité.

En fonction des secteurs, une adaptation de la réglementation et/ou de la tarification peut permettre de :

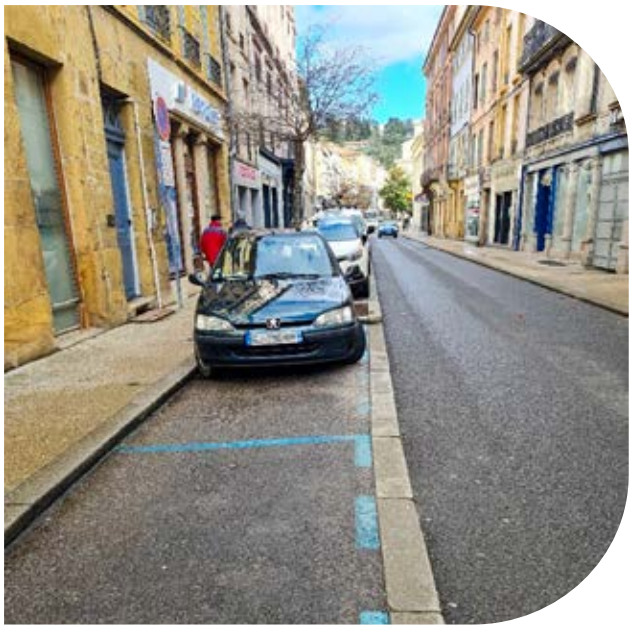
- **Faciliter certains usages**, notamment la rotation aux abords des commerces, la dépose minute aux abords des arrêts de transports collectifs ;
- **Inciter à des pratiques alternatives à l'usage de la voiture** sur les trajets de courtes distances ou ayant un itinéraire compatible avec des services de transports collectifs, en particulier pour les motifs de déplacement liés au travail.

À l'échelle des territoires lyonnais et compte tenu de la grande diversité des espaces urbains qui le composent, une gradation des types de mesures est nécessaire. **Les gestionnaires de stationnement devront se coordonner afin que cette gradation soit cohérente et lisible du point de vue de l'usager.** Compte tenu des évolutions à attendre sur le territoire en termes de développement urbain, cette gradation sera amenée à évoluer dans le temps.

Réalisations à venir

En ce qui concerne le dimensionnement et l'organisation de l'offre publique de stationnement, il s'agira donc de :

- **Étudier la cohérence** entre le nombre de places de stationnement disponibles et les usages visés de l'automobile ;
- **Adapter le nombre de places** mises à disposition en fonction :
  - des évolutions urbaines projetées (modifications des espaces publics et du tissu résidentiel/économique…) ;
  - de la proximité d'offres sur voirie et en ouvrage ;
  - de la présence de pôles d'intermodalité, avec pour objectif d'inciter à l'usage des parcs-relais et d'éviter l'usage des voiries à proximité pour du stationnement pendulaire.
- **Optimiser le fonctionnement de l'offre en parcs-relais** permettant d'offrir une alternative attractive à la voiture individuelle, notamment pour les déplacements pendulaires ;
- **Proscrire les stationnements en « épi » et en « bataille » dans le cadre des réaménagements de voiries et d'espace public.** En effet, l'emprise de ces formes d'organisation des places de stationnement est plus consommatrice d'espace ;
- **Supprimer les places en amont des passages piétons,** conformément à la disposition du Code de la route interdisant le stationnement des voitures à moins de 5 m des passages piétons. Afin de consolider la chaîne de déplacement à vélo, ces places pourront notamment être réaffectées à du stationnement vélo ;
- **Accompagner le développement de l'autopartage, du covoiturage, des véhicules électriques et de l'usage du vélo** en prévoyant un dimensionnement suffisant des espaces de stationnement à leur réserver et en destinant à cet usage des sites bénéficiant d'une bonne visibilité.



Stationnement réglementé - Tarare

En ce qui concerne la réglementation et la tarification du stationnement, dans les territoires lyonnais, il s'agit donc de :

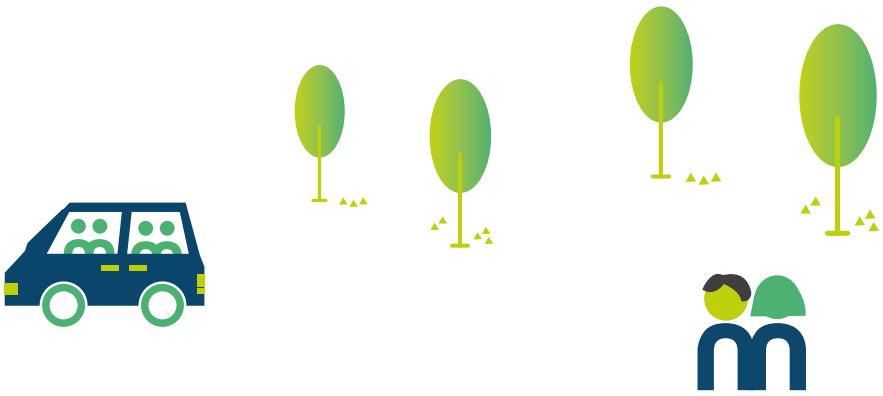
- **Mettre en place des zones gratuites à durée limitée (type zones bleues) ou des zones de stationnement payant** sur voirie, dans les centralités et autour des stations des axes forts de transports en commun (TER, métro, tramway), afin de dissuader le stationnement longue durée et de permettre un accès plus équitable à l'espace public, en augmentant la rotation des véhicules sur les places et donc leur disponibilité ;
- **Adapter la réglementation du stationnement en fonction des usages** (courte durée ; longue durée, résidents, pendulaires, visiteurs, professionnels mobiles) et des catégories de véhicules (pollution, tailles, poids…) ;
- **Renforcer la surveillance et le contrôle du stationnement réglementé sur voirie,** grâce à des équipes spécialisées en nombre suffisant par rapport à l'offre à surveiller ou des systèmes de Lecture Automatisée des Plaques d'Immatriculation (LAPI) ;
- **Coordonner les réglementations et les politiques tarifaires sur voirie et dans les parcs en ouvrage** pour orienter les usagers vers les dispositifs de stationnement les plus adaptés en :
  - **favorisant le stationnement en ouvrage** à travers la généralisation du stationnement réglementé sur voirie dans un périmètre de 500 m autour des parkings publics payants en ouvrage ;
  - **recherchant une cohérence de la tarification entre la voirie et les parkings**, visant à encourager l'usage des places en ouvrage pour les déplacements longs et les résidents utilisant peu leur voiture ;
  - **réservant le stationnement sur voirie** à proximité immédiate des commerces au stationnement de courte durée ou aux usages les plus vertueux (vélo, covoiturage, autopartage) ;
  - **favorisant l'accès aux parcs-relais aux personnes qui en sont le plus éloignées**, tout en empêchant les reports de stationnement dans les secteurs environnants ;
- **Évaluer, et décliner selon la pertinence**, les actions spécifiques en cours de développement par la Ville de Lyon concernant une réglementation du stationnement prenant en compte le poids des véhicules.

PLANS LOCAUX DE MOBILITÉ - MISE EN ŒUVRE LOCALE

Les Plans Locaux de Mobilité viseront à assurer l'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant :

- Les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée ;
- Les zones de stationnement payant ;
- Les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
- La politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie ;
- Les modalités particulières de stationnement d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises ;
- Les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage créé en application des articles L. 1231-15 ou L. 1241-1 ou bénéficiant du label « auto-partage ».

Ils définiront les modalités de mise en œuvre de ces actions à l'échelle de chacune des communes en intégrant leurs spécificités et en cohérence avec les orientations du Plan de Mobilité des territoires lyonnais, notamment la baisse de l'attractivité de l'usage de la voiture et un partage de l'espace public en faveur des modes actifs et des transports collectifs.



Action n° 2

Réguler l'offre de stationnement automobile privée

Communes, EPCI, Métropole de Lyon

L'existence d'une offre de stationnement privée à l'origine ou la destination d'un déplacement est un facteur clé de l'usage de la voiture. Les diverses études d'observation des pratiques de mobilité montrent ainsi un impact important de la possibilité de stationnement sur le lieu de travail par rapport à l'usage de la voiture. **La rationalisation du nombre de places de stationnement dans les logements et les lieux d'activités, lorsqu'une offre de transport alternative existe, permet de limiter l'attractivité de la voiture et de renforcer l'usage des autres modes.**

Dans l'ensemble du territoire, pour **les logements**, l'enjeu est **d'adapter l'offre de stationnement résidentiel aux besoins des habitants**, en basant notamment les seuils des normes des PLU pour le stationnement **sur le nombre de véhicules réellement possédés par les habitants** (taux de motorisation). Il faut veiller à ce que les besoins de stationnement longue durée des véhicules motorisés (automobiles, deux-roues motorisés) des résidents (diurne et nocturne) soient satisfaits par **une offre adaptée**, pour :

- **Éviter** d'éventuels reports de stationnement sur la voirie publique ;
- **Encourager** les résidents à laisser durablement leurs véhicules en stationnement pour utiliser d'autres modes de déplacements ;
- **Limiter** la multimotorisation ;
- **Accompagner** le phénomène de démotorisation observé dans certains territoires ;
- Pour les activités économiques, l'enjeu est de **réduire** les places privées de stationnement liées aux activités économiques dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs, afin d'inciter à l'usage de ces derniers pour se rendre sur le lieu de travail ou de consommation.

Une sous-utilisation des espaces privés de stationnement est parfois constatée :

- Soit parce qu'il existe du **stationnement gratuit sur voirie** facilement accessible à proximité ;
- Soit parce que les espaces de stationnement privé ont été **convertis pour d'autres usages** ;
- Soit parce que, dans certains contextes, l'offre privée a été surdimensionnée lors de sa conception.



Entrée de parking souterrain d'un immeuble privé - Lyon 3e

Il y a donc une marge **d'optimisation en matière d'usage des garages privés** :

- En incitant les résidents à les utiliser pour répondre à leurs besoins de stationnement, notamment par de la sensibilisation et de la communication/valorisation des bonnes pratiques ;
- En incitant à la conception d'espaces de stationnement privés dont l'usage n'est pas facilement convertible, notamment en proposant des espaces de stationnement qui ne jouxtent pas les logements.

La **mutualisation du stationnement privé** présente une complexité et des effets induits. La mise en relation des particuliers ou bailleurs disposant de places de stationnement non utilisées et les automobilistes qui recherchent une place permet d'optimiser l'usage du stationnement existant, mais peut également être contre-productive en termes de politique globale de mobilité. Elle offre ainsi une possibilité de stationnement à des pendulaires que l'on souhaiterait plutôt voir se reporter sur d'autres modes. Il est intéressant de chercher à encadrer ce type d'offre, même si elle fait partie de la sphère privée. Dans les secteurs de type zones d'activités, la mutualisation du stationnement de plusieurs entreprises est à promouvoir.

« Il faudrait peut-être limiter le nombre de places de stationnement par logement. Les PLU doivent inclure des réglementations sur le stationnement privé afin de contrôler la circulation automobile et promouvoir des modes de transport alternatifs. »

Panel citoyen

Réalisations à venir

Le Plan de Mobilité définit un zonage fondé sur la desserte en transport collectif que les PLU devront respecter pour l'écriture des normes de stationnement. Trois zones sont ainsi définies selon :

- **Leur proximité par rapport aux lignes fortes de transports collectifs urbains** ; métro, tramway, BHNS Part-Dieu-Sept Chemins, lignes C1/C2/C3 ;
- **Leur proximité par rapport aux gares ;**
- **Leur localisation ou non** dans le centre de l'Agglomération lyonnaise (Lyon et Villeurbanne).

Zone 1 :

- Dans Lyon-Villeurbanne, il s'agit des zones situées à moins de 500 m d'un arrêt d'une ligne forte de transports collectifs ;
- Hors Lyon-Villeurbanne, il s'agit des zones situées à moins de 500 m d'une station de métro.

Zone 2 :

- Dans Lyon-Villeurbanne, il s'agit des zones situées entre 500 et 1000 m d'un arrêt d'une ligne forte de transports collectifs ;
- Hors Lyon-Villeurbanne, il s'agit des zones situées entre 500 et 1000 m d'une station de métro et à moins de 500 m d'un arrêt d'une autre ligne forte de transports collectifs.

Zone 3 :

- Dans l'ensemble du territoire, les zones situées à moins de 500 m d'une gare.

Les périmètres correspondant à ce zonage évolueront au fur et à mesure de l'extension du réseau structurant de transports collectifs, en application des règles ci-dessus. En matière de normes, seules les zones 1 et 2, sous influence des liges fortes de transports collectifs, et la zone 3, à moins de 500 mètres d'une gare ferroviaire, font l'objet de prescriptions de la part du Plan de Mobilité.

Concernant les normes de stationnement dans les logements, le Plan de Mobilité préconise :

- Dans les zones sous influence des lignes fortes de transports collectifs (zones 1 et 2) ainsi que dans les zones à moins de 500 m d'une gare ferroviaire (zone 3), les normes minimales des PLU ne pourront pas dépasser 1 place par logement pour les constructions destinées à l'habitation et 0,5 place par logement pour le logement social.

Concernant les activités économiques, le Plan de Mobilité préconise les normes suivantes :

- Pour les bureaux, dans les périmètres sous influence des lignes fortes de transports collectifs (zones 1 et 2), les normes minimales et maximales fixées par les PLU devront s'inscrire dans les intervalles suivants :
  - zone 1 : pas de minimum /1 place maximum pour 135 m² de surface de plancher (SDP) ;
  - zone 2 : 1 place minimum pour 150 m² de surface de plancher /1 place maximum pour 50 m² de surface de plancher.
- Pour les autres activités, dans les périmètres sous influence des lignes fortes de transports collectifs (zones 1 et 2), les normes minimales des PLU ne pourront pas dépasser :
  - pour les commerces : plus de 1 place pour 50 m² de SDP ;
  - pour l'industrie et l'artisanat : plus de 1 place pour 100 m² de SDP ;
  - pour l'hébergement hôtelier : plus de 1 place pour 3 chambres.
- Par ailleurs, pour les fonctions logistiques, les normes viseront à privilégier la **création d'espaces de livraison sur l'emprise privée des opérations en vue d'éviter l'encombrement de l'espace public.**

Avec l'objectif d'assurer une cohérence entre politique de stationnement et politique de mobilité, certains opérateurs proposent des solutions de mutualisation du stationnement. Pour garantir l'efficacité de cette mutualisation, le Plan de Mobilité préconise :

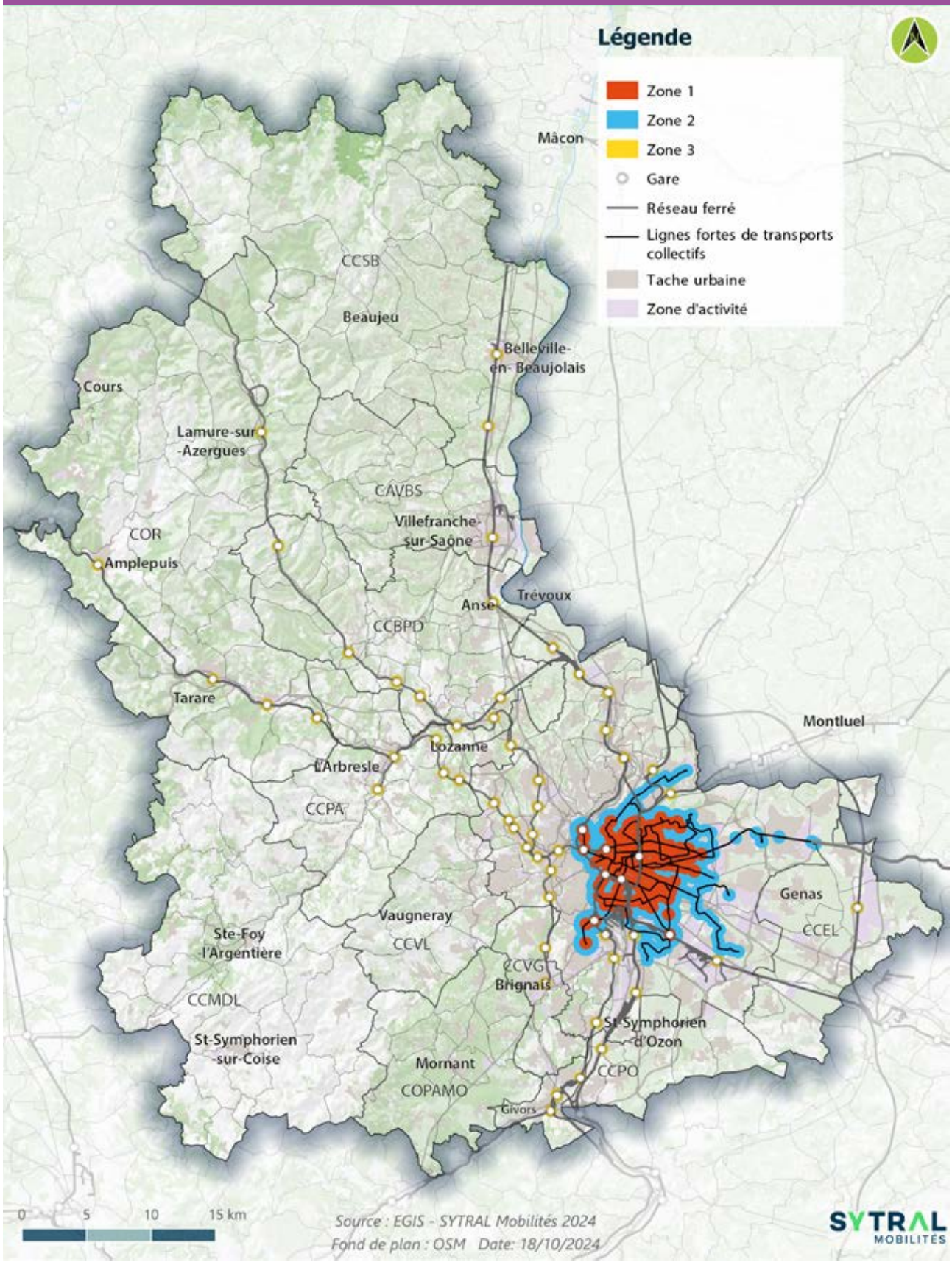
- **D'observer et d'effectuer un suivi spécifique** du développement des services privés de mutualisation ;
- **De rechercher des outils d'encadrement de ces services** pour favoriser leur développement dans les secteurs à forte tension ou en lien avec des projets de requalification de l'espace public ;
- **D'intégrer** cette forme de stationnement partagé dans l'offre de service des exploitants d'ouvrages publics.

PLANS LOCAUX DE MOBILITÉ - MISE EN ŒUVRE AU NIVEAU LOCAL

Le Plan de Mobilité prescrit des règles en matière de stationnement automobile pour les PLU. En respectant ce cadre, les plans locaux de mobilité de la Métropole de Lyon et des EPCI qui en élaboreront pourront notamment :

- Définir des normes minimales et/ou maximales plus restrictives concernant la réglementation du stationnement automobile dans les PLU ;
- Étendre les rayons des zones déjà identifiées dans le Plan de Mobilité, si elles estiment que les conditions de rabattement/diffusion vers les arrêts de transports collectifs sont particulièrement adaptées et attractifs ;
- Définir des règles concernant le stationnement vélo dans les constructions neuves.

Périmètres desservis par les transports collectifs où le Plan de Mobilité encadre les normes de stationnement des PLU



Action n° 3

Partager les connaissances et les retours d'expérience sur le stationnement automobile

Communes, Métropole de Lyon, EPCI

Réalisations avant 2030

- **Créer une instance d'échanges sur le sujet du stationnement, regroupant la Métropole et les communes**, pour partager les enjeux et difficultés de mise en œuvre d'une politique de stationnement selon les spécificités territoriales ainsi que les exemples de bonnes pratiques.

Sur l'ensemble du ressort territorial :

- **Mettre en place un observatoire du stationnement** afin de capitaliser et de partager les connaissances communes, via un recueil des éléments fournis par les différents acteurs du stationnement. Cet observatoire portera sur des aspects :
  - **quantitatifs** (offre, usage) ;
  - **réglementaires** (tarifications, mise en place de normes de stationnement dans les Plans Locaux d'Urbanisme) ;
  - **de recommandations** sur les différents types d'aménagements ou d'utilisation (personnes à mobilité réduite, covoiturage, autopartage).



Synthèse de l'axe 3

Actions	Pilotes	Partenaires	Echéances 2030	2035	2040	Indicateurs de suivi
Action 1 : Redéfinir l'organisation du stationnement automobile sur le domaine public, sur la voirie et dans les parcs publics	Communes, Métropole de Lyon EPCI		X	X	X	Nombre de places réglementées sur le territoire : ◗ En zone bleue ◗ En zone payante ◗ Selon le poids du véhicule
Action 2 : Réguler l'offre de stationnement automobile privé	Communes EPCI Métropole de Lyon		X	X	X	Nombre de PLU actualisés intégrant les dispositions du Plan de Mobilité Suivi des places de stationnement privées créées dans les nouvelles opérations de logement
Action 3 : Partager les connaissances et les retours d'expérience sur le stationnement automobile	Communes Métropole de Lyon EPCI		X			Observatoire partenarial du stationnement

Axe 4 : Favoriser l'usage des motorisations alternatives et des véhicules moins polluants

LA VOITURE RESTERA EN PARTIE NÉCESSAIRE : AUTANT QU'ELLE SOIT LA MOINS POLLUANTE POSSIBLE
Si le recours aux modes de transports collectifs et modes actifs est privilégié pour les déplacements courts et moyens sur le territoire, d'autres déplacements nécessitent parfois son usage, qui doit rester le moins carboné et le moins polluant possible :

Action 1 : Poursuivre la mise en place de la ZFE-m de la Métropole de Lyon et accompagner les propriétaires de véhicules anciens

Action 2 : Développer les bornes de recharge électrique et les stations d'énergie alternative

Le Plan de Mobilité porte un **projet ambitieux de développement des modes alternatifs à la voiture individuelle**, avec un objectif de part modale en forte baisse pour la voiture particulière et en nette augmentation pour le vélo, les transports en commun et la marche. Ce projet est principalement basé sur une **sobriété accrue du système de mobilité**. Cependant, les objectifs de réduction de l'impact des véhicules carbonés ne pourront être atteints sans **les actions et les améliorations technologiques qui sont en cours** de diffusion au sein du parc de véhicules. Ainsi, les actions visant à encourager les motorisations alternatives, aussi bien des véhicules des particuliers que des professionnels s'inscrivent dans la promotion d'une mobilité plus saine et respectueuse de l'environnement. Le parc roulant de transports collectifs routiers sera complètement renouvelé à l'horizon 2035, 100 % de la flotte aura alors une motorisation électrique ou au GNV (Levier 2, Axe 3, action 4).

À l'horizon 2040, 20 % minimum des véhicules en circulation devraient posséder une motorisation non carbonée. La croissance de la part de ces véhicules est bâtie sur :

- Les **politiques nationales et européennes** d'incitation à l'achat (réglementaires et financières) et de développement industriel (véhicules, infrastructures de recharge...) et d'interdiction de vente des véhicules à moteur thermique neufs à partir de 2035 ;
- La **poursuite des actions déjà entreprises**, et notamment le déploiement de la ZFE-m sur la Métropole de Lyon et l'accompagnement des usagers les plus en difficulté face à cette mesure ;
- L'importance de **donner aux usagers les moyens d'aller vers des véhicules moins polluants**, en mettant à leur disposition des stations d'avitaillement en énergies alternatives sur tout le territoire et en mettant en œuvre le droit à la prise dans les espaces privés, par l'accompagnement et la communication...

Le renouvellement des véhicules permettra :

- Une **baisse des émissions de gaz à effet de serre** ;
- Une **forte réduction des émissions des dioxydes d'azote** ;
- Une baisse des nuisances sonores, pour partie liées au bruit des moteurs, même si les bruits de roulement persistent.



Borne de recharge pour véhicule électrique en libre accès - Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais

BON À SAVOIR

Les effets de la pollution de l'air sur la santé sont connus et entraînent des conséquences immédiates et sur le long terme.

En France, plus de 40 000 décès prématurés sont liés à la pollution de l'air chaque année. Le trafic routier est responsable d'une part importante de la pollution atmosphérique : sur le ressort territorial de SYTRAL Mobilités, 63 % des oxydes d'azote ont pour origine le trafic routier.

En 2019, 30 000 habitants du ressort territorial étaient exposés à un dépassement de la valeur limite de NO_2 (40 µg/m^3). Ce seuil est en cours de révision, et le travail est donc à poursuivre pour limiter l'exposition des populations.

Action n° 1

Poursuivre la mise en place de la ZFE-m de la Métropole de Lyon et accompagner les propriétaires de véhicules anciens

Métropole de Lyon

Communes concernées par le périmètre ZFE-m, EPCI, État, SYTRAL Mobilités

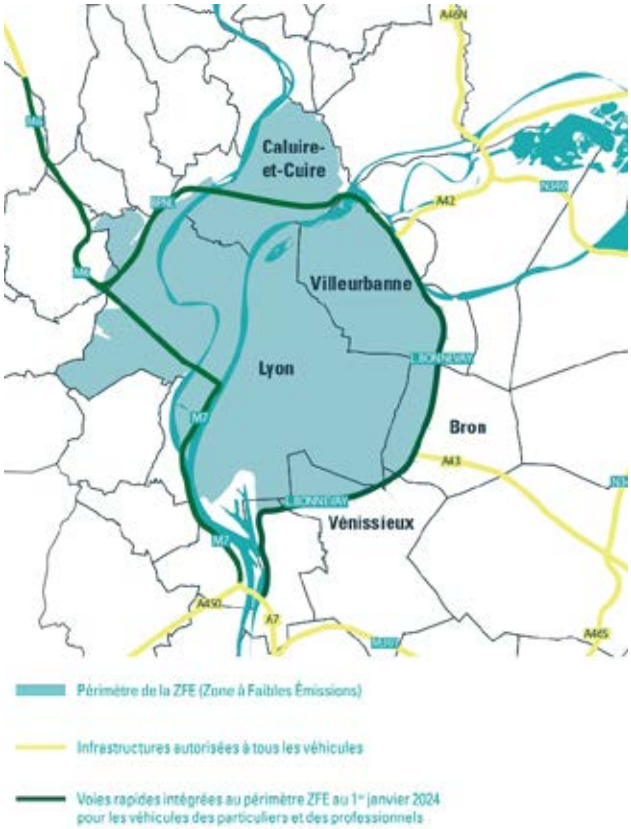
L'exposition importante des populations à la pollution atmosphérique a conduit à **la mise en place d'une Zone à Faibles Émissions-Mobilité (ZFE-m) sur le territoire de la Métropole de Lyon en 2020, applicable uniquement aux véhicules professionnels au début, avant de s'étendre également aux véhicules particuliers**. En interdisant l'accès au cœur de l'Agglomération lyonnaise aux véhicules les plus anciens, elle vise à :

- **Accélérer** le renouvellement du parc ;
- **Favoriser** le report modal.

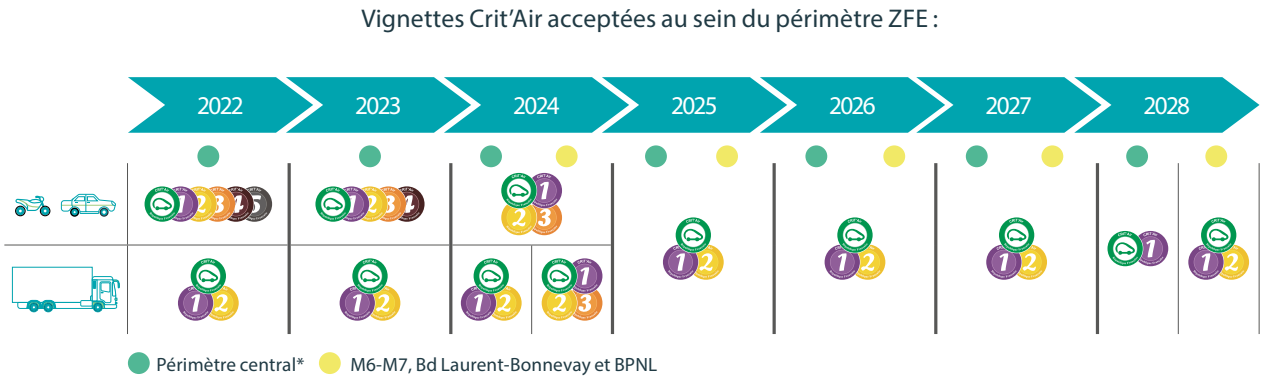
Le périmètre de la ZFE-m concerne les villes de Lyon, Villeurbanne, Caluire-et-Cuire, ainsi que les secteurs de Bron et de Vénissieux situés à l'intérieur du Boulevard Périphérique. Il comprend aussi les voies structurantes d'agglomération ; M6, M7, Boulevard Périphérique Nord de Lyon et Boulevard périphérique Laurent Bonnevay.

Le calendrier défini ci-dessous instaure **des réglementations identiques pour les particuliers et les professionnels dès 2025**, et une interdiction des Crit'Air 2 en 2028 sauf sur voies structurantes d'agglomération.

Périmètre ZFE de la Métropole de Lyon au 1er janvier 2024
(Source : Métropole de Lyon)



Calendrier de mise en place de la ZFE de la Métropole de Lyon
(Source : Métropole de Lyon)

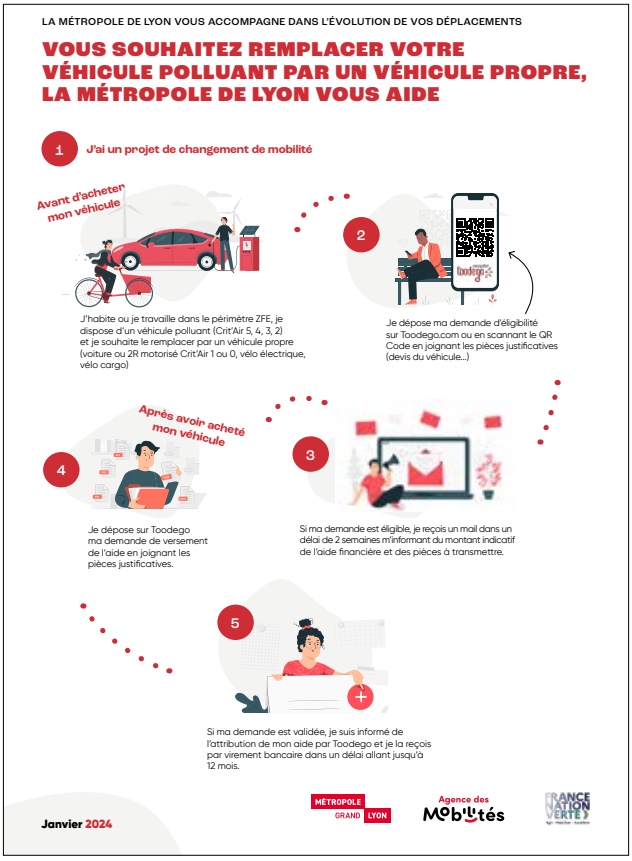


* Lyon, Caluire-et-Cuire, Villeurbanne, Bron, Vénissieux et les secteurs situés à l'intérieur du boulevard périphérique Laurent-Bonnevay

La Métropole de Lyon accompagne les habitants de son territoire dans leur renouvellement de véhicule par le biais d'aides financières dont les plafonds d'éligibilité les rendent accessibles à près de 80 % des ménages. Des dérogations sont également établies pour les particuliers et professionnels, sur demande, notamment pour les « petits rouleurs » (qui utilisent leur véhicule moins de 52 jours par an), pour les professionnels qui se sont équipés récemment en Crit'Air 2, pour absorber les délais de livraison à l'achat de véhicules Crit'Air 0 et 1, et pour ceux qui livrent les marchés et les circuits courts alimentaires. L'Agence des Mobilités poursuit également sa mission de conseil personnalisé pour aider chaque usager à trouver la solution la plus adaptée à sa situation.

Réalisations avant 2030

- **Développer l'accompagnement des usagers, notamment les plus fragiles**, pour les résidents et les professionnels des territoires directement concernés par la ZFE-m, mais également pour tous les usagers en lien avec ce périmètre qui concentre de nombreux emplois (Levier 4) ;
- **Évaluer** les impacts de la mesure sur les aspects environnementaux, sociaux et de mobilité notamment ;
- **Renforcer les offres alternatives (transports en commun, aménagements cyclables)** afin d'accompagner la mise en œuvre de la ZFE-m et ses impacts en termes de report modal ;
- **Pérenniser les changements de pratiques qui auront été induits par la ZFE-m.** En effet, un retour vers un usage de la voiture pourrait s'observer dans le temps, en lien avec le renouvellement naturel du parc automobile (Levier 4) ;
- **Renforcer le contrôle du respect de la ZFE-m et assurer un contrôle**-sanction effectif par un système de radars automatisés.



Action n° 2

Développer les bornes de recharge électrique et les stations d'énergie alternative

EPCI, Métropole de Lyon, SYDER, SYGERLy, État, concessionnaires autoroutiers

Opérateurs d'infrastructure de recharge pour véhicule électrique, ADEME, GRDF

Le parc de véhicules aux motorisations alternatives est destiné à augmenter fortement d'ici 2040, notamment du fait de l'interdiction de vente des véhicules à moteur thermique neufs à partir de 2035. En 2024, le nombre de points de charge électrique dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités est de l'ordre de 1450.

D'ici à 2040, il sera donc nécessaire de **diversifier les sources d'énergie d'approvisionnement**, afin de s'adapter aux différents types de déplacements et contraintes du territoire : électro mobilité, GNV, hydrogène...

Pour les professionnels aussi l'existence d'un maillage de solutions de charge et d'avitaillement en énergies alternatives est un préalable à une réelle transition des flottes de transport de marchandises. Les opérateurs ne pourront investir sur ces nouvelles motorisations qu'à la condition de trouver des sites d'avitaillement à proximité de leurs implantations / ou principales destinations et en nombre suffisant pour réduire le risque de rupture d'approvisionnement. Les artisans travaillant en tournées devront également pouvoir disposer de points d'énergie suffisants sur le territoire qu'ils couvrent.

La Métropole de Lyon a décidé d'engager, dès le début 2024, via une mission confiée à l'Agence locale de l'énergie et du climat de Lyon, un programme d'actions d'accompagnement des habitats collectifs privés, visant à communiquer sur les dispositifs existants pour l'installation de points de charge, à mettre en place un guichet unique et à créer une équipe dédiée à l'accompagnement et au suivi des projets d'équipement en IRVE dans ce type d'habitat.

Réalisations à venir

- **Assurer le suivi et le renouvellement régulier des Schémas Directeurs des Infrastructures de Recharge des Véhicules Électriques** (SDIRVE) qui ont des portées courtes et opérationnelles, permettant de bien prendre en compte les observations d'évolutions des parcs et des besoins. Les réflexions de ces SDIRVE devront notamment porter sur :
  - **le nombre de points de recharge**, avec notamment la recherche de la mise à disposition d'au moins un point de recharge pour 10 véhicules électriques ;
  - leur **localisation** en fonction des usages ciblés (déplacements quotidiens, professionnels, de transit, de tourisme, etc.) ;
  - les **puissances** mises à disposition, également en fonction des usages ciblés ;
  - leur **tarification** éventuelle - pour à la fois créer un modèle économique durable, mais également gérer leur occupation temporelle - ou encore les acteurs ciblés pour leur mise en œuvre et exploitation.
- **Poursuivre la mise en œuvre de passerelles** entre les trois SDIRVE du ressort territorial de SYTRAL Mobilités ;
- **Développer les stations d'avitaillement de gaz naturel, en faisant passer leur nombre de 10 à 40 d'ici 2040,** afin d'accompagner les professionnels dans la transition de leurs flottes ;
- **Accompagner le développement de points de recharge à domicile et au sein des copropriétés.**

« Le développement des véhicules peu émissifs suppose l'existence d'infrastructures de recharge ou d'avitaillement alternatif, ce qui n'est pas le cas sur tout le territoire. »

Séance de travail avec les acteurs socio-économiques sur la logistique et le transport de marchandises du 4 juillet 2023

BON À SAVOIR

Le parc roulant de transports en commun routiers des territoires lyonnais sera complètement renouvelé à l'horizon 2035, 100 % du parc aura alors une motorisation électrique ou au bio-GNV.



Car du Rhône roulant au bio GNV, en avitaillement

Synthèse de l'axe 4

Actions	Pilotes	Partenaires	Echéances 2030	2035	2040	Indicateurs de suivi
Action 1: Poursuivre la mise en place de la ZFE-m de la Métropole de Lyon et accompagner les propriétaires de véhicules anciens	Métropole de Lyon	Communes concernées par le périmètre ZFE-m EPCI État SYTRAL Mobilités	X			Nombre de véhicules ayant un Crit'Air supérieur à 2 Nombre de véhicules Crit'Air 0 Nombre d'aides accordées en dehors du territoire de la Métropole Nombre de personnes exposées à des dépassements de seuils...
Action 2: Développer les bornes de recharge électrique et les stations d'énergie alternative	EPCI Métropole de Lyon SYDER SYGERLy État Concessionnaires autoroutiers	Opérateurs d'Infrastructure de Recharge pour Véhicule Électrique ADEME GRDF		X	X	Nombre de bornes IRVE et nombre de points de charge Puissance électrique délivrée Nombre de points d'avitaillement en GNV Quantité de GNV délivrée Équipements / aménagements réalisés

Levier 3 - Axe 4

Mesures à mettre en œuvre en accompagnement du plan d'action afin d'en réduire les impacts environnementaux, conformément aux propositions faites dans l'évaluation environnementale du Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

Action concernée	Mesure
Action n° 2 **Développer les bornes de recharge électrique et les stations d'énergie alternative**	Gestion quantitative des bornes de recharges

Axe 5 : Favoriser les usages partagés de la voiture

ET SI LA VOITURE DEVENAIT PROGRESSIVEMENT UN BIEN PARTAGÉ ?
Plusieurs solutions ont pour objectif de permettre le recours à l'automobile de manière partagée :

Action 1 : Développer l'autopartage

Action 2 : Mieux prendre en compte le rôle des taxis et Voitures de Tourisme avec Chauffeur (VTC) dans la mobilité quotidienne

La constitution d'un système d'offres alternatives à la voiture attractif doit permettre de **mettre les personnes qui se déplacent en situation de choix modal** et ainsi de limiter la nécessité de recours à l'automobile.

La majorité des services de mobilité développés ont pour objectif principal d'offrir une solution pour les trajets du quotidien. Cependant, pour certains types de déplacements, la mise en œuvre de telles alternatives n'est pas possible (fréquentations trop faibles ou usages ponctuels), ce qui rend la possession d'une voiture nécessaire pour beaucoup de personnes. Des solutions ponctuelles doivent donc être mises en œuvre afin de compléter les offres alternatives « du quotidien ». Il est primordial de proposer des offres de mobilité souples qui permettent de répondre à des types de déplacements peu massifiés et peu fréquents.

Le développement des usages partagés de la voiture est à même de diminuer le nombre de véhicules sur le territoire :

- Dans le cadre du **covoiturage**, le conducteur partage son véhicule avec d'autres usagers, qui ainsi n'utilisent plus le leur, amenant à une réduction du nombre de voitures en circulation Il concerne davantage les déplacements du quotidien, même si cette solution peut également contribuer à offrir des alternatives pour certains déplacements ponctuels (notamment à destination des loisirs). Le développement des offres de covoiturage est décrit spécifiquement dans l'axe 6 du levier 2 ;
- Dans le cadre de **l'autopartage**, c'est un véhicule qui est partagé entre plusieurs usagers, réduisant ainsi la nécessité de possession d'une voiture pour effectuer des trajets avec peu ou pas d'alternatives ;
- Dans le cadre des services **de taxis ou de Voiture de Tourisme avec Chauffeur** (VTC), c'est le véhicule d'un professionnel qui est mis en partage, permettant certains déplacements occasionnels, qui nécessitent l'usage d'une voiture.



Service d'auto-partage Citiz en gare de Villefranche-sur-Saône

Action n° 1
Développer l'autopartage

Métropole de Lyon, EPCI, Communes

L'autopartage offre la possibilité de disposer d'une voiture en cas de besoin ponctuel. Permettant d'utiliser un véhicule sans en subir les inconvénients (coût, entretien, stationnement...) liés à sa possession, il s'agit **d'un levier majeur pour inciter les ménages à posséder moins de voitures** et pour **garantir le droit à la mobilité de ceux qui n'en possèdent pas.**

Il est important de noter que l'autopartage peut remplacer efficacement entre 5 et 8 voitures personnelles (ADEME, 2019), ce qui se traduit par la libération de presque trois places de stationnement en voirie et la suppression d'une dizaine de milliers de kilomètres automobiles par an. Cette approche contribue ainsi à réduire la congestion routière, les émissions de carbone et de polluants locaux ainsi que de contribuer à un meilleur partage de l'espace public, tout en permettant aux habitants de conserver un accès à la mobilité automobile.

Le Plan de Mobilité encourage les services d'autopartage, répondant à des enjeux et contextes locaux particuliers avec des services dits :

- **« En boucle »** avec des véhicules qui doivent être retournés sur leur emplacement initial après usage ;
- **« Sans station » ou en « free-floating »** avec des véhicules dont l'emprunt et la dépose doivent se faire au sein d'une zone prédéfinie (hors stations des services en boucle) ;
- **« Entre particuliers »** qui permettent la mise en relation de personnes mettant à disposition leur véhicule.



Véhicule en autopartage en libre accès - Tarare

« Pour les déplacements en dehors de la couronne, l'autopartage pourrait rendre encore beaucoup de services. »

Réponse au questionnaire en ligne

Réalisations avant 2030

En s'adaptant aux différents contextes territoriaux, et notamment ceux de densités de population, le Plan de Mobilité préconise de :

- **Augmenter progressivement le nombre de véhicules « en boucle » en milieu urbain.** Il atteindra **3 600 véhicules en 2030** dans la Métropole de Lyon. La densité et la répartition des véhicules à disposition sont basées sur divers indicateurs, dont les données sociodémographiques, le nombre de places de stationnement à disposition par habitant ou encore les offres de mobilité alternatives à proximité permettant de compléter l'accompagnement vers un moindre besoin de possession d'un véhicule ;
- **Développer des services « en boucle »** en milieux périurbains et ruraux, notamment pour garantir le droit à la mobilité, avec des dimensionnements adaptés de quelques véhicules mis à disposition ;
- **Maintenir les conditions d'exploitation et développer les services « sans station »**, en particulier dans le cœur de l'Agglomération lyonnaise en complémentarité des offres avec stations ;
- **Développer des services de mise en relation entre usagers,** notamment par le biais de campagnes de communication territorialisées, à différentes échelles (EPCI, commune, quartier, immeuble...) et par différents opérateurs (publics et privés) ;
- **Expérimenter et soutenir les projets de véhicules en autopartage dans les zones d'activités** permettant une mutualisation des flottes d'entreprises dans le but de limiter le nombre de voitures ;
- **Développer l'autopartage électrique**, permettant aux habitants des centres de tester / passer à l'électrique à moindre coût en réduisant ainsi congestion et pollution ;
- **Favoriser la mise à disposition de véhicules diversifiés** (citadines, véhicules familiaux, utilitaires, adaptés pour personnes en situation de handicap).

BON À SAVOIR

Selon l'ADEME, un **véhicule en autopartage permet de remplacer entre 5 et 8 véhicules personnels** (Ademe 2019), ce qui se traduit par la diminution du besoin en matière de places de stationnement.

Action n° 2

Mieux prendre en compte le rôle des taxis et VTC dans la mobilité quotidienne

SYTRAL Mobilités, Commission Locale des Transports Publics Particuliers de Personnes

Les **taxis et Voitures de Tourisme avec Chauffeur** (VTC) constituent un service de mobilité complémentaire aux alternatives à la voiture individuelle. Ils répondent en particulier aux besoins des déplacements touristiques, médicaux, de loisirs, de nuit, etc. Il est donc important de mieux les articuler avec les autres modes de déplacements. Dans cette optique, il conviendra également d'améliorer les connaissances de ces offres.



Taxi en course - Belleville-en-Beaujolais

Réalisations à venir

- **Favoriser l'intégration des taxis et des VTC dans le système global de mobilité.** En facilitant certaines de leurs missions :
  - intégration dans les services de Transport à la Demande (Levier 2, Axe 3) ;
  - intégration dans certains services de lignes de covoiturage pour assurer une garantie de trajet aux usagers (Levier 2, Axe 6) ;
  - étude de l'intégration dans un système d'information multimodale, de réservation et de paiement ;
  - réservation et aménagement d'emplacements à proximité notamment de sites touristiques ou de soins.
- **Développer l'activité taxi en créant de nouvelles autorisations de stationnement** pour améliorer la visibilité et la disponibilité de ce mode ;
- **Créer un observatoire de l'activité des taxis et Voitures de Tourisme avec Chauffeur.** En s'appuyant sur les données du service des données et études statistiques (SDES) et d'autres éléments locaux, la Commission Locale des Transports Publics Particuliers de Personnes mettra en place un observatoire afin de capitaliser et de partager les connaissances, que ce soit en termes de types de licences taxis (nombre total, licences spécifiques PMR), d'usages (catégories d'usagers, origines-destinations...) ou de services rendus (qualité de service, type de véhicules...).

Synthèse de l'axe 5

Actions	Pilotes	Partenaires	Echéances 2030	2035	2040	Indicateurs de suivi
Action 1 : Développer l'autopartage	Métropole de Lyon EPCI Communes		X			Nombre de véhicules en autopartage disponibles sur le territoire Équipements et services mis en place
Action 2 : Mieux prendre en compte le rôle des taxis et des VTC dans la mobilité quotidienne	Commission Locale des Transports Publics Particuliers de Personnes SYTRAL Mobilités		X	X	X	Création de l'observatoire de l'activité des taxis et Voitures de Tourisme avec Chauffeur Aménagement d'emplacements à proximité des sites touristiques

Axe 6 : Réduire l'impact des opérations logistiques sur l'espace public

DES LIVRAISONS QUI PRENNENT MOINS DE PLACE ET GÉNÈRENT MOINS DE NUISANCES EN VILLE

Dans l'objectif de réduire le bilan environnemental des activités logistiques, il apparaît judicieux de mettre en œuvre un cadre réglementaire incitatif :

Action 1 : Mettre en place un cadre réglementaire favorable a l'exercice de la logistique urbaine durable

Action 2 : Généraliser les aires de livraison sur l'ensemble des centralités et secteurs concentrant les destinataires

Action 3 : Expérimenter des solutions mutualisées de partage dans le temps de l'espace public au bénéfice des livraisons urbaines

La réglementation d'accès aux voiries et espaces publics apparaît aujourd'hui comme le levier principal d'actions des collectivités sur les activités logistiques et de livraisons.

Une réglementation d'accès aux voiries et espaces publics permet d'avoir un impact sur :

- Le nombre de véhicules de transport de marchandises en circulation ;
- Le bilan environnemental du transport de marchandises ;
- Les conflits d'usages ;
- Les conditions de travail des livreurs.

Ces réglementations peuvent concerner :

- L'accès des véhicules aux principales centralités ;
- Les espaces dédiés à l'arrêt des véhicules pour réaliser les opérations de livraison ;
- Une dimension d'expérimentation de partage dans le temps de l'espace public.

Action n° 1

Mettre en place un cadre réglementaire favorable à l'exercice de la logistique urbaine durable

Métropole de Lyon, EPCI

Service de police, ensemble des professionnels du transport de marchandises, association de commerçants, SYTRAL Mobilités

Le Plan de Mobilité réaffirme l'importance de travailler à **l'harmonisation des conditions réglementaires d'exercice de la distribution urbaine** à l'échelle des différentes polarités du territoire, afin de faciliter leur prise en main par les acteurs économiques.

Cette harmonisation favorisera une meilleure lisibilité et ainsi un **meilleur respect par les opérateurs** de celles-ci, engendrant une réduction des nuisances du transport de marchandises. Ce travail d'harmonisation peut concerner les critères et seuils réglementaires sur l'ensemble des communes (gabarits, tonnages, vitesses, horaires autorisés), mais également la définition de corridors et itinéraires pour la circulation des poids lourds pour desservir les territoires. C'est également l'occasion de faire évoluer cette **réglementation pour inciter les opérateurs à la mise en œuvre d'organisations logistiques plus vertueuses.**

Réalisations avant 2030

Afin d'inciter à la pratique de dessertes logistiques en modes alternatifs :

- **Adapter la réglementation** en faveur de la cyclo-logistique : voies réservées, itinéraires…
- **Étudier, en fonction des secteurs et des aménagements réalisés, des dispositions** permettant de favoriser certains véhicules sur la base des vignettes Crit'Air, complémentaire au cadre de la ZFE-m : horaires d'accès étendus à certaines zones piétonnes, tarification de stationnement préférentielle, occupation temporaire du domaine public…

Dans l'optique d'améliorer l'harmonisation réglementaire, la Métropole de Lyon, les EPCI et les communes du territoire sont invités à :

- Mettre en place un **schéma directeur** cadrant les réglementations de circulation et de stationnement sur les voiries selon les différents types de véhicules de transport de marchandises :
  - création d'une instance de gouvernance collective ;
  - réalisation d'un **état des lieux** des réglementations actuellement mises en œuvre sur le territoire ;
  - **définition des caractéristiques des voiries ;**
  - **identification de paramètres** à retenir pour atteindre les objectifs fixés par la future réglementation ;
  - élaboration **d'un schéma directeur réglementaire global** faisant état des mesures et des dérogations potentielles pouvant cadrer les règles d'accès ;
  - **concertation** des acteurs économiques sur le projet pour s'assurer de la prise en compte de leurs besoins.
- **Élaborer et appliquer une politique globale de modalités de contrôle** pour s'assurer du respect et de la mise en œuvre sur le terrain. Les acteurs publics devront prévoir les ressources humaines et matérielles nécessaires au contrôle des différents paramètres qui seront retenus dans la réglementation.

Action n° 2

Généraliser les aires de livraison sur l'ensemble des centralités et secteurs concentrant les destinataires

Communes, gestionnaires de voirie

Fédérations de transporteurs, CCI, CMA, SYTRAL Mobilités

Les **aires de livraison constituent un dispositif permettant de faciliter les opérations de chargement et de déchargement** des marchandises en milieu urbain. La Métropole de Lyon a mis en place une réglementation spécifique pour les aires de livraison situées à Lyon et dans les centres-villes de Villeurbanne et Neuville-sur-Saône, qui limite l'arrêt des professionnels sur ces aires à 30 minutes. Ce dispositif permet d'améliorer la disponibilité et l'efficacité des aires de livraison, et donc de réduire les émissions générées par les tournées de livraison. Il présente également l'avantage d'améliorer les conditions de livraison, de réduire les conflits entre usagers de la voirie et les accidents. Le contrôle du bon usage de ces aires est également un élément favorisant leur disponibilité pour la distribution des marchandises.

Ce dispositif a donc intérêt à être **généralisé à l'ensemble des centralités** et des secteurs concentrant les destinataires sur les territoires lyonnais.



Aire de livraison devant commerces en centre-ville - Lyon 2e

Réalisations à venir

La Métropole de Lyon, les EPCI et les communes sont invités à :

- **Réaliser un état des lieux :**
  - diagnostic du maillage existant d'aires de livraison ;
  - recensement des besoins des professionnels quant au réaménagement et à la création d'aires de livraison.
- **Identifier des zones prioritaires** pour l'implantation de nouvelles aires ;
- **Déterminer un référentiel commun** pour l'aménagement et le dimensionnement des aires de livraison, afin d'assurer leur compatibilité avec les besoins des livreurs, et de déterminer la réglementation à appliquer sur ces aires (horaires, durée d'arrêt autorisée...) ;
- **Aménager de nouvelles aires** ou réaménager des aires existantes ;
- **Informer les professionnels** concernés de ce nouveau maillage et de la réglementation applicable sur ces aires, afin d'assurer le bon usage de celles-ci ;
- **Mettre en œuvre le contrôle des aires de livraison** en associant les agents en charge du contrôle du stationnement, et leur dispenser une formation au contrôle des aires pour améliorer la disponibilité effective de ces dernières.

BON À SAVOIR

La Métropole de Lyon est engagée dans une réflexion nationale sur la modification de la réglementation appliquée aux aires de livraison en vue notamment d'une dépénalisation permettant d'aligner le régime juridique des aires sur le stationnement et faciliter le contrôle de l'usage de ces aires.

Action n° 3

Expérimenter des solutions mutualisées de partage dans le temps de l'espace public au bénéfice des livraisons urbaines

Métropole de Lyon, EPCI, Communes

Fédérations de transporteurs, CCI, CMA, SYTRAL Mobilités

La multiplicité des usages et des modes de vie rend l'utilisation des espaces publics de plus en plus complexes et nécessite de privilégier une approche globale plutôt que des approches sectorielles, par mode de déplacements ou par type d'usage. **L'approvisionnement de la ville fait partie sans conteste des usages importants de l'espace public.**

De ce fait, optimiser **l'utilisation de l'espace public par un partage dans le temps de certains équipements,** en définissant **des horaires dédiés aux livraisons** permettra de répondre plus finement aux besoins des différents usagers de la voirie tout au long de la journée (stationnement résidentiel, pendulaire, intervention d'artisans, livraisons, enlèvements…).

Ce type d'action s'adresse particulièrement aux **secteurs avec des linéaires commerciaux denses** où la circulation et le stationnement sont autorisés. Il s'agirait alors de réserver une voie pour les livraisons sur un créneau horaire établi.



Réalisations avant 2030

- **Étudier et expérimenter le partage dans le temps** de voies de circulation ou de stationnement notamment sur :
  - les **axes de circulation** à sens unique disposant de deux voies de circulation et sans linéaire de stationnement. L'une de ces deux voies peut être réservée à l'arrêt des véhicules pour livrer ou enlever une quantité de marchandises aux heures creuses, lorsqu'une seule voie de circulation est suffisante pour écouler le trafic automobile ;
  - les **linéaires de stationnement** le long d'une voie de circulation qui peuvent être réservés aux livraisons à certaines heures, par exemple le matin, lorsque la demande des riverains ou des pendulaires est plus faible.
- **Impliquer les communes concernées dans la mise en œuvre**, notamment pour identifier les secteurs pertinents et réaliser la modification de la réglementation sur la circulation et le stationnement, les aménagements de voirie éventuels et la mise en place d'une nouvelle signalisation verticale et d'un marquage au sol approprié ;
- **Coconstruire les expérimentations et projets avec les logisticiens, commerçants** et usagers de la voirie pour s'assurer de leur adhésion et d'une bonne connaissance du dispositif.

EXEMPLE

L'expérimentation de la mise en place d'une « bande technique » consistant à partager les linéaires de stationnement rue Édouard Herriot à Lyon en réservant leur usage aux livraisons de 7 h à 12 h.



Synthèse de l'axe 6

Actions	Pilotes	Partenaires	Echéances 2030	2035	2040	Indicateurs de suivi
Action 1: Mettre en place un cadre réglementaire favorable à l'exercice de la logistique urbaine durable	Métropole de Lyon EPCI	Service de police, ensemble des professionnels du transport de marchandises, association de commerçants SYTRAL Mobilités	X			Études / gouvernance
Action 2: Généraliser les aires de livraisons sur l'ensemble des centralités et secteurs concentrant les destinataires	Communes Gestionnaires de voirie	Fédérations de transporteurs CCI CMA SYTRAL Mobilités	X	X	X	Études Aménagements mis en place
Action 3: Expérimenter des solutions mutualisées de partage dans le temps de l'espace public au bénéfice des livraisons urbaines	Métropole de Lyon EPCI Communes	Fédérations de transporteurs CCI CMA SYTRAL Mobilités	X			Études Aménagements mis en place



Formation vélo dans le cadre d'un programme de réinsertion par l'association Recyclons la mobilité Janus France - Vénissieux

LEVIER 4

ACCOMPAGNER ET ENCOURAGER LES CHANGEMENTS DE PRATIQUES DE MOBILITÉ

L'amélioration de la qualité et de la quantité d'offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle est une condition nécessaire à l'atteinte des objectifs du Plan de Mobilité, mais elle n'est pas toujours suffisante. De nombreuses études montrent en effet que comportements et choix modaux des individus sont pour une bonne part conditionnés par les représentations personnelles vis-à-vis des offres disponibles : les connaissant-ils ? Les comprennent-ils ? leur paraîssent-elles suffisamment simples et faciles d'accès ? Leurs paraîssent-elles adaptées à leurs propres besoins et en phase avec leurs modes de vie ?

De plus, le développement de pratiques de déplacements multimodales – c'est-à-dire n'utilisant pas forcément les mêmes modes de transport tout au long de la semaine – est un enjeu majeur de transformation des pratiques de mobilité. Il est donc essentiel que l'ensemble des personnes se déplaçant aient une bonne compréhension des possibilités offertes mais aussi que l'accès à ces différentes options soit facilité, notamment en matière d'information et de tarification.

Ces questions soulèvent l'enjeu de l'accompagnement au changement de comportement. Pour convaincre et être adoptée, une offre de mobilité doit non seulement exister, mais aussi être suffisamment connue, compréhensible, accessible et désirable. Les acteurs de la mobilité des territoires pourront ainsi mettre en place des actions concertées et cohérentes en travaillant conjointement sur plusieurs champs :

- La relation usager et les dispositifs de conseil et d'accompagnement qui peuvent permettre aux usagers, actuels et potentiels, de mieux connaître l'offre de services de mobilité sur le territoire et ainsi se projeter, voire tester, des nouveaux modes de déplacement au quotidien. Pour ce faire il est essentiel de faire évoluer la posture usager au sein des lieux d'accueil et d'information (agences) et de valoriser davantage l'éventail de services de mobilité proposés en étant présent sur le terrain et auprès des territoires (actions de marketing, communication, sensibilisation, ...). Les outils de la communication classique (la publicité au sens large) et les différents leviers du management de la mobilité (diagnostic et conseil personnalisé, expérimentation...) doivent être mobilisés, en s'intéressant à la mobilité des individus mais également à celle des marchandises ;
- La facilitation et la simplification de l'usage, qui visent à fluidifier les parcours d'usage en jouant conjointement sur les volets de la mise à disposition des offres (distribution et billettique), de la tarification (simplicité, lisibilité et cohérence) et de l'information voyageurs, en prenant en compte la complémentarité et l'interopérabilité des solutions pour les usagers dans une perspective multimodale ;
- La réglementation, qui consiste à réguler les usages en facilitant ou contraignant l'accès aux offres (conditions d'accès, stationnement...), et à garantir la sécurité et le bien-être des usagers (comportements autorisés ou non, vitesse...).



Campagne d'affichage de l'Agence des mobilités de la Métropole de Lyon

Tous ces champs d'intervention concourent à lever les freins au changement et à s'appuyer sur les différentes motivations des individus et opérateurs économiques, qu'ils soient d'ordre psychologique ou serviciels. Leur efficacité repose sur des réponses ciblées, s'appuyant d'une part sur une connaissance fine des besoins des individus dans toute leur diversité (selon les territoires où ils habitent, leurs mode vie, leurs fragilités, leurs contraintes...) et d'autre part sur celles des acteurs du territoire dont l'activité génère des déplacements (les entreprises, les lieux et événements accueillant du public, les acteurs du transport et de la logistique...).

Les différents axes et actions décrits dans cette partie permettront aussi de partager avec les citoyens les ambitions du Plan de Mobilité et de construire la nécessaire adhésion du public à sa mise en œuvre, en faisant la démonstration que des alternatives positives existent pour chacun.



Opération Freevelo'v devant l'Université Lyon 3 Manufacture des Tabacs

Objectifs du Code des Transports plus particulièrement pris en compte dans ce levier : 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 9bis et 9ter

Dans une logique de diminution de la circulation routière sur le territoire et de renforcement de l'attractivité et de la facilité d'usage des modes alternatifs à la voiture solo, ce levier permet notamment de prendre en compte les objectifs suivants du Plan de Mobilité définis par l'article 1214-2 du Code des transports :

2° - Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;

3° - L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ;

5° - Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

6° - L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;

7° - L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage créé en application des articles L. 1231-15 ou L. 1241-1 ou bénéficiant du label " autopartage " ;

8° - L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale ;

9° - L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L. 2242-17 du Code du travail, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air ;

9° bis - L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ;

9° ter - L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire.

Axe 1 : Développer le conseil en mobilité et renforcer l'accompagnement et la communication

L'accompagnement de chacun et non plus seulement la sensibilisation de tous
Provoquer des changements d'habitudes de mobilité nécessite un travail de fond pour diffuser une nouvelle culture des mobilités moins centrée sur le réflexe à la voiture. Il s'agit aussi d'accorder une attention particulière aux plus fragiles pour garantir leur droit à la mobilité.
Mais le Plan de Mobilité entend aller plus loin en développant une approche davantage personnalisée et ciblée qui prend en compte la diversité des situations. Pour démultiplier ces actions à grande échelle, il s'agit de développer des espaces dédiés, par exemple avec un réseau d'agences des mobilités, mais aussi de s'appuyer sur l'ensemble des acteurs du territoire.

Action 1 : Mettre en œuvre un réseau d'agences des mobilités
Action 2 : Une information et une communication pour tous les publics
Action 3 : Développer la posture usager sur le réseau de transports collectifs
Action 4 : Amplifier le conseil en mobilité employeur
Action 5 : Former les plus jeunes à la mobilité durable
Action 6 : Accompagner spécifiquement les plus vulnérables

Le changement de pratiques de mobilité nécessite tout d'abord de faire connaître les différents services et offres de déplacements aux usagers. Afin de prendre en compte la diversité des situations et les spécificités de chacune, l'accompagnement humain se révèle être un élément indispensable.

Le **conseil en mobilité** et la communication doivent permettre d'accompagner le changement des pratiques de mobilité en :

- **Apportant à l'usager la connaissance des différentes possibilités sur l'ensemble des modes** et en lui exposant les avantages à utiliser les offres alternatives à la voiture individuelle ;
- **Offrant les moyens de planifier** sereinement son déplacement ;
- **Adaptant les informations à chaque situation.**



Usagers conseillés en agence TCL - Lyon 2e

Action n°1
Mettre en œuvre un réseau d'agences des mobilités

SYTRAL Mobilités, Métropole de Lyon
EPCI, communes

La Métropole de Lyon a ouvert en septembre 2022 l'Agence des Mobilités, avec pour but d'accompagner les usagers dans leur choix de modes de déplacement. À ce jour ce type d'accompagnement n'existe pas dans le reste du ressort territorial. Il est donc essentiel d'impulser la mise en œuvre d'un conseil en mobilité à l'échelle des territoires lyonnais. Cette amplification permettra de :

- Mutualiser les moyens sur le territoire,
- Garantir la cohérence des informations à l'échelle du territoire,
- Soutenir et relayer localement les initiatives autour du changement de comportement (journée de la mobilité durable, semaine de la mobilité, semaine du développement durable, challenge de la mobilité Auvergne-Rhône-Alpes, ...).

BON À SAVOIR
L'Agence des Mobilités met à disposition plusieurs conseillers mobilité pour offrir aux usagers un service de conseil personnalisé, d'information et d'accompagnement sur les déplacements dans la Métropole de Lyon ainsi que sur les éventuelles démarches à entreprendre pour accéder aux offres alternatives à la voiture individuelle.
La mission de ces experts est de trouver/proposer la ou les solutions les plus adaptées pour chacun des usagers.

Réalisations avant 2030

Une démarche partenariale doit être mise en œuvre, entre SYTRAL Mobilités, la Métropole de Lyon, les EPCI et les communes, visant à :

- **Réaliser une étude de faisabilité pour de la mise en œuvre d'un réseau d'agences des mobilités sur le territoire,** pour définir le maillage le plus pertinent et les moyens à mettre en œuvre ;
- **Élaborer une stratégie du conseil en mobilité** définissant des objectifs et en mettant des moyens à disposition pour les atteindre ;
- **Faire évoluer l'agence des mobilités et les agences commerciales TCL :**
  - dans un premier temps, à horizon 2030, un réseau d'agences des mobilités sera créé en s'appuyant notamment sur les agences commerciales du réseau de transport collectif unifié et sur les agences mobiles. Dans ces lieux, une information sur l'ensemble des modes de déplacements sera diffusée et des conseils personnalisés pourront être apportés ;
  - ce réseau sera ensuite élargi à l'ensemble du territoire dans différents lieux fixes, soit spécifiquement dédiés au conseil en mobilité, soit mutualisés avec d'autres fonctions telles que les mairies, les offices de tourisme, les Points d'Information Médiation Multi-Services (PIMMS).
- **Élaborer un schéma directeur des agences des mobilités** à l'échelle des territoires lyonnais afin de donner un caractère opérationnel à l'évolution de l'agence des mobilités, dans une vision de court et moyen termes (2030) et en vue de l'unification des réseaux à l'échelle du ressort territorial. Le réseau d'agence des mobilités sera le cadre de la mutualisation des approches concernant le conseil en mobilité à l'échelle du ressort territorial. Les différentes collectivités du territoire pourront venir y trouver des références et méthodes sur la manière de développer l'information et le conseil sur leurs territoires ;
- **Organiser des opérations multiples de sensibilisation,** en parallèle de l'implantation du réseau des agences, afin d'orienter un maximum de personnes. Ces opérations prendront la forme d'évènements et d'accompagnement d'initiatives locales ;
- **Mettre en œuvre trois agences mobiles d'ici 2030** dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités afin d'accompagner les initiatives locales ponctuelles.

« L'accompagnement humain reste la clé de voûte du changement des pratiques de mobilité. »

Retour usagers et groupes de travail

Action n°2

Une information et une communication pour tous les publics

SYTRAL Mobilités, Métropole de Lyon, EPCI

Communes

Pour que la diffusion de l'information soit efficace, il est important de tenir compte de la diversité des profils et des besoins et notamment des plus fragiles (personnes à mobilité réduite du fait de différents types de handicap, personnes rencontrant des difficultés avec les nouvelles technologies, seniors, scolaires, habitants des Quartiers prioritaires de la Politique de la Ville, etc.), afin de réaliser des communications et une information voyageur ciblées.



Campagne d'affichage « La mobilité gagnante » de SYTRAL Mobilités - 2023

Les multiples canaux de communication existants, réseaux sociaux, sites internet (SYTRAL Mobilités, EPCI, Métropole de Lyon, etc.), panneaux lumineux d'information en temps réel, campagnes d'affichage/flyers, animations lors d'événements, etc., nécessitent également d'adapter le message aux usagers ciblés et permettent de toucher un public très large. Cette communication doit s'appuyer sur les sciences comportementales afin de maximiser son impact.

Les actions de communication et d'informations, portées par les différents acteurs de la mobilité et les collectivités locales, seront ainsi régulièrement déployées dans le territoire, et viseront à :

- Faire connaître les offres et services de mobilité ainsi que leur tarification dans une logique de multimodalité ;
- Comparer les différents modes en mettant en évidence leurs avantages respectifs en termes notamment, de santé, de sécurité des déplacements, de pollution atmosphérique et sonore ou encore de coût d'usage ;
- Valoriser des usagers qui ont expérimenté l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle ou qui ont changé durablement de pratiques, par exemple sous la forme « d'ambassadeurs » qui pourront être mobilisés sur certains évènements ou dans certains supports de communication.

Réalisations à venir

- **Mettre en œuvre des actions de communication engageante adaptées aux cibles :**
  - lors du déploiement d'un nouveau service ou d'une nouvelle offre ;
  - lors de l'accueil de nouveaux arrivants sur un territoire, par l'envoi d'un courrier d'information sur les différentes offres de mobilité, ainsi que la possibilité d'obtenir un « kit découverte » (en nombre limité par an) offrant un accès gratuit temporaire aux services de mobilité : le réseau de transports collectifs, vélos en libre-service, autopartage, … (Axe 2 action 1). Ces offres pourront être déployées en lien avec les collectivités locales ;
  - lors d'évènements spécifiques en lien avec la mobilité et l'environnement (semaine sans ma voiture, semaine européenne de la mobilité, semaine européenne du développement durable, journée mondiale de la santé, mai à vélo, journée mondiale de l'environnement, Journée mondiale du Climat, Journée nationale de la qualité de l'air, etc.).

- **Encourager la mise en place de relais locaux de communication** en proposant une communication via les services de proximité tels que par exemple les acteurs sociaux, les professionnels de santé, les auto-écoles… Les agences mobiles (action 1) pourront également tenir lieu de relais de proximité, particulièrement dans les zones les moins denses du territoire.

EXEMPLE



Offre Découverte Mobilités

En 2024, La Métropole de Lyon, SYTRAL Mobilités et leurs partenaires ont proposé une offre « Découverte Mobilités » aux habitants de la Métropole de Lyon, ciblant particulièrement les nouveaux arrivants. Cette offre permettait d'essayer pendant 3 mois quatre alternatives à la voiture individuelle : transports en commun, autopartage, covoiturage et vélo en libre-service (+ vélo en location longue durée sous conditions d'âge et de statut). L'objectif est de faire découvrir ces solutions de mobilité en plein développement à celles et ceux qui ne les connaissent pas ou qui souhaitent les expérimenter.

Action n°3

Développer la posture usager sur le réseau de transports collectifs

SYTRAL Mobilités

L'amélioration de la prise en compte des usagers constitue une des pistes de progrès identifiée afin d'augmenter l'attractivité des transports collectifs et d'amplifier le report modal : on parle de développer la « posture usagers ».

La posture usagers se doit d'être fiable, simple, accessible et inclusive, répondant à des besoins personnalisés. Elle se doit d'être professionnalisée, performante, proactive et réactive, encourageant le report modal et l'intermodalité. Cette posture usagers doit évoluer avec agilité pour garantir la fidélisation des usagers et conquérir les non-usagers et être adaptée à la diversité des personnes dans un territoire hétérogène.

Réalisations à venir

- Élaborer une stratégie et un plan d'action en ce qui concerne la posture usager sur le réseau de transports collectifs organisé par SYTRAL Mobilités, d'ici 2026, fondés sur 5 axes stratégiques :
  - informer de façon fiable et cohérente tous les usagers avec les divers moyens à disposition (digitaux, humains, physiques) ;
  - accueillir chaque usager de façon professionnelle et adaptée ;
  - simplifier l'accès multicanal aux services de mobilité ;
  - accompagner l'usager en situation perturbée ;
  - aller vers les usagers et les non-usagers.

- Former les personnels aux mesures identifiées dans la stratégie.



Application mobile TCL Live

Action n°4
Amplifier le conseil en mobilité employeur

SYTRAL Mobilités, Métropole de Lyon, EPCI

CCI

S'ils ne représentent qu'un quart des déplacements réalisés chaque jour, les déplacements en lien avec le travail représentent plus de la moitié des distances parcourues quotidiennement.

De plus, les sites d'emplois représentent des lieux naturels de massification des flux et forment des communautés de collaborateurs au sein desquelles les actions de communication et de sensibilisation sont particulièrement à même de toucher le plus grand nombre.

Les Plans de Mobilité Employeur sont des démarches qui traitent de la mobilité (salariés, livraisons...) dans l'entreprise. Ils visent à réduire les impacts des déplacements, par une meilleure optimisation du nombre de déplacements effectués et par la recherche de report modal.

BON À SAVOIR

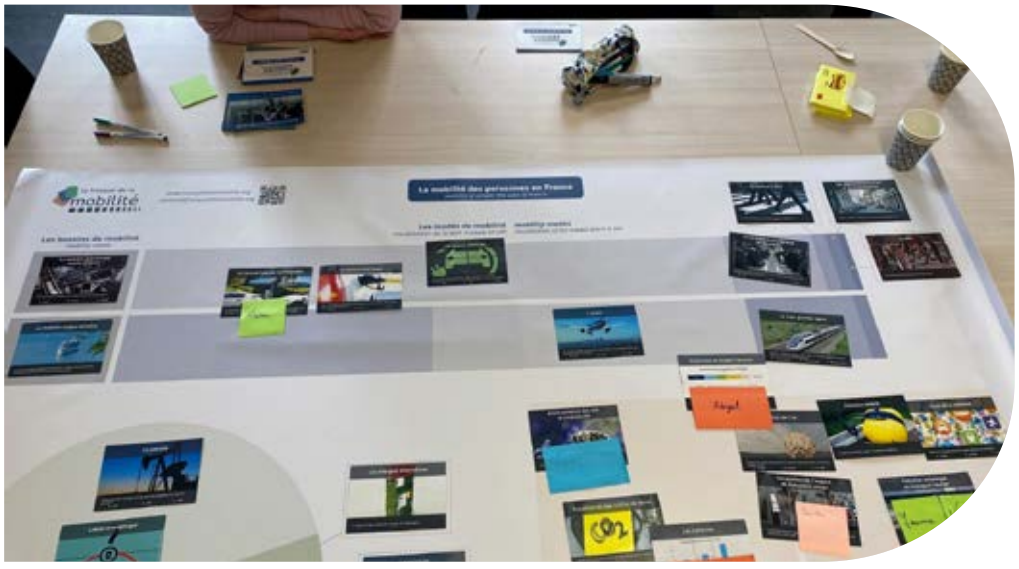
Les employeurs sont des prescripteurs de mobilité et disposent de leviers efficaces pour faire évoluer les pratiques de mobilité par :

- La communication, l'information ;
- Les incitations financières (forfait mobilités durables, prise en charge des frais de transport, crédit mobilité) ;
- L'organisation du travail (lissage des heures de pointe, télétravail, organisation des équipes en fonction des lieux de résidence...) ;
- L'offre de services de mobilité (flottes de vélos, autopartage mettant à disposition des employés la flotte de véhicules des entreprises).

Réalisations à venir (en continu)

Dans le cadre de leurs missions, SYTRAL Mobilités (produisant une offre d'accompagnement de conseil mobilité employeur), la Métropole de Lyon et les EPCI (en charge de la mise en œuvre du conseil mobilité employeur) devront :

- **Poursuivre l'accompagnement des employeurs dans leur démarche de mobilité durable** en leur apportant une offre de service de conseil en mobilité, des ressources et de l'ingénierie et en fédérant les acteurs engagés ;
- **Encourager et soutenir** la mise en œuvre de Plans de Mobilité Employeur et notamment les Plans de Mobilité Employeur en Commun qui rassemblent plusieurs entreprises au sein d'une même zone géographique ;
- **Diffuser des retours d'expérience d'organisation du télétravail** dans les entreprises, à destination des employeurs et des salariés ;
- **Sensibiliser les employeurs aux enjeux de décalage des horaires d'embauche** afin de limiter l'impact des heures de pointe sur les réseaux de mobilité ;
- **Promouvoir et diffuser** les modalités de mise en œuvre du **forfait mobilités durables ;**
- **Poursuivre la dynamique de participation au challenge mobilité annuel** ;
- **Assurer un suivi** des démarches et de leur pérennité, des enquêtes et actions mises en œuvre.



Atelier de conseil en mobilité employeur animé par SYTRAL Mobilités, en entreprise

Action n°5
Former les plus jeunes à la mobilité durable

Éducation nationale, écoles, Communes

EPCI, Métropole de Lyon, SYTRAL Mobilités, associations

L'éducation à la mobilité permet de **sensibiliser les enfants et leurs familles aux enjeux de la mobilité.** L'éducation au travers de l'enseignement classique est un levier important pour initier les changements de pratiques, la perception de certains modes et participer au maintien des capacités dans l'activité physique par la pratique de la marche et du vélo.

La sensibilisation aux enjeux et aux pratiques de mobilité durable doit ainsi être relayée dès l'entrée en maternelle et poursuivie durant toute la scolarité des enfants. Elle s'inscrit pleinement dans le programme d'Éducation au Développement Durable qui est porté par le Ministère de l'Éducation Nationale et également dans le Plan Vélo porté par l'État. Ce dernier réaffirme la volonté de populariser le dispositif « Savoir rouler à vélo », avec une formation de 10h pour les enfants de 6 à 11 ans, qui vise à généraliser l'apprentissage du vélo et la formation nécessaire à une réelle autonomie sur la voie publique avant l'entrée au collège.

BON À SAVOIR

L'Éducation au Développement Durable :
20 mesures énoncées le 23 juin 2023 doivent permettre aux élèves de mieux comprendre les enjeux de la transition écologique dans le cadre des enseignements.
Elles encouragent l'engagement civique des élèves et valorisent l'action des éco-délégués.
Elles font des écoles et des établissements scolaires des lieux en transition écologique, dans leur fonctionnement et dans leur bâti, en lien avec les collectivités territoriales.

Source : education.gouv.fr/

Réalisations à venir

En partenariat avec l'Éducation Nationale, les collectivités accompagnent les établissements scolaires dans la mise en œuvre d'actions concrètes en matière d'éducation à la mobilité durable, dont notamment :

- **Former les enseignants** volontaires comme relais à cette éducation à la mobilité ;
- **Mettre à disposition des outils pédagogiques :** brochures, posters, documents, mais aussi vélos en vue de donner des formations… ;
- **Former à la sécurité routière** et au savoir rouler à vélo, notamment dans le cadre de la formation à l'attestation scolaire de sécurité routière ;
- **Développer et pérenniser des bus à pied (« pédibus ») ou à vélo (« vélobus »)** pour les trajets vers les établissements scolaires, afin d'habituer dès le plus jeune âge à la pratique des modes actifs pour les déplacements quotidiens ;
- **Développer et pérenniser** des Plans de Mobilité Scolaires ou Universitaires qui regrouperont notamment des actions de type pedibus ou vélobus, de formation mais aussi de communication et de sensibilisation afin d'encourager et de faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ;
- **Encourager la participation des établissements scolaires à la semaine du vélo et de la marche à l'école,** organisée par le ministère de l'Éducation nationale ;
- **Inciter à la transformation d'auto-écoles en école de la mobilité,** dépassant les seuls objectifs de réussite aux différents permis de conduire et relayant une vision élargie de la mobilité.



Pédibus – Métropole de Lyon

EXEMPLE

Au travers de son département d'Actions Citoyennes, Keolis Lyon propose des actions gratuites de sensibilisation au bien vivre ensemble dans les transports en commun.

THÈMES	MATERNEL (4-6 ANS)	PRIMAIRE (7-10 ANS)	COLLÉGIENS (11-15 ANS)	LYCÉENS (16-19 ANS)	ÉTUDIANTS (20 ANS)
Avoir la bonne attitude dans les transports en commun		++	++		
La sécurité dans les transports		+	++	+	+
Jeux autour de lyon et ses transports		++	++	+	
Découvrir la ville en transports	+	++	+		
Visites techniques			+	++	++
Les différents métiers dans le transport de voyageurs			+	++	++
À la découverte des TCL	++	+			
Écomobilité		+	++		
Le harcèlement			+	++	++

Action n°6

Accompagner spécifiquement les plus vulnérables

SYTRAL Mobilités, Région

Métropole de Lyon, EPCI, Département, État, acteurs de la politique sociale

La mobilité peut constituer une source d'importantes inégalités territoriales et sociales. Tous les territoires ne disposent pas des mêmes offres et ressources de mobilité et tous les individus ne disposent pas non plus des mêmes compétences à se déplacer.

Rendre effectif l'accès à la mobilité pour tous implique à la fois d'offrir des services de mobilité adaptés aux besoins des habitants du territoire (Leviers 2 et 3), mais également **d'accompagner les publics les plus vulnérables dans leurs parcours et d'améliorer les conditions concrètes d'accès aux différents services et infrastructures de mobilité.**

L'accompagnement des publics les plus fragiles dans leur mobilité nécessite de :

- **Agir sur les multiples freins rencontrés,** qu'ils soient économiques, cognitifs ou sociologiques, afin de développer des capacités nouvelles à se déplacer pour favoriser notamment l'accès à l'emploi ;
- **Renforcer l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements** aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi qu'aux personnes âgées**.**

Réalisations à venir

Dans l'objectif d'apporter un conseil en mobilité :

- **Développer des relais dans les territoires et auprès des acteurs des politiques sociales** (espaces France Services dont les Maisons du Rhône, CCAS, missions locales pour l'emploi, bailleurs sociaux, etc.) pour informer les usagers sur les droits spécifiques dont ils peuvent bénéficier ;
- **Déployer en partenariat avec les conseillers numériques** présents au sein des quartiers prioritaires de la politique de la ville, des temps d'information sur les démarches de recours à la tarification solidaire et sur les outils numériques d'aide à la mobilité ;
- **Pérenniser le dispositif mobilité inclusive** de la Métropole de Lyon et analyser ses possibilités d'extension à d'autres territoires ;
- **Communiquer et déployer sur les autres réseaux des dispositifs analogues au « carnet de Voyage »** mis en place par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, qui propose une explication claire et intuitive de l'organisation et la réalisation d'un déplacement sur les réseaux de cars et trains régionaux ;
- **Réaliser des Plans de Mobilité Employeurs ciblés sur des filières professionnelles** impliquant un nombre important de travailleurs peu qualifiés pour lesquels les déplacements peuvent être une réelle source de difficulté (aides à domicile, métiers de la santé, agents d'entretien, bâtiment…).



Conseillère numérique France Services auprès d'un usager - Vénissieux

Dans l'objectif d'élargir l'accès au réseau de transport en commun :

- **Analyser les évolutions du recours aux tarifications solidaires ;**
- **Adapter les conditions de paiement** pour les rendre plus flexibles, afin de ne pas pénaliser les personnes en difficulté financière (caution nécessaire par exemple) ou ne disposant pas de carte bancaire.

Dans l'objectif de conserver la possibilité d'un accès à la mobilité automobile :

- **Aider à l'obtention du permis de conduire** via des auto-écoles solidaires ;
- **Soutenir le développement de garages ou ateliers solidaires** pour la réparation des voitures mais aussi des vélos ;
- **Soutenir le renouvellement des véhicules les plus polluants par des aides en fonction des niveaux de ressources,** notamment pour les usagers impactés par la ZFE-m (dispositif existant pour les résidents ou travailleurs de la Métropole de Lyon en fonction des revenus).

Dans l'objectif de mieux prendre en compte les personnes en situation de handicap :

- **Sensibiliser tous les personnels en contact avec la clientèle à la prise en compte du handicap,** afin de pouvoir intervenir en cas de difficulté pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite ;
- **Assurer un suivi spécifique de la maintenance des installations et équipements en faveur des PMR** (ascenseurs, palettes bus, annonces visuelles et sonores…) pour garantir l'accessibilité des réseaux et diminuer les délais d'intervention en cas de panne.

Synthèse de l'axe 1

Actions	Pilote	Partenaires	Échéances 2030	2035	2040	Indicateurs de suivi
Action 1 : Mettre en œuvre un réseau d'agences des mobilités	SYTRAL Mobilités Métropole	EPCI	X			Nombre d'actions de l'Agence des Mobilités hors Métropole Nombre de PdME sur le territoire
Action 2 : Une information et une communication pour tous les publics	SYTRAL Mobilités Métropole EPCI	Communes	X	X	X	Nombre d'actions de communication recensées sur le territoire
Action 3 : Développer la posture usager sur le réseau de transports collectifs	SYTRAL Mobilités		X	X	X	Proportion du personnel formé à la posture usager
Action 4 : Amplifier le conseil en mobilité employeur	SYTRAL Mobilités, Métropole de Lyon, EPCI	CCI	X	X	X	Nombre de PdME Nombre de salariés touchés par les opérations de sensibilisation
Action 5 : Former les plus jeunes à la mobilité durable	Éducation nationale Écoles Communes	EPCI Métropole SYTRAL Mobilités Associations	X	X	X	Nombre d'actions de l'Agence des Mobilités en lien avec le milieu scolaire
Action 6 : Accompagner spécifiquement les plus vulnérables	SYTRAL Mobilités Région	Métropole EPCI Département, État, Acteurs de la politique sociale		X		Tarifs sociaux mis en place sur les offres et services de mobilité Nombre d'activations des services Optiguide et Optimod hors agglo lyonnaise Nombre de parcours découvertes réalisés Nombre de personnels formés à la prise en compte du handicap Nombre d'actions de l'Agence des Mobilités en lien avec les QPV Taux d'accessibilité moyen des applications en ligne et sites d'information

Axe 2 : Faciliter l'expérimentation par l'usager et permettre la découverte des offres de mobilité

L'essayer c'est l'adopter. Le changement de pratiques n'est pas facile avant d'avoir testé les autres solutions possibles. Le Plan de Mobilité entend favoriser et simplifier les « tests » des différents services de mobilité par les usagers :

Action 1 : Faciliter le premier contact avec les offres de mobilité alternatives à la voiture

Action 2 : Faciliter l'expérimentation par de l'accompagnement humain

Action 3 : Encourager la pratique du vélo par la mise en place de prêts / location de vélo de longue durée

Afin de limiter les freins au changement de pratiques dus à la méconnaissance de l'usage de nouveaux modes de déplacement, qu'ils soient d'ordre matériel ou psychologique, il est essentiel que les usagers puissent **expérimenter des solutions de déplacements alternatives à la voiture solo.**

Le changement de pratiques de mobilité des usagers peut être suscité par :

- **Des actions permettant l'expérimentation** par l'usager des différents modes de déplacements en diminuant les freins relatifs à l'achat de titres de services de mobilité ;
- **Un accompagnement spécifique pour certains publics** visant à les rassurer dans ces nouvelles pratiques ;
- **La mise à disposition** de location ou prêts de vélos afin de permettre une expérimentation par l'usager sur une durée prolongée.

Action n°1

Faciliter le premier contact avec les offres de mobilité alternatives à la voiture

SYTRAL Mobilités

EPCI, Métropole de Lyon

Le fait d'acheter un titre de transport pour la première fois peut connaître de multiples freins à l'expérimentation par l'usager : la sélection d'un titre parmi d'autres dans la grille tarifaire et les différents supports peut être facteur d'indécision, le prix est difficile à évaluer par rapport au service rendu...



Evénement « Le mois sans ma voiture » *édition 2024 organisé à Saint-Genis-Laval*

« La personnalisation de l'accompagnement mais aussi la possibilité de faire expérimenter vont permettre aux usagers de connaître les offres existantes adaptées aux besoins de chaque personne et constituent un coup de pouce au changement de pratiques par le test. »

Atelier d'élus

Réalisations à venir

- Développer les offres d'essai gratuit des différents services de mobilité, pour massifier l'effet déclencheur du changement de pratiques. Il s'agit donc de :
  - offrir des tickets ou mois d'abonnement gratuits multimodaux dans le cadre de kits mobilité (offres « Découverte Mobilité » permettant l'essai gratuit sur quelques mois de plusieurs offres de mobilité aux nouveaux habitants s'engageant à ne pas utiliser leur voiture durant 1 mois, usagers mettant leur ancienne voiture au rebut sans en racheter une nouvelle, ...) ;
  - promouvoir des offres « découvertes » lisibles et attractives, notamment lors d'évènement publics, de la mise en œuvre de nouvelles offres... ;
  - poursuivre des actions de parrainage qui offrent des avantages aux abonnés et aux nouveaux arrivants.

EXEMPLE

Le défi **« 1 mois sans ma voiture »** a été mis en œuvre dans les quartiers de Lyon Vaise et de Lyon Grandclément en 2023, et à Saint-Genis-Laval en 2024.

Cette opération permet à des usagers volontaires de disposer d'un « Kit Mobilité » avec un accès illimité pendant 1 mois offert sur l'ensemble du réseau TCL, pour utiliser Vélo'v, des véhicules en autopartage Citiz ou bien le covoiturage.

Action n°2
Faciliter l'expérimentation par de l'accompagnement humain

EPCI, Métropole de Lyon, associations, SYTRAL Mobilités

En parallèle de toutes les actions déjà menées en faveur des modes actifs, le développement de **services liés à la maîtrise de la pratique du vélo** est indispensable. Pour permettre à chacun d'acquérir des compétences pour se sentir à l'aise dans l'usage du vélo dans ses déplacements, les collectivités peuvent dispenser des formations, en s'appuyant sur des organismes et associations locales.

Réalisations à venir

Dans l'objectif de soutenir le déploiement de mesures visant à mobiliser des personnes pour en accompagner d'autres dans de nouvelles pratiques :

- Mettre en œuvre des actions pour faciliter l'accès/le retour à la pratique du vélo, au moyen de :
  - **vélo-écoles** pour retrouver confiance ou apprendre à circuler en toute sécurité ;
  - **séances de remise en selle** (formation express) pour maîtriser 3 ou 4 parcours stratégiques ;
  - **cours de vélo-insertion** pour faciliter la réinsertion de personnes isolées socialement et géographiquement ;
  - **formation pour l'entretien et la réparation** de son vélo ;
  - **organisation** de sorties vélo à l'échelle d'un établissement scolaire, d'une université ou d'un quartier.
- Développer les initiatives visant à accompagner l'usage des transports collectifs, notamment en ciblant les personnes qui rencontrent des difficultés à se déplacer ou qui ressentent de l'insécurité :
  - **parcours découverte** pour les personnes fragilisées ou en situation de handicap ;
  - **sorties organisées** par des acteurs sociaux et des associations, à destination de loisirs par exemple, et permettant de mieux comprendre le fonctionnement du réseau.

EXEMPLE

Le dispositif de parcours découverte permet aux personnes malvoyantes ou à mobilité réduite de repérer gratuitement leur futur itinéraire en compagnie d'un agent TCL.

L'objectif de ces parcours est de faciliter les voyages sur les lignes du réseau des personnes fragilisées ou en situation de handicap, et ainsi d'aider à lever toute gêne ou appréhension au quotidien.



Balade découverte à vélo à assistance électrique encadré par un agent ambassadeur - Lyon 6e

Action n°3

Encourager la pratique du vélo par la mise en place de prêts / location de vélo de longue durée

EPCI, Métropole de Lyon

SYTRAL Mobilités

Une **offre de location « sur mesure »** constitue un réel attrait pour les usagers qui se questionnent sur les alternatives à la voiture individuelle. Les services de location de vélo de longue durée sont l'occasion de tester sur une période définie des vélos spécifiques (pliants, à assistance électrique, vélos cargos ou triporteurs électriques, etc.), avant d'envisager une acquisition.

Un accompagnement à la suite de cette période de test avec notamment l'information sur les aides possibles pour l'achat des vélos, peut permettre de transformer l'essai.

Ces services existent, ou sont en cours de définition, dans plusieurs lieux du territoire.

Réalisations avant 2040

La Métropole de Lyon et les EPCI, en lien avec les communes notamment, devront :

- **Pérenniser et développer des services de location/prêts de vélos de longue durée.** En adéquation avec les recommandations de l'Ademe, le dimensionnement des parcs ouvert à la location longue durée devra viser, au fur et à mesure de la montée en charge, au moins 30 vélos pour 10 000 habitants ;
- **Articuler la location-longue durée avec l'accompagnement vers un changement pérenne de pratiques de mobilité,** en réalisant un bilan des pratiques et en orientant vers l'achat, éventuellement aidé, d'un vélo personnel ;
- **Étudier comment mutualiser** certains coûts d'investissement (achat de vélos…) et de fonctionnement (entretien, locaux de stockage/retrait, standard téléphonique) relatifs à ces différents services.

Les services de vélos en libre-service (VLS) ou de location de courte durée constituent des offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle pour les déplacements du quotidien et font partie du bouquet de services de mobilité à développer dans une logique multimodale : ils sont abordés dans **l'action 5 de l'axe 5 du levier 2.**

EXEMPLE

Les Communautés de Communes du Syndicat de l'Ouest Lyonnais (Pays de L'Arbresle, Vallons du Lyonnais, Pays Mornantais et Vallée du Garon) proposent depuis le mois de juin 2022 la location de vélo à assistance électrique pour que les usagers les testent avant de se lancer.

VéloOUEST, le vélo électrique : l'essayer c'est l'adopter !



La Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien propose également un service de location de vélo à assistance électrique pour que les usagers testent ce mode de déplacement.





Synthèse de l'axe 2

Actions	Pilote	Partenaires	Échéances 2030	2035	2040	Indicateurs de suivi
Action 1 : Faciliter le premier contact avec les offres de mobilité alternatives à la voiture	SYTRAL Mobilités	EPCI Métropole de Lyon	X	X	X	Nombre de quartiers/ communes expérimentant le défi « 1 mois sans ma voiture « Nombre de bénéficiaires des offres découvertes / gratuités temporaires
Action 2 : Faciliter l'experimentation par de l'accompagnement humain	EPCI Métropole de Lyon Associations SYTRAL Mobilités		X	X	X	Nombre de formations à la pratique du vélo dispensées sur le territoire Nombre de parcours découvertes réalisés
Action 3 : Encourager la pratique du vélo par la mise en place de prêts / location de vélo de longue durée	EPCI Métropole de Lyon	SYTRAL Mobilités	X	X	X	Nombre de prêts/locations ponctuelles de vélos Nombre de jeunes bénéficiant de Freevélo'v Nombre de locations de MyVélo'v

Axe 3 : Améliorer la sécurité des déplacements

La sécurité est un préalable pour l'usager.
Alors qu'environ 80 % des accident impliquent la voiture, elle apparaît pourtant chez beaucoup comme le mode de transport le plus sûr. Le Plan de Mobilité entend faire de la sécurité et du sentiment de sécurité un objectif central pour lever ce frein dans l'utilisation d'autres moyens de transport.

Action 1 : Agir pour la sécurité routière

Action 2 : Accentuer les actions de prévention de la délinquance dans les transports en commun

Se déplacer en sécurité est une préoccupation fondamentale pour l'usager. Si cette condition ne lui paraît pas remplie lorsqu'il utilise les transports en commun ou les modes actifs, alors il sera difficile de le convaincre de changer ses habitudes de déplacements.

Le caractère subjectif de la notion de sécurité rend toutefois l'approche difficile. En effet, d'un individu à l'autre le sentiment d'insécurité peut être très différent et les besoins pour y répondre sont variables. Il s'agit donc à chaque fois de **trouver le bon compromis pour améliorer la sécurité dans l'espace public et les transports (piétons, cyclistes, usagers des engins de déplacement personnel, automobilistes conducteurs et personnes accompagnées) sans pénaliser de manière démesurée certains usages et la performance des modes** alternatifs à la voiture.

De plus, l'insécurité routière représente également un coût très important pour la société (coûts médicaux et sociaux, préjudices affectifs, pertes de production, etc.), les mesures visant à sa réduction portent donc un enjeu fort sur les finances publiques et leurs possibles réaffectations.

Conformément au Code des Transports, le Plan de Mobilité vise à assurer « l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ».

Il s'agit donc de :

- **Réduire le nombre d'accidents,** dans l'espace public, et leur gravité ;
- **Lutter contre les vols et violences,** dans les transports en commun, afin de permettre des voyages sereins.

« La réduction de la vitesse maximale autorisée permettrait de faciliter le partage de l'espace et d'améliorer la sécurité routière. »

Questionnaire concertation citoyenne

Action n°1
Agir pour la sécurité routière

Gestionnaires de voirie, SNCF Réseau

SYTRAL Mobilités, Métropole de Lyon, EPCI, SDMIS, services de police, écoles de conduite, établissements scolaires, associations d'usagers (automobiles, deux-roues motorisés)

La lutte contre les accidents routiers est une thématique transversale, qui bénéficiera d'autres actions telles que la baisse de la vitesse sur les autoroutes urbaines, le développement des zones 30 et des zones de rencontre, de la priorisation/ sécurisation, en particulier aux niveaux des carrefours, des cheminements piétons, ainsi que des itinéraires vélos.

À l'échelle des territoires lyonnais, en 2022, il y a eu environ 2200 accidents, dont 59 mortels. Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais fixe comme objectif de :

- **Réduire de moitié le nombre de tués et de blessés graves d'ici 2030 et tendre vers zéro tué et blessé grave à l'horizon 2050.**



Campagne d'affichage de la sécurité routière - 2024

Réalisations à venir

Dans l'objectif de construire une politique de sécurité routière partagée :

- **Impliquer l'ensemble des acteurs concernés** (gestionnaires de voirie et d'espaces publics, forces de l'ordre et de contrôle, SDMIS, éducateurs et associations) afin de partager les éléments de savoirs et données ;
- **Se doter de nouveaux outils** (informatiques) et de nouvelles données (Floating Car Data, SD(M)IS, Registre du Rhône) pour mieux identifier et analyser l'accidentologie ;
- **Mettre en œuvre un observatoire du suivi des accidents,** notamment impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel, avec les forces de l'ordre, les gestionnaires et exploitants de voirie et d'espace public, ainsi que les autorités organisatrices de la mobilité ;
- **Mettre en œuvre un plan d'actions reposant sur l'observation et l'évaluation des accidents,** afin d'identifier les zones d'insécurité routière et d'apporter des solutions d'aménagement :
  - connaître l'accidentologie sur le territoire en particulier pour les modes actifs (dans le cadre de l'observatoire de suivi des accidents) et portant sur les accidents mortels ou graves ;
  - **établir des diagnostics de sécurité** et déterminer les principaux enjeux, en prenant en compte l'ensemble des dimensions associées à la sécurité routière : aménagements, comportements, faillibilité et vulnérabilité humaine ;
  - **établir un plan d'actions** impliquant l'ensemble des acteurs sur leurs compétences ;
  - **mettre en place un protocole d'évaluation de l'influence des aménagements et des réglementations** (ainsi que des outils de contrôle mis en œuvre) sur la sécurité routière, évaluer leur efficacité et corriger si nécessaire.

Dans l'objectif de réaliser des aménagements pour tous :

- **Réaliser des aménagements prévenants, permettant la cohabitation des modes et favorisant la convivialité** afin de permettre des déplacements sécurisés et des espaces porteurs de lien social. Dans cette optique, les démarches de type « Code de la Rue » seront menées dans les divers territoires ;
- **Prendre particulièrement en compte les publics jeunes** et scolaires, en favorisant la « ville à hauteur d'enfant » dans les aménagements, l'apaisement des abords d'établissements scolaires, dont les rues-écoles (cf. Levier 3, axe 2, action 1) et en renforçant l'éducation à la sécurité routière, en milieu scolaire et en écoles de conduite.

QU'EST-CE QUE LE CODE DE LA RUE ?

La démarche du « code de la rue » a été engagée en France en 2006 et a opéré un changement radical dans la manière de penser les centres-villes avec la création d'espaces sécurisant pour les piétons et les cyclistes : abaissement de la vitesse maximale autorisée de 60 à 50 km/h en ville, mise en place des aires piétonnes, des zones de rencontre et des zones 30.

Le code de la rue déroule une triple notion :

- le respect mutuel de tous les acteurs de la voie publique, en rappelant aux automobilistes la nécessité de redoubler de vigilance envers les usagers les plus vulnérables ;
- le renforcement de la sécurité, avec la mise en place d'une signalisation claire, de règles de circulation et de stationnement spécifiques ;
- la facilitation et l'incitation à l'usage des modes actifs en ville.

Dans l'objectif de communiquer et de former :

- **Mener des campagnes d'information** auprès des usagers vulnérables (deux-roues motorisés, cyclistes, usagers des engins de déplacement personnel motorisés dont les trottinettes, piétons) sur les dangers possibles liés à leur comportement et à celui des autres usagers. Concernant les piétons, elles doivent viser principalement les deux catégories de la population les plus exposées aux accidents que sont les enfants et les seniors ;
- **Communiquer sur les comportements à risque**, tels que la conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants et le dépassement des vitesses autorisées, auprès de publics cibles (jeunes, clients de discothèques, etc.) ;
- **Former de manière préventive ou en alternative à la sanction** (stages permettant de récupérer des points de permis), notamment auprès des usagers des deux-roues motorisés, des conducteurs de poids lourds et des jeunes.

BON À SAVOIR

En 2022, 2200 accidents corporels ont été recensés dans les territoires lyonnais, dont **59 mortels.**
21 % des accidents impliquent un deux-roues motorisé, 23 % un piéton et 15 % un vélo ou une trottinette.
Entre 2010 et 2022 les accidents impliquant un piéton ont augmenté de plus de 20 %.
En 2019, pour les trottinettes électriques, 1 200 victimes ont été prises en charge dans un service de soins au regard des 110 victimes utilisant un Engin de Déplacement Personnel, recensées par les forces de l'ordre.

Source : Registre des Victimes d'Accidents de la Route dans le Rhône - Traumatismes consécutifs aux accidents de trottinettes - Mai 2021



Dans l'objectif de prendre en compte la sécurité en lien avec les services et infrastructures ferroviaires :

- **Poursuivre les actions en cours de suppression de passages à niveau préoccupants** (liées au programme national de traitements des passages à niveau préoccupants) par la réalisation de franchissements routiers dénivelés du réseau ferré d'une part, et par la sécurisation des abords des passages à niveau existants d'autre part, notamment les actions sur les PN 337 (Moret – Lyon), PN 27 (Le Coteau - St-Germain au Mont d'Or) et PN 17 (Givors - Grézan).

Département	N° ligne ferroviaire	Section de ligne ferroviaire	N° PN	Type route
69	750 000	Moret - Lyon	337	RD
69	783 000	Le Coteau - Saint-Germain au Mont d'Or	27	RD
69	800 000	Givors - Grézan	17	RD

Extrait de la liste des passages à niveau inscrits au programme de sécurisation national - Liste internet PSN.pdf sur ecologie.gouv.fr

De plus, la sécurité de l'ensemble des passages à niveaux concernés par les renforts d'offre ferroviaire prévus dans le cadre du Plan de Mobilité sera vérifiée au regard des normes en vigueur. Les conditions de sécurité seront appréciées sur 24 heures de circulation, pas seulement aux heures de pointe, en lien avec les trafics automobiles concernés. Si la norme n'est plus respectée, des préconisations de mise en sécurité (fermeture, dénivellation, autres solutions à identifier avec le gestionnaire de voirie) seront à identifier et mettre en œuvre. Une première étude sera menée dans le cadre de la mise en œuvre des services ferroviaires à horizon 2027.

EXEMPLE



En 2021, SYTRAL Mobilités a lancé une **campagne de communication pour sensibiliser les usagers de la route,** notamment les piétons, les trottineurs et les cyclistes, aux dangers que peut représenter une rame de tramway.

Action n°2

Accentuer les actions de prévention de la délinquance dans les transports en commun

SYTRAL Mobilités, Région

État, EPCI, Métropole de Lyon, communes

Depuis 2011, SYTRAL Mobilités s'est engagé dans un programme ambitieux pour la sûreté des personnes sur le réseau TCL, en partenariat avec les services de l'État (forces de sécurité intérieure, Éducation nationale, ministère de la Justice) ainsi que les acteurs locaux (communes, polices municipales, secteur associatif). Ainsi, le suivi des actes de délinquance et du sentiment d'insécurité au sein du réseau TCL montre des tendances à la baisse lors des dernières années :

- Atteintes à l'intégrité physique des voyageurs et atteintes sexuelles : 96 en 2023 (dont un tiers environ d'atteintes sexuelles), en baisse de 48 % par rapport à 2015 ;
- Atteintes aux biens des voyageurs, vols avec violence : 22 en 2023, en baisse de 71 % par rapport à 2015 ;
- Atteintes aux biens des voyageurs, vols sans violence : 135 en 2023, en baisse de 24 % par rapport à 2015 ;
- Atteintes aux agents : 260 en 2023, en baisse de 41% par rapport à 2015.

De plus, le sentiment de sécurité reste stable à un niveau d'environ 80 % des personnes interrogées annuellement dans le cadre d'enquêtes spécifiques (82 % en 2023, 79 % en 2022). En mars 2021, la 3e édition de la Stratégie Territoriale de Sécurité et de Prévention de la Délinquance pour les Transports en commun de l'agglomération lyonnaise 2021-2024 a été signée par le SYTRAL Mobilités et l'ensemble des partenaires.

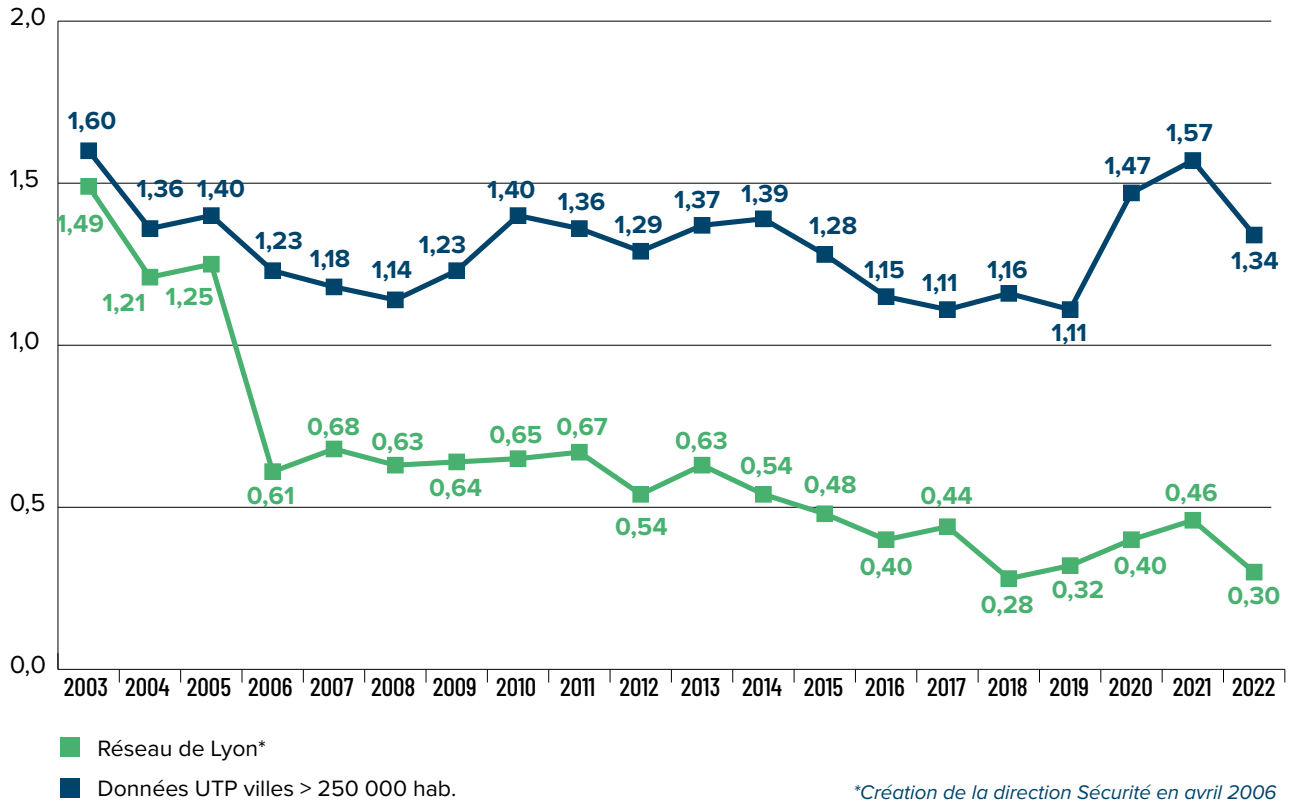
Deux enjeux spécifiques résident dans :

- La prévention auprès des jeunes (17 154 jeunes sensibilisés en milieu scolaire en 2023), qui sont mis en cause dans une part importante des infractions commises sur le réseau et fortement impliqués dans les problématiques de vandalisme ;
- L'amélioration de la sécurité et de la tranquillité des femmes dans le réseau de transports collectifs (en 2023, le dispositif de descente à la demande après 22h sur le réseau TCL a été activé 1 800 fois).

Réalisations avant 2030

- **Étendre la Stratégie Territoriale de Sécurité et de Prévention de la Délinquance pour les Transports en commun à l'ensemble du ressort territorial d'ici 2030,** en partenariat avec les EPCI et les communes. Cette démarche portera en particulier sur les moyens humains de tous les acteurs de la sécurité, de la justice et de la citoyenneté, qui devront être mobilisés et impliqués pour identifier, arrêter et punir les agresseurs ;

Évolution des atteintes aux voyageurs pour un million de voyages
Source : Sytral Mobilités



**Création de la direction Sécurité en avril 2006*

- **Mettre en œuvre et étendre à l'ensemble des lignes du ressort territorial les outils permettant de lutter contre le harcèlement sexiste et l'insécurité dans les transports :** descente à la demande déployée chaque soir à partir de 22h, vidéo protection, campagne de communication spécifique, plaquette d'aide aux victimes de harcèlement sexiste et d'agression, etc. Parmi ces actions, la formation des personnels de terrain et des agents de contrôle assermentés à la prévention du harcèlement sexiste va se poursuivre, avec un objectif de 100 % des personnels de conduite et de contrôle formés.

Réalisations à venir

- **Mener des actions pour sensibiliser,** directement dans leur classe ou sur leur temps d'activités périscolaires, les enfants et les jeunes adultes, afin notamment de diminuer les actes d'incivilité et ainsi renforcer le sentiment de sécurité de la part des autres usagers. **Environ 40 000 scolaires et jeunes seront à sensibiliser chaque année** aux thématiques de la sécurité, la tranquillité et à la lutte contre le harcèlement sexiste dans les transports ;

BON À SAVOIR

Chaque année, SYTRAL Mobilités engage plus de 29 millions d'euros pour la sécurité des voyageurs et des agents et investit dans les outils et technologies de sûreté :

- 10 000 caméras de vidéoprotection ;
- Un PC Sécurité 7j/7 et 24h/24 ;
- Un PC événementiel et un PC de crise ;
- Des interphonies et alarmes dans les stations et rames de métro et de tramways ;
- Détection d'intrusions ;
- Protection des sites et infrastructures ;
- 250 agents de contrôle et d'intervention ;
- Entre 150 et 200 AMIS (personnel de médiation).

- **Améliorer les conditions de voyage sur les lignes** (renfort d'éclairage, mobilisation d'agents médiateurs, sensibilisation des conducteurs, etc.) pour assurer la tranquillité de tous et des femmes en particulier ;
- **Mieux coordonner les actions de sûreté entre SYTRAL Mobilités et la Région**, notamment au sein des pôles d'échanges multimodaux :
  - en assurant une couverture continue, sans zones d'ombre, des différents espaces par les systèmes de vidéoprotection ;
  - en optimisant la coordination des forces d'intervention : opérations communes de contrôle et de sécurisation ;
  - en améliorant le partage d'informations, la coordination opérationnelle inter-postes de commandements de sûreté.



Campagne d'affichage contre le harcèlement sexiste sur le réseau TCL - SYTRAL Mobilités - 2023



Dispositif d'information pour la descente à la demande sur le réseau TCL - SYTRAL Mobilités

EXEMPLE

Des marches exploratoires, regroupant un petit groupe de femmes volontaires et utilisatrices des TCL et des experts de la mobilité et de la sécurité, ont impliqué, depuis 2016, près de 40 volontaires pour améliorer les conditions de sécurité des lignes 7, 52, 15, C5, C12, C14, C25 et de la Guillotière. Le but est d'améliorer les conditions de voyage de l'ensemble des voyageurs et particulièrement des femmes. De nombreuses réalisations ont ainsi été mises en œuvre par SYTRAL Mobilités et ses partenaires, sur les lignes explorées et dans leur environnement immédiat.

Synthèse de l'axe 3

Actions	Pilote	Partenaires	Échéances 2030	2035	2040	Indicateurs de suivi
Action 1 : Agir pour la sécurité routière	Gestionnaires de voirie SNCF Réseau	SYTRAL Mobilités Métropole de Lyon et EPCI SDMIS Services de police Écoles de conduite Établissements scolaires Association d'usagers (automobilistes, deux-roues motorisés)	X	X	X	Nombre de secteurs audités Nombre d'accidents sur le périmètre des territoires lyonnais Nombre d'accidents impliquant un mode actif Nombre de tués et blessés graves ou légers
Action 2 : Accentuer les actions de prévention de la délinquance dans les transports en commun	SYTRAL Mobilités Région	État Métropole de Lyon EPCI Communes	X			Taux de fraude Nombre d'incivilités constatées sur le réseau Nombre de jeunes et scolaires sensibilisés à la thématique Nombre de lignes ou quartiers audités par les marches exploratoires Taux de personnels formés…

Axe 4 : Proposer un parcours usager facilité et équitable

Se déplacer devrait être facile sans se poser de question. Ce n'est pas toujours le cas, surtout si on veut se passer de sa voiture. Le Plan de Mobilité entend simplifier les déplacements des usagers en travaillant l'ensemble de leur parcours dans une logique de réseau unifié intégrant au maximum offres et services proposés sur le territoire. Pour ce faire, un premier levier consiste à rassembler l'ensemble de l'information pour que l'usager accède directement à ce qui lui est utile sans effort :

Action 1 : Développer l'information voyageurs multimodale

Un second levier réside dans la simplification de l'achat de son titre de transport :

Action 2 : Proposer une tarification des transports en commun unifiée sur le réseau de transports collectifs de SYTRAL Mobilités

Action 3 : Poursuivre le développement de supports billettiques permettant d'intégrer plusieurs services de mobilité

Action 4 : Structurer des services de mobilité intégrée

Enfin, un dernier levier consiste à apporter un coup de pouce financier pour l'utilisation d'offres particulièrement vertueuses pour le territoire.

Action 5 : Inciter au covoiturage via des dispositifs financiers et des aménagements

Action 6 : Poursuivre le développement des aides a l'acquisition de vélos

Afin d'inciter les personnes à recourir à des offres de mobilité alternatives à l'usage individuel de la voiture, il convient de leur **offrir des conditions d'usage simplifiées** et prenant en compte leurs particularités.

Le parcours usager s'organise en plusieurs étapes :

- **S'informer** sur les différents services de mobilité disponibles afin de planifier son trajet ;
- **Choisir et acheter** un ou plusieurs titres de transport ;
- **Réaliser son trajet** en utilisant le titre de transport retenu et en restant informé d'éventuelles perturbations. Si chacune de ces étapes doit être le cadre de mesures visant à leur facilitation, l'articulation entre chacune d'entre elles est également importante, notamment afin de favoriser les pratiques intermodales à travers un parcours sans couture. C'est l'objectif des outils intégrés qui permettent d'avoir accès sur un même support (pas uniquement numérique) à ces différentes étapes. L'ergonomie de ces outils permet d'orienter les usagers dans leur choix de mode de déplacement.

Action n°1
Développer l'information voyageurs multimodale

SYTRAL Mobilités

Région, Métropole de Lyon, EPCI, gestionnaires de voirie

L'information des conditions de circulation et de disponibilités des offres de mobilité est essentielle pour les usagers. Elle leur permet de **planifier leur trajet** en amont, mais aussi de s'adapter à divers imprévus en cours de trajet. Elle constitue souvent le **premier accès aux offres de mobilité** pour les nouveaux usagers et notamment les visiteurs et les touristes.

Les **supports de diffusion** de cette information (plans, arrêts, à bord de véhicules, sur internet) doivent donc être adaptés à ces différents usages. Une attention particulière doit également être portée à leur accessibilité au plus grand nombre, particulièrement par la prise en compte de l'ensemble des handicaps.

Actuellement, sur l'ensemble des supports d'information et particulièrement sur le numérique, il existe de fortes hétérogénéités sur le territoire. Dans certaines zones, la difficulté pour les usagers provient davantage de la profusion des supports qui amène à un manque de lisibilité pour les usagers. Dans d'autres zones au contraire, la visibilité de l'information reste à parfaire. La diffusion de l'information en temps réel constitue un enjeu essentiel. En effet, du point de vue de l'usager elle permet de fiabiliser la possibilité de réalisation du trajet dans des conditions connues ou de s'adapter.

L'objectif est de mettre en place des outils d'information permettant de disposer de l'information en temps réel pour tous les services de mobilité et dans tous les territoires, dans une logique de continuité et de cohérence éditoriale avec les outils existants portés par les différents acteurs.

La mise en œuvre progressive d'une information multimodale intégrée doit permettre aux usagers de faire leur choix de mode de déplacement en fonction de diverses composantes : impact écologique, prix, temps de parcours...

Réalisations avant 2030

- **Mettre en œuvre le site internet et les applications mobiles du réseau unifié** avec la mise en place du réseau unifié de SYTRAL Mobilités. Ceci permettra d'homogénéiser la forme et le niveau d'information au sein de ce réseau. Le site permettra par la suite la diffusion d'information en temps réel ;
- **Articuler ce site et ces applications avec les moyens d'informations des autres Autorités Organisatrices de la Mobilité et gestionnaires de voiries** afin de déployer une information multimodale et rassurer l'usager sur l'ensemble de son trajet ;
- **Encadrer les opérateurs de mobilit**é dans l'application de la loi d'orientation des mobilités sur le sujet de la poursuite de mise à disposition des données permettant le déploiement de calculateurs d'itinéraires et de systèmes d'information en temps réel. La qualité de ces données doit néanmoins être améliorée en garantissant au mieux leur interopérabilité ;
- **Coordonner** les actions et stratégie de SYTRAL Mobilités et de la Région Auvergne-Rhône-Alpes en matière d'information voyageurs.

EXEMPLE

En 2023, SYTRAL Mobilités a lancé sur les territoires de la CCBPD et de la CCSB l'expérimentation d'une information voyageurs à l'arrêt en temps réel et en vocal. L'utilisation d'un QR Code en réalité « augmentée » permet d'améliorer l'accessibilité aux personnes en situation de déficience visuelle.



Campagne d'affichage sur les offres d'abonnement au réseau TCL - 2024

Action n°2

Proposer une tarification des transports en commun unifiée sur le réseau de transports collectifs de SYTRAL Mobilités

SYTRAL Mobilités

Le prix est déterminant dans les critères de choix d'un mode de déplacements plutôt qu'un autre. Bien que la notion de coût soit parfois subjective, pour un trajet voiture il est fréquent pour l'usager de ne considérer que le coût de l'essence et d'un éventuel péage mais de minimiser complètement les coûts d'assurance, entretien, voire du stationnement, **les actions sur la tarification constituent un levier fort pour inciter les usagers à changer de mode de déplacements.**

Réalisations avant 2030

- **Développer une nouvelle grille tarifaire** qui permettra :
  - d'apporter une **unification de la grille tarifaire sur l'ensemble du territoire.** Afin de mieux prendre en compte la réalité des coûts d'exploitation engendrés par les trajets les plus longs, une tarification zonale sera mise en œuvre ;
  - **d'homogénéiser les tarifs spécifiques** (solidaires, jeunes, scolaires, familles et groupes, ...) afin d'apporter une équité sociale et territoriale. Pour les tarifs solidaires, afin que le prix ne soit pas un frein à la réalisation de trajets longs, une tarification uniforme sera retenue ;
  - de pouvoir intégrer, les **services ferroviaires.**
- **Travailler avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes afin de définir les modalités d'adaptation de la grille tarifaire T-Libr** (voir Levier 2) à la nouvelle tarification.

BON À SAVOIR

SYTRAL Mobilités est engagé depuis de nombreuses années pour offrir une équité d'accès aux transports en commun. **Depuis 2021, c'est ainsi deux nouveaux abonnements qui ont vu le jour, le Solidaire Gratuit et le Solidaire Réduit à 10 €,** accessibles aux personnes à faibles ressources. Des réductions tarifaires ont également concerné les 18-25 ans et les étudiants (jusqu'à 28 ans) qui, ont vu le prix de leur abonnement passer à 25 € par mois (contre 32,50 € auparavant). Les étudiants boursiers bénéficient quant à eux d'un abonnement à 10 € par mois. En 2023, il y avait plus de 160 000 abonnés solidaires sur le réseau TCL.

Action n°3

Poursuivre le développement de supports billettiques permettant d'intégrer plusieurs services de mobilité

SYTRAL Mobilités

Région, SMT AML

La billettique et la facilité des conditions de paiement, sont également un moyen de simplifier l'accès aux services de mobilité.

Afin de préparer la mise en œuvre d'outils de mobilité intégrée permettant la prise en charge de l'ensemble d'un trajet intermodal, l'interopérabilité entre les supports de billettique des différents réseaux et services de mobilité sera poursuivie.

Sur le réseau de transport en commun, l'un des enjeux est également de pouvoir toucher un public occasionnel, possiblement nombreux (familles, groupes, ...), en envisageant des solutions de paiement simples et accessibles.

Réalisations avant 2030

Dans le cadre de la mise en œuvre du réseau unifié de transports collectifs :

- **Adapter le dispositif de billettique au réseau unifié** afin de fournir un cadre lisible par tous les usagers ;
- **Homogénéiser les possibilités d'achat de titres** par des supports numériques et de paiement par carte bancaire.

EXEMPLE

La mise en service du **nouveau billet sans contact** le 15 février 2024 constitue un progrès important, visant à faciliter la mobilité de 1,9 million d'usagers quotidiens et d'encourager massivement l'usage des transports collectifs pour de nouveaux usagers. Le billet sans contact est plus pratique grâce à un geste de validation unique, il permet de charger tous les titres de transport disponibles et est rechargeable 10 fois.

Moderniser la billettique d'un réseau comme celui des TCL, de façon à proposer à l'usager un **parcours simplifié,** nécessite de renouveler l'ensemble des 480 distributeurs automatiques de titres et des 5 000 valideurs à l'intérieur de la totalité du matériel roulant et à l'entrée des stations de métro.



Billettique du réseau TCL

Action n°4

Structurer des services de mobilité intégrée

SYTRAL Mobilités, Région

Métropole de Lyon, EPCI, État, opérateurs de services de mobilité

Destinés à simplifier l'expérience urbaine, les services de mobilité intégrée proposent une approche de la mobilité qui mixe offres publiques et privées, individuelles et collectives pour changer durablement les pratiques de déplacement.

Il s'agit de mettre en œuvre des outils qui permettent aux usagers d'avoir accès aux offres de mobilité sur l'ensemble de leur parcours usager (information, achat, billettique).

La complexité de mise en œuvre de ces projets (multiplicité des acteurs, des grilles tarifaires, des supports...) nécessite une approche pragmatique et par étapes.

Réalisations avant 2030

SYTRAL Mobilités se fixe comme objectif de :

- **Réaliser un outil de mobilité intégrée numérique**, qui incorpore a minima l'ensemble des offres de mobilité publiques et locales (hors ferroviaire notamment) :
  - dans un premier temps, SYTRAL Mobilités et la Métropole de Lyon collaboreront à la construction d'un cadre pour ces services et outils intégrés pour les offres de mobilité locales. La mise en place de ce cadre se fera en cohérence avec les projets développés de services de mobilité intégrée portés par des acteurs dont les périmètres d'intervention sont géographiquement plus larges : réflexions en cours de l'État, de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et d'autres autorités organisatrices de la mobilité ;
  - ainsi les outils d'information voyageurs, les grilles tarifaires et les supports billettique développés devront tous prendre en compte ou pouvoir évoluer vers cet objectif.

Action n°5

Inciter au covoiturage via des dispositifs financiers et d'aménagements

EPCI, Métropole de Lyon, SYTRAL Mobilités

État

En partageant les frais, le covoiturage permet aux personnes qui le pratiquent de faire des économies. Mais l'incitation peut être encore plus forte si les covoitureurs bénéficient d'avantages financiers spécifiques.
Ainsi, le Plan National Covoiturage du quotidien s'est déjà emparé du sujet en proposant une prime de 100 € pour les nouveaux conducteurs qui réalisent des trajets quotidiens en covoiturage.

Au-delà des subventions, l'incitation à la pratique du covoiturage provient également de la visibilité de sa pratique et des avantages qui peuvent en être retirés. Une attention particulière devra donc être portée au développement des infrastructures d'aires de covoiturage, à leur facilité d'identification et à toute la communication qui peut être réalisée à leur sujet.

Réalisations avant 2030

SYTRAL Mobilités, la Métropole de Lyon et les EPCI volontaires devront :

- **Étudier les modalités possibles de mise en œuvre et d'homogénéisation ainsi que les impacts (positifs et négatifs) de la rétribution pour les conducteurs et la tarification pour les passagers** des trajets covoiturés ;
- **Poursuivre l'organisation et la mise en visibilité des places réservées aux covoitureurs** dans les aires et parcs de stationnement, et lors d'évènements culturels et sportifs, en lien avec les organisateurs.

EN COVOIT' RENDEZ-VOUS EST LE SERVICE DE COVOITURAGE QUOTIDIEN DE SYTRAL MOBILITÉ.

Économique pour les conducteurs :

Les conducteurs perçoivent 50 euros dès le premier trajet partagé… puis 50 euros supplémentaires lorsqu'ils auront réalisé 10 voyages : 100 euros en tout.

Par délégation de ses membres, SYTRAL Mobilités finance les trois quarts du prix du trajet, s'il remplit les conditions suivantes :

- Départ ou arrivée sur l'une des 58 communes du territoire de la Métropole de Lyon ;
- La distance parcourue est comprise entre 5 et 30 km et suit un itinéraire non réalisable en transport en commun ;
- La prise en charge est valable dans la limite de 2 trajets par jour.

Le trajet peut être entièrement pris en charge par la collectivité si le passager possède un abonnement TCL.



Site internet covoiturage : ***encovoit-rdv.com***

Action n°6

Poursuivre le développement des aides à l'acquisition des vélos

EPCI, Métropole de Lyon

SYTRAL Mobilités, Ademe, État

Pour encourager la pratique du vélo dans leurs territoires, plusieurs EPCI et la Métropole de Lyon mènent une politique vélo ambitieuse. En parallèle des aménagements, ces collectivités proposent une aide à l'achat de vélos.

Réalisations à venir

- **Encourager la poursuite dans le temps de ces aides** là où elles existent et leur mise en place ailleurs ;
- **Partager entre partenaires les conditions de ressources** qui permettraient de moduler les aides afin qu'elles soient versées à celles et ceux en ayant le plus besoin, sur l'ensemble des types de vélo : vélos mécaniques d'occasion, VAE, tri-porteurs, vélos adaptés, vélos pliants ….

EXEMPLE

Depuis le 1er juillet 2023, **la Communauté de Communes du Pays de L'Arbresle subventionne jusqu'à 250 € par foyer** pour l'achat d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE), qu'il soit neuf ou d'occasion.



Synthèse de l'axe 4

Actions	Pilote	Partenaires	Échéances 2030	2035	2040	Indicateurs de suivi
Action 1 : Développer l'information multimodale voyageurs	SYTRAL Mobilités	Région, Métropole de Lyon, EPCI, gestionnaires de voirie	X			Nombre de lignes de cars disposant d'une information temps réel
Action 2 : Proposer une tarification des transports en commun unifiée sur le réseau de transports collectifs de SYTRAL Mobilités	SYTRAL Mobilités		X			Nombre d'abonnements permettant un accès à plusieurs offres Nombre de services offerts avec TLibr'
Action 3 : Poursuivre le développement de supports billettiques permettant d'intégrer plusieurs services de mobilité	SYTRAL Mobilités	Région SMT AML	X		X	Mise en œuvre d'une billettique unifiée Homogénéisation du paiement par carte bancaire
Action 4 : Structurer des services de mobilité integrée	SYTRAL Mobilités, Région	Métropole et EPCI, État, opérateurs de services de mobilité	X		X	
Action 5 : Inciter au covoiturage via des dispositifs financiers et d'aménagements	EPCI Métropole de Lyon et SYTRAL Mobilités	État	X			Nombre annuel de conducteurs bénéficiant d'une rétribution Montant annuel versé en rétribution
Action 6 : Poursuivre le développement des aides a l'acquisition des vélos	EPCI Métropole de Lyon	SYTRAL Mobilités Ademe État	X	X	X	Nombre d'aides versées

Axe 5 : Inciter les entreprises de transport de marchandises à réduire leurs impacts environnementaux

Accompagner aussi les acteurs du transport de marchandises.

Le Plan de Mobilité entend également jouer son rôle d'accompagnateur des transitions avec les professionnels du transport de marchandises. Alors que son modèle économique freine l'amélioration de ses pratiques, il s'agit de l'aider à être de plus en plus exemplaire en s'appuyant sur les leviers aux mains des collectivités du territoire :

Action 1 : Expérimenter un système de labellisation pour identifier les transporteurs respectueux de l'environnement et des règles sociales

Action 2 : Mobiliser le levier de l'achat public pour favoriser la transition des flottes de transports de marchandises et les organisations logistiques vertueuses

Alors que le secteur du transport de marchandises dégage souvent des marges très limitées, **le défi de la transition écologique et énergétique** est donc d'autant plus difficile à relever qu'il suppose souvent des investissements lourds. Dans le même temps le développement de la **sous-traitance** en cascade se fait souvent au détriment des **conditions de travail des livreurs et manutentionnaires.** Les collectivités territoriales disposent notamment de deux leviers importants pour accompagner les acteurs exemplaires du point de vue environnemental comme social au travers de la **valorisation des comportements qui ont le moins d'impacts sur l'environnement et de la mobilisation de l'achat public.**

Action n°1

Expérimenter un système de labellisation pour identifier les transporteurs respectueux de l'environnement et des règles sociales

Métropole de Lyon, EPCI

Chambres consulaires et fédérations professionnelles

Certains transporteurs sont déjà engagés dans des dynamiques de transition vers des pratiques plus respectueuses de l'environnement, telles que :

- La transition des flottes de véhicules ;
- Le recours à des modes de transport faiblement émissifs ;
- L'optimisation des distances parcourues.

Cependant, ces engagements restent peu lisibles pour leurs clients et les autres acteurs du transport de marchandises.

Réalisations avant 2030

Afin d'inciter les professionnels, les acheteurs publics (Métropole de Lyon, EPCI, SYTRAL Mobilités, ...) du territoire pourront :

- **Mettre en place une labellisation** identifiant les transporteurs respectueux de l'environnement et des règles sociales pour : **valoriser** les initiatives positives, mieux **identifier** les transporteurs « vertueux » et les faire connaître auprès de l'écosystème, en **inciter** d'autres à s'engager dans ce type de démarches.

L'élaboration de ce label nécessitera un travail collaboratif afin de :

- **Définir des entreprises cibles du label,** de ses critères d'attribution et de la nature des avantages accordés aux titulaires de celui-ci. Lors de cette étape, il conviendra de s'assurer de sa complémentarité avec les labels existants (notamment Objectif CO_2, délivré par l'ADEME), ainsi que de son adéquation avec les intérêts des transporteurs afin de garantir sa légitimité auprès des acteurs concernés ;
- **Rédiger un cahier des charges du label** détaillant les critères de labellisation retenus, le processus d'attribution ainsi que les avantages dont bénéficieront les entreprises titulaires du label ;
- **Créer une campagne de communication** auprès des entreprises cibles pour les encourager à demander l'obtention du label local mais aussi de labels de niveau national, puis auprès de l'ensemble des acteurs de la logistique pour faire connaître le label et renforcer l'adhésion des acteurs économiques au dispositif ;
- **Mettre en œuvre des avantages pour les entreprises labellisées.**

EXEMPLE

Si le niveau de performance environnementale d'une entreprise de transports de marchandises est suffisamment élevé, elle peut demander le Label Objectif CO_2 lui **permettant de se distinguer et de valoriser son image.**

Action n°2

Mobiliser le levier de l'achat public pour favoriser la transition des flottes de transports de marchandises et les organisations logistiques vertueuses

EPCI, Métropole de Lyon, SYTRAL Mobilités

Chambres consulaires et fédérations professionnelles

Les collectivités sont à l'origine de nombreuses opérations logistiques sur les territoires au travers des marchés publics pour lesquels elles sont donneuses d'ordres.

Dans un contexte où ces dernières sont soumises à une meilleure prise en compte des enjeux de lutte contre le réchauffement climatique et d'amélioration de la qualité de l'air pour préserver tant l'environnement que les citoyens, un enjeu d'exemplarité émerge pour la commande publique.

Le Plan de Mobilité encourage la promotion d'une gestion raisonnée des flux et de la logistique dans les marchés publics, ainsi que l'augmentation du recours aux énergies alternatives (motorisations non diesel par exemple ou cargocycles) et des modes massifiés lors des commandes publiques pour accompagner la réduction des émissions du transport de marchandises.



Benne à ordures ménagères 100 % électrique de la Métropole de Lyon

Réalisations avant 2030

La Métropole de Lyon et les EPCI volontaires devront :

- **Élaborer un cadre de la commande publique partagé** avec pour objectifs de :
  - prendre en compte les enjeux du transport dans la conception des marchés ;
  - inciter au recours à des véhicules faiblement émissifs et à la cyclo-logistique dans les marchés mobilisant une prestation de transport.
- **Interroger la pertinence et l'impact de clauses environnementales spécifiques** dans les différentes commandes publiques pour communiquer auprès de l'ensemble des collectivités locales gérant des flux et les accompagner pour la mise en œuvre de pratiques logistiques plus sobres ;
- **Fixer des objectifs à la commande publique afin d'intégrer dans les marchés** des éléments contribuant à la mutualisation des flux et à la transition écologique.

BON À SAVOIR

SYTRAL Mobilités porte une grande responsabilité à travers sa politique d'achat : c'est l'un des premiers acheteurs de l'agglomération lyonnaise, avec une moyenne annuelle de 600 millions d'euros investis. C'est pourquoi SYTRAL Mobilités a bâti une politique globale d'achat responsable porteuse de sens et d'actions concrètes à travers de son **Schéma de Promotion des Achats Publics Socialement et Écologiquement Responsables** (SPASER).

Il est construit autour de 4 axes :

- Axe social, notamment en ce qui concerne la contribution à l'insertion professionnelle et durable des publics en difficulté et éloignés de l'emploi
- Axe économique, notamment avec une action en faveur de l'emploi local
- Axe transversal, centré sur les dispositifs de pilotage
- Axe écologique qui comprend notamment la promotion de l'économie circulaire et **des chantiers exemplaires.**

À ce titre, le chantier du métro B a été l'occasion de la mise en œuvre d'un **dispositif de réutilisation des matériaux.** Les entreprises ont été incitées financièrement à recycler et valoriser les déchets de chantier, en les transportant sur le site d'une ancienne carrière située près de l'aéroport de Lyon-Saint-Éxupéry, à hauteur de 225 000 m³.

Synthèse de l'axe 5

Actions	Pilote	Partenaires	Échéances 2030	2035	2040	Indicateurs de suivi
Action 1 : Expérimenter un système de labellisation pour identifier les transporteurs respectueux de l'environnement et des règles sociales	Métropole de Lyon EPCI	SYTRAL Mobilités Chambres consulaires et fédérations profession-nelles	x			Mise en place de la labellisation Nombre de transporteurs labellisés
Action 2 : Mobiliser le levier de l'achat public pour favoriser la transition des flottes de transport de marchandises et les organisations logistiques vertueuses	EPCI Métropole de Lyon SYTRAL Mobilités	Chambres consulaires et fédérations profession-nelles	x			Élaboration du cadre commun de la commande publique

Axe 6 : Développer l'information et la connaissance en matière de logistique

L'accompagnement des acteurs du transport de marchandises passe aussi par une meilleure connaissance des enjeux logistiques et par une plus grande coopération entre les acteurs. Le Plan de Mobilité entend ainsi démultiplier la dynamique déjà initiée sur le territoire de la Métropole de Lyon sur un périmètre élargi.

Action 1 : Mettre en place un observatoire du transport de marchandises

Action 2 : Conforter l'instance logistique de la Métropole de Lyon et l'élargir à des acteurs présents a l'échelle du périmètre de SYTRAL mobilités

La mise en œuvre d'une coopération entre les différents acteurs, privés et publics, nécessite l'établissement d'un **vocabulaire commun** et de compromis permettant le développement économique tout en préservant l'intérêt général.

L'objectif est bien de **transporter les marchandises de manière soutenable et efficace** dans tous les territoires lyonnais, tout en assurant un **équilibre durable au niveau socio-économique** et environnemental pour les acteurs et pour les citoyens. Cela passe à la fois par :

- **Une meilleure connaissance des flux** de marchandises sur le territoire ;
- **Le développement de l'interconnaissance et des coopérations** entre les acteurs privés et publics.

Action n°1

Mettre en place un observatoire du transport de marchandises

Métropole de Lyon

EPCI, Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine de Lyon, SMT AML, SEPAL, SYTRAL Mobilités, DDT 69, DREAL

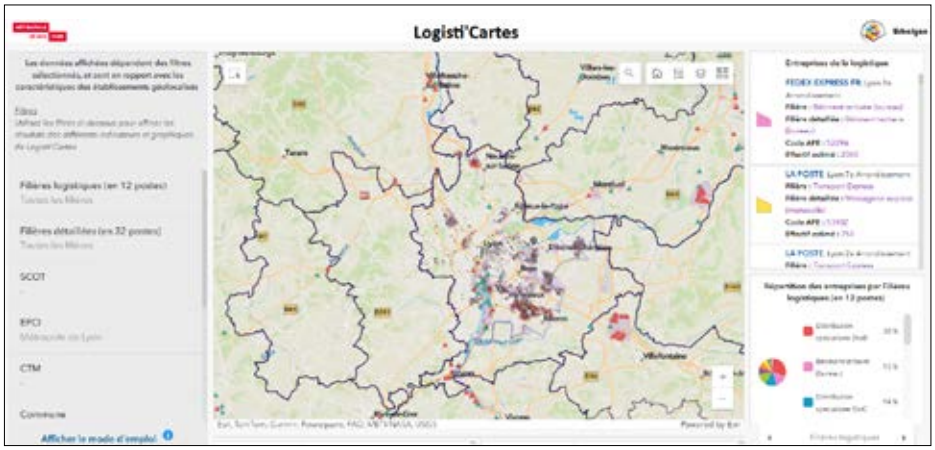
À l'inverse du transport de voyageurs, dont une part substantielle est maîtrisée par les autorités publiques, le transport de marchandises répond à une logique entièrement privée. À ce titre, une multitude d'opérateurs forment un réseau d'acteurs parfois peu lisible. Les informations décrivant l'activité de ces opérateurs relèvent de données commerciales et donc peu diffusables. Pourtant, ces données sont primordiales pour objectiver la situation du transport de marchandises.

L'amélioration de la connaissance par la stabilisation d'un état des lieux est un préalable à l'intégration plus forte de la mobilité des marchandises au sein de la planification territoriale et des politiques publiques transversales.

Mettre en œuvre une production de données à l'échelle des territoires lyonnais, permettra de comprendre les dynamiques en cours pour plusieurs objets : géographie des flux, composition du parc de véhicules, spatialisation du foncier logistique...

Réalisations avant 2030

- **Développer l'observatoire logistique des biens et des services.** La création de cet observatoire a été engagée par la Métropole de Lyon. Cet outil s'appuiera particulièrement sur l'ingénierie de l'Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise et permettra à la fois de pérenniser un travail de veille, et de proposer des études thématiques ponctuelles ;
- **Élargir le périmètre de l'observatoire à l'ensemble des EPCI membres de SYTRAL Mobilités,** afin de disposer d'une connaissance fine de l'ampleur de l'activité logistique et d'accroître la dimension partenariale de l'observatoire, **pour transcender les périmètres administratifs**. Cette initiative est cohérente avec l'ambition nationale d'amélioration de la connaissance en matière de logistique et de transport de marchandises, portée notamment par le Comité Interministériel de la Logistique (CILOG).



Logisti'cartes - outil cartographique de l'observatoire logistique des biens et des services

Action n°2

Conforter l'instance logistique de la Métropole de Lyon et l'élargir à des acteurs présents à l'échelle du périmètre de SYTRAL Mobilités

Métropole de Lyon

EPCI, acteurs économiques, SMT AML, SEPAL, SYTRAL Mobilités, DDT 69, DREAL, VNF

Le fonctionnement optimal du transport de marchandises sur un territoire donné repose notamment sur une certaine harmonie entre acteurs, qu'ils soient publics ou privés. Ces échanges entre acteurs public et privés peuvent ainsi permettre de :

- Favoriser la **communication sur des potentielles réglementations** à venir ou sur des projets urbains affectant la desserte en marchandises ;
- Permettre aux opérateurs de **solliciter un accompagnement** de la part des pouvoirs publics ;
- Faire part d'une volonté d'**expérimenter de nouvelles pratiques ;**

Le Plan de Mobilité encourage la constitution d'un **écosystème partenarial thématique,** partageant un langage commun, et favorisant l'action au service d'une logistique vertueuse.

Le rôle moteur de la Métropole de Lyon est légitime au regard de la concentration des flux de distribution et de transit sur son territoire, du tissu d'acteurs qui y est implanté (73 % des surfaces d'entrepôts construites entre 2015 et 2023 sur le ressort territorial du SYTRAL Mobilités), des moyens d'animation à disposition et des travaux de planification déjà engagés.

Réalisations avant 2030

- Étendre le périmètre d'influence de l'Instance Logistique au-delà des limites administratives, suivant les sujets abordés par la Métropole de Lyon. Ainsi, les 11 EPCI et certains territoires voisins des territoires lyonnais pourront être ponctuellement amenés à participer aux travaux de l'instance, tout en identifiant des acteurs économiques de leur territoire à associer.

L'INSTANCE LOGISTIQUE DE LA MÉTROPOLE DE LYON

La Métropole de Lyon a relancé en 2021 son Instance Logistique, à la suite de l'Instance Transport de Marchandises en Ville qui préexistait depuis 2004.

Cet **espace de discussion** constitue une brique à part entière du Schéma Logistique des Biens et des Services (SLB&S) de la Métropole de Lyon, et **réunit, deux fois par an, environ 150 acteurs publics et privés en lien avec la logistique urbaine.**

À travers des réunions plénières et les occurrences de 7 groupes de travail thématiques, ces acteurs sont amenés à co-construire des actions en lien avec le Document d'Orientations Logistiques des biens et des services (DOL B&S) de la Métropole de Lyon.



Synthèse de l'axe 6

Actions	Pilote	Partenaires	Échéances 2030	2035	2040	Indicateurs de suivi
Action 1 : Mettre en place un observatoire du transport de marchandises	Métropole de Lyon	EPCI, Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine de Lyon, SMT AML, SEPAL, SYTRAL Mobilités, DDT 69, DREAL	x			Nombre de livrables réalisés dans le cadre de l'observatoire
Action 2 : Conforter l'instance logistique de la Métropole de lyon et l'élargir à des acteurs présents à l'échelle du périmètre de SYTRAL Mobilités	Métropole de Lyon	EPCI, acteurs économiques, SMT AML, SEPAL, SYTRAL Mobilités, DDT 69, DREAL, VNF	x			Nombre de rencontres logistiques organisées

FOCUS TERRITORIAUX DU PLAN DE MOBILITÉ

Les Plans Locaux de Mobilité

La Métropole de Lyon et les EPCI membres de SYTRAL Mobilités peuvent **élaborer sur leur territoire un Plan Local de Mobilité** qui détaille et précise le Plan de Mobilité, en particulier pour les services de mobilité qu'ils organisent (article L1214-36-A-1 du Code des transports). Cette démarche est obligatoire pour la Métropole de Lyon et la Communauté d'Agglomération Villefranche-Beaujolais-Saône.
Les Plans Locaux de Mobilité permettent une déclinaison plus fine des orientations, objectifs et actions du Plan de Mobilité à l'échelle du territoire de chacun des membres de SYTRAL Mobilités. Les focus territoriaux présentés en pages suivantes permettent notamment de faciliter leur élaboration. Ces focus, réalisés à l'échelle de chacun des trois bassins locaux de mobilité et pour lesquels des objectifs spécifiques d'évolution des parts modales ont été fixés, fournissent ainsi un cadre à une échelle intermédiaire facilitant la meilleure prise en compte des spécificités locales.

Les focus territoriaux

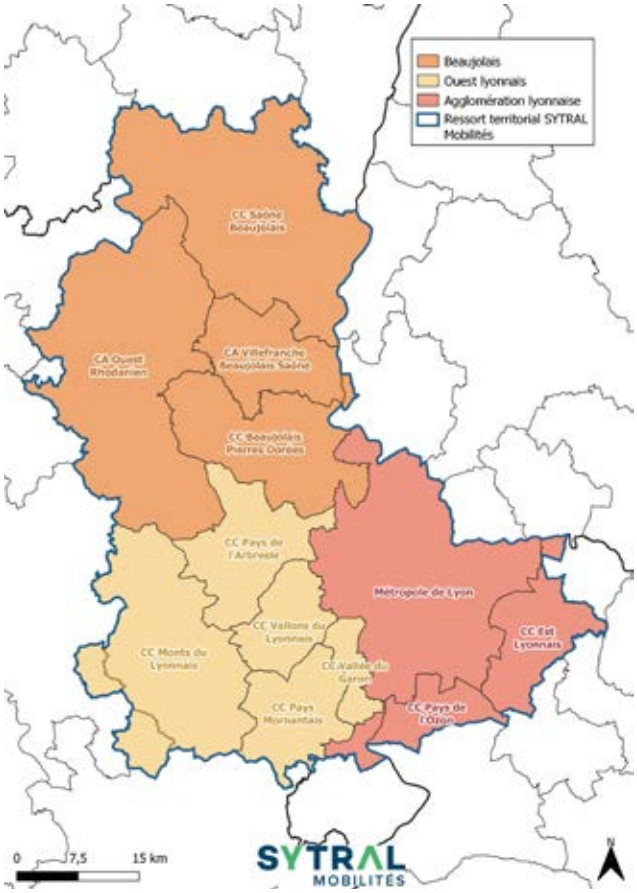
Le territoire de SYTRAL Mobilités regroupe 11 EPCI et la Métropole de Lyon sur un territoire de plus de 3100 km². Les 262 communes et les 1,9 million d'habitants qui le composent se répartissent au sein de territoires variés tant urbains, périurbains que ruraux.

Afin de bien prendre en compte les spécificités des territoires, **des focus géographiques se révèlent nécessaires.** Une analyse croisée entre l'organisation de la mobilité, la localisation des polarités du territoire et certains périmètres institutionnels (en particulier les périmètres des Schémas de Cohérence Territoriale) a permis d'aboutir à **l'identification de trois bassins locaux de mobilité** :

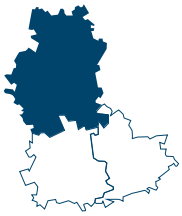
- Le Beaujolais ;
- L'Ouest lyonnais ;
- L'Agglomération lyonnaise.

Ces focus par bassin local de mobilité apportent des éclairages particuliers sur la déclinaison de certaines des actions du Plan de Mobilité décrites dans les quatre leviers du plan d'action. Ils pourront constituer une trame de cadrage pour les déclinaisons territoriales ultérieures, en particulier dans les Plans Locaux de Mobilité.

Ressort territorial du Plan de Mobilité des territoires lyonnais
(Source : INSEE – RP 2018)



(source : INSEE – RP 2018)



Le Beaujolais

Le territoire

Situé au nord du ressort territorial de SYTRAL Mobilités, le Beaujolais est un territoire varié avec une forte composante rurale sur les côteaux et des zones d'habitats et d'activités plus denses dans sa partie orientale et notamment le long du Val de Saône.

Il regroupe quatre EPCI :

- La Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône ;
- La Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien ;
- La Communauté de communes Beaujolais Pierres Dorées ;
- La Communauté de communes Saône Beaujolais.

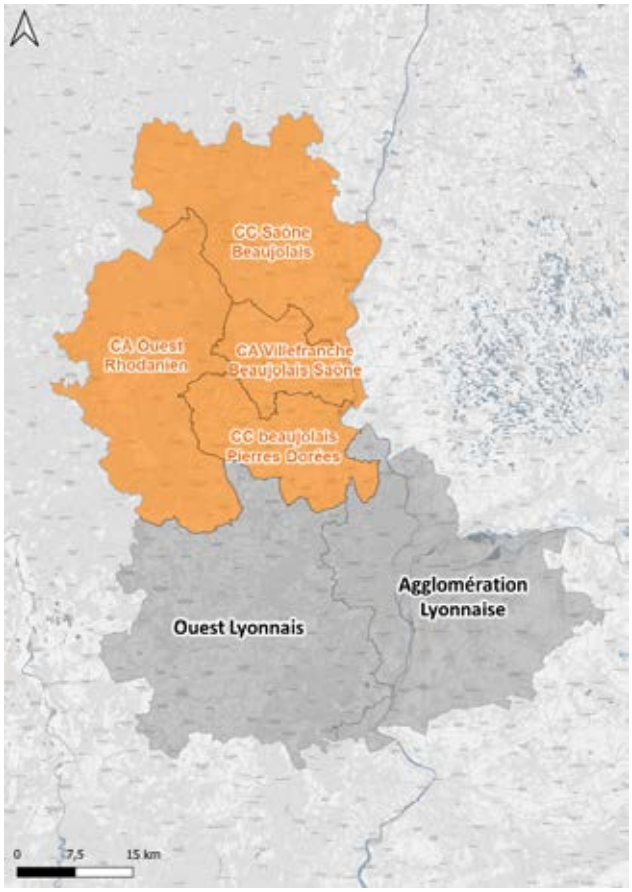
Il regroupe 116 communes qui accueillent **222 000 habitants et 80 000 emplois** (INSEE 2020).

La principale polarité de ce territoire est **la communauté d'agglomération de Villefranche Beaujolais Saône** qui regroupe environ 73 000 habitants et 31 000 emplois, concentrant 33 % de la population, 39 % des emplois, 45 % des établissements de santé et 42 % des commerces du Beaujolais.



Gare de Villefranche-sur-Saône

Le bassin local de mobilité du Beaujolais



Le projet de Scot du Beaujolais arrêté le 20 juin 2024 affiche un objectif de croissance pour ce territoire d'environ 43 000 habitants supplémentaires entre 2021 et 2045. Ce développement se veut maitrisé en renforçant le maillage des pôles, polarités et centralités rurales pour équilibrer le développement du Beaujolais entre l'est et l'ouest du territoire.

Les pratiques de mobilité dans le beaujolais

87 % des déplacements sont internes au territoire, mais les déplacements vers l'extérieur représentent 54 % des kilomètres parcourus, notamment vers l'Agglomération lyonnaise.

Dans le Beaujolais, les déplacements effectués en interne sont de loin les plus nombreux (87 % des 690 000 déplacements quotidiens d'après les chiffres de l'EDGT de 2015). Parmi eux, 92 % font moins de 10 km, ce qui illustre l'importance des relations de proximité dans le territoire.

Les déplacements réalisés en direction des territoires voisins du Beaujolais ne représentent donc que 13 % des déplacements (soit 90 000). Ils constituent néanmoins un enjeu important car plus des deux tiers font plus de 10 km et ils représentent ainsi 54 % de l'ensemble des kilomètres parcourus (internes et en direction de l'extérieur du Beaujolais) et donc autant en termes d'émissions de gaz à effet de serre.

Par rapport à ces déplacements en lien avec les territoires voisins :

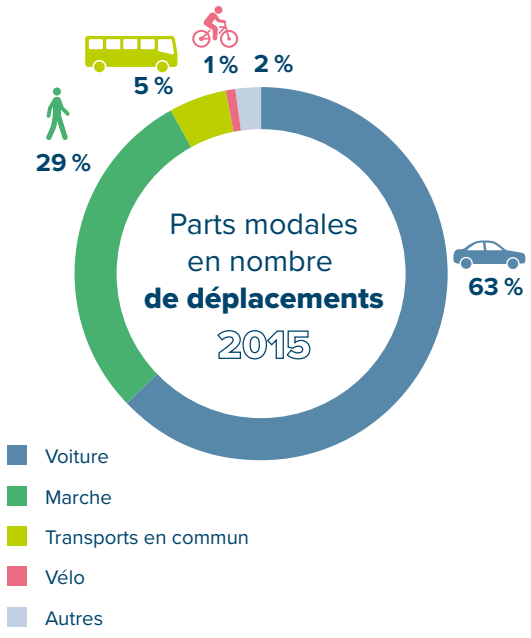
- Ceux vers l'Agglomération lyonnaise (quasi exclusivement vers la Métropole de Lyon) en représentent un peu plus de la moitié (46 000 déplacements quotidiens) et sont particulièrement longs (87 % d'entre eux font plus de 10 km).
- Ceux vers l'extérieur du ressort territorial (Ain et Roannais notamment) en représentent 36 % (33 000 déplacements) et sont globalement plus courts (51 % d'entre eux font moins de 10 km).
- Ceux vers l'Ouest lyonnais (vers la CCPA notamment) sont beaucoup moins nombreux (12 000) et sont également plus courts (43 % font moins de 10 km).

Des potentiels de report modal important, des alternatives à la voiture qui peuvent être attractives

Des potentiels de report modal apparaissent très importants dans le Beaujolais :

- **L'usage de la voiture y est fort (63 % en 2015),** la part des transports en commun faible (5 % en 2015) et l'usage du vélo assez marginal (de l'ordre de 1 % en 2015) ;
- **Le recours à la voiture est important même pour des déplacements très courts :** 230 000 déplacements de moins de 3 km sont effectués en voiture. Cela représente un tiers de l'ensemble des déplacements quotidiens tous modes confondus. Ces courtes distances correspondent aux cibles de la marche et du vélo et représentent donc un gisement important de report modal ;
- **Le recours au train est important lorsque l'offre existe :** 1900 déplacements quotidiens sont effectués en train entre la CAVBS et la ville de Lyon, soit 34 % des déplacement sur cette liaison. Lorsqu'une offre performante en transports collectifs est proposée, elle est donc fortement utilisée

Parts modales dans le Beaujolais en 2015



Les enjeux pour le Beaujolais

Le territoire du bassin local de mobilité du Beaujolais est marqué par plusieurs aspects qui impactent les besoins en mobilité :

- **L'importance de l'urbanisation et du développement économique dans le Val de Saône**, axe de liaison majeur nord-sud, en interne au territoire et pour les relations avec l'Agglomération lyonnaise ;
- **La présence des vallées** de l'Azergues, de la Trambouze, de l'Ardières et de la Turdine qui concentrent les flux de déplacements entre différents bourgs et villes ;
- **L'importance démographique et économique de la CAVBS** et particulièrement de Villefranche-sur-Saône ;
- **Le poids croissant de l'Agglomération lyonnaise** dans la localisation des emplois qui entraîne des flux de plus en plus importants sur les infrastructures routières et ferroviaires et engendre des effets de périurbanisation sur le territoire, particulièrement au niveau de la CCBPD ;
- **Des densités de population relativement faibles dans le Beaujolais Vert et l'ouest du territoire** qui, associées à des revenus moyens peu élevés, sont source de vulnérabilité économique et de difficultés de déplacements.

De plus, le Scot du Beaujolais porte un enjeu très fort de **rééquilibrage est-ouest** du développement et de maîtrise de celui-ci au sein d'enveloppes urbaines et de zones d'activités existantes.



Intermodalité proposée en gare - Belleville-en-Beaujolais

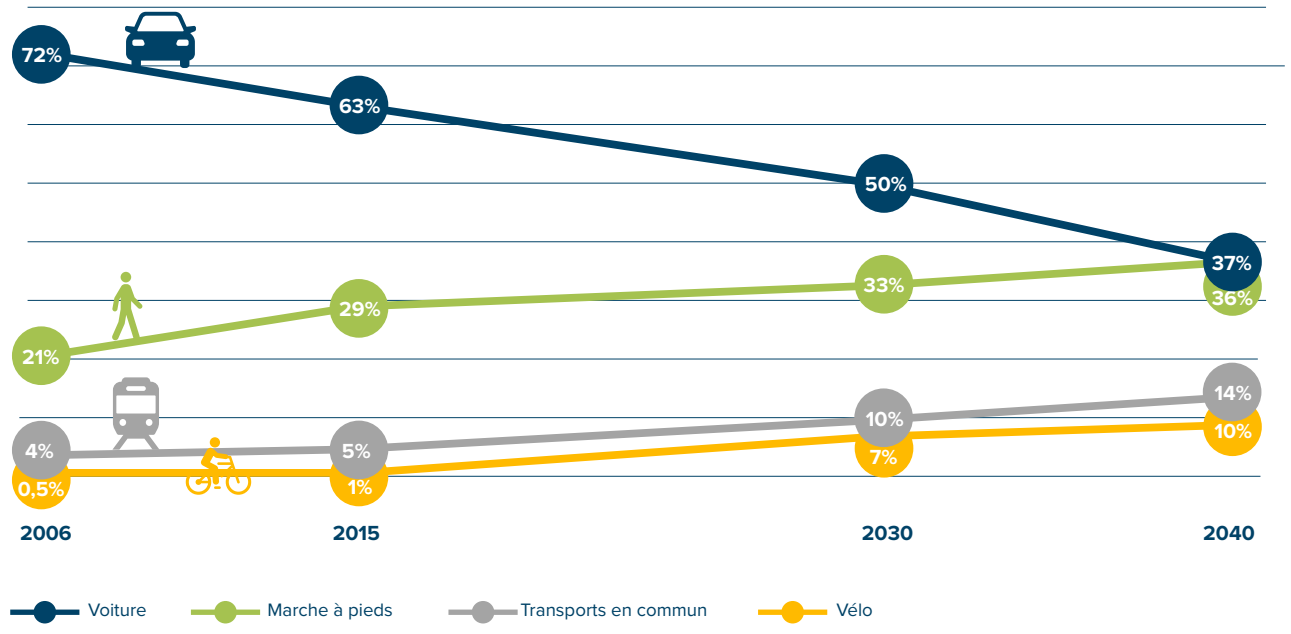
Le Plan de Mobilité identifie donc plusieurs enjeux en ce qui concerne ce territoire :

- **Répondre à la demande au sein des vallées et à la croissance des flux structurants en lien avec l'Agglomération lyonnaise** en s'appuyant sur l'offre ferroviaire existante, complétée par des offres de transports collectifs routiers attractifs et capacitaires et par du covoiturage. La poursuite de l'aménagement du réseau vélo et sa connexion avec celui de l'Agglomération lyonnaise apportera une amélioration des relations, notamment pour les territoires les plus proches de celle-ci ;
- **Améliorer les offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle en lien avec la desserte du cœur de la CAVBS**, notamment en transports collectifs depuis les vallées environnantes et à vélo ou en covoiturage pour les communes les plus proches ;
- **Contribuer au rééquilibrage est-ouest du développement du territoire** par la mise en place d'offres alternatives à la voiture (transports collectifs, covoiturage) identifiables et performantes permettant de faciliter les échanges est-ouest ;
- **Désenclaver certaines parties du territoire par l'amélioration de l'articulation des réseaux et des infrastructures pour les modes actifs** afin de limiter l'usage de la voiture individuelle pour les déplacements courts et **en favorisant l'intermodalité**, notamment dans les gares de Belleville-en-Beaujolais, Villefranche-sur-Saône et Anse et plus largement dans chaque vallée du territoire, en lien avec le développement des offres ferroviaires et de cars ;
- **Accompagner les changements de comportement de mobilité** en particulier à destination des Quartiers prioritaires de la Politique de la Ville et dans les zones les moins denses ;
- **Développer le conseil en mobilité** mis en place pour les entreprises du Beaujolais, en particulier dans la ZI Nord à Arnas, la ZI Sud à Limas, la zone Sauvagère-Echangeur et celle du Bordelan à Villefranche-sur-Saône, la zone Lybertec à Belleville-en-Beaujolais, … ;
- **Mieux prendre en compte la logistique en lien avec l'agglomération de Villefranche-sur-Saône** et en particulier le potentiel de la Saône et le port de Villefranche-sur-Saône.

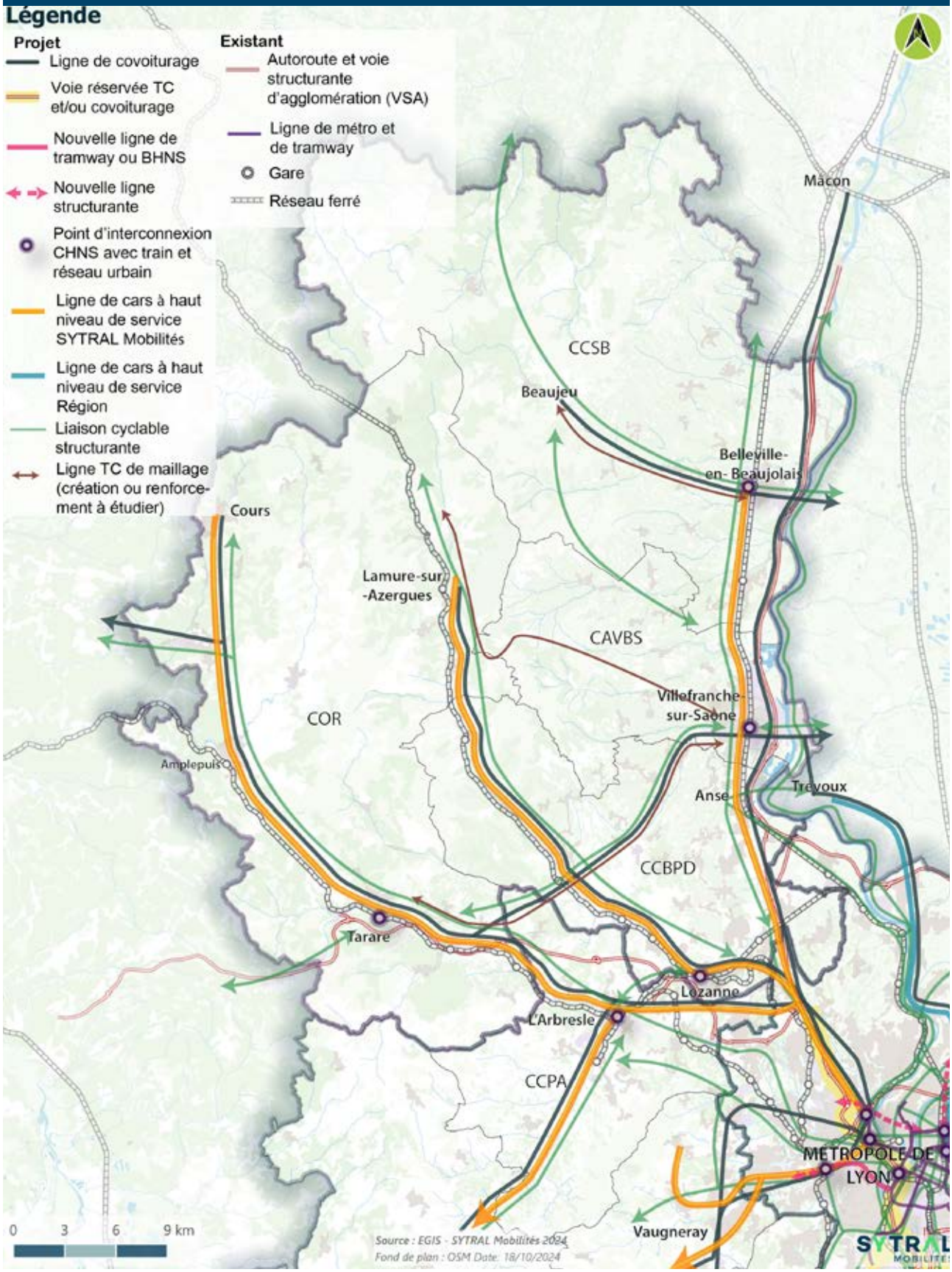
Les objectifs de parts modales pour le Beaujolais

Les objectifs de parts modales du Plan de Mobilité ont été déclinés pour chaque bassin local de mobilité pour tenir compte des spécificités de chaque territoire. Ainsi, pour le Beaujolais, les objectifs fixés sont les suivants :

Objectifs de parts modales portées par le Plan de Mobilité dans le bassin local de mobilité du Beaujolais



Actions du Plan de Mobilité des territoires lyonnais dans le Beaujolais



Les actions stratégiques dans le Beaujolais

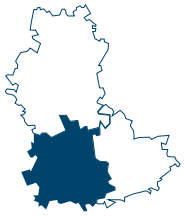
Les sujets dits « transverses » tels que le stationnement, le partage de l'espace public, la sécurité, la communication, l'incitation au changement de comportements de mobilité sont traités dans les différents axes du plan d'actions du Plan de Mobilité.

Avant 2030

- L'étude et la mise en œuvre de solutions de mobilité permettant de **faciliter l'intermodalité en gare de Tarare** dont l'accessibilité doit être améliorée ;
- Le déploiement d'**une ligne de car à haut niveau de service** entre Villefranche-sur-Saône et Lyon, afin de proposer une offre de transports en commun routiers efficace pour des liaisons de moyennes/longues distances en lien avec l'Agglomération lyonnaise (Levier 2, Axe 1) ;
- **Le renforcement de la fréquence et de l'amplitude du réseau de maillage en transport en commun** pour les déplacements internes au Beaujolais, notamment en est-ouest et en lien avec Villefranche-sur-Saône et Roanne mais aussi dans le nord du Beaujolais (Levier 2, Axe 2) ;
- **La mise en œuvre d'une extension du centre de remisage bus** du réseau de transports collectifs urbain du territoire de la CAVBS afin d'accompagner l'augmentation de l'offre et la transition du parc roulant vers des motorisations plus respectueuses de l'environnement ;
- Le développement de **cinq lignes de covoiturage** (Mâcon-Lyon via Belleville-en-Beaujolais et Villefranche-sur-Saône, Lamure sur Azergues-Lyon, Tarare - Techlid, Anse - Techlid via Civrieux d'Azergues, Villefranche-sur-Saône - Trévoux - Lyon). Ces liaisons emprunteront les axes routiers structurants et seront connectées aux principaux pôles d'échanges (Levier 2, Axe 6) ;
- **Étudier, et mettre en œuvre dans les cas pertinents, des services de transport à la demande** afin de proposer une offre complémentaire, notamment en zones peu denses et pour desservir certaines zones d'activités ;
- **Étudier et mettre en œuvre la solution retenue concernant le transport de personnes à mobilité réduite ;**
- La **mise en place de la tarification unifiée et d'un support billettique identique** pour tous les transports en commun opérés par SYTRAL Mobilités (Levier 4, Axe 4) ;
- Le déploiement de **40 % du réseau vélo structurant cible** s'appuyant notamment sur des axes routiers ou sur des itinéraires spécifiques (voie du Tacot…) (Levier 2, Axe 5) ;
- **L'élaboration d'un plan piéton par EPCI** (le Plan Local de Mobilité pouvant tenir lieu de plan piéton le cas échéant), comprenant un plan d'action jusqu'à 2040 ;
- **Le développement de services de mobilité solidaire** (Levier 2, Axe 7), notamment la pérennisation des services de transports à la demande solidaire organisés par les AOM locales ;
- **La création de pôles de rabattement de proximité** autour des arrêts stratégiques de la ligne de car à haut niveau de service (Levier 2, Axe 4) ;
- **La mise en place d'une gestion cohérente des espaces de stationnement automobile** des gares les plus fréquentées comme celle de Villefranche-sur-Saône, Belleville-en-Beaujolais, Tarare, Anse… pour favoriser l'intermodalité (Levier 2, Axe 4) ;
- La **mise en œuvre d'agences des mobilités** (Levier 4, Axe 1), en s'appuyant sur les **Plans de Mobilité Employeur en Commun** pour les principales zones d'activités du territoire ;
- Le **déploiement d'une communication pour tous**, avec en priorité la mise en œuvre d'**actions spécifiques dans les Quartiers prioritaires de la Politique de la Ville** en s'appuyant sur les relais locaux pour accompagner ces publics dans leurs façons de se déplacer : connaissance de la tarification solidaire, valorisation de l'usage du vélo… (Levier 4, Axe 1) ;
- Le **développement du transport de marchandises sur la Saône** devra être étudié et accompagné, notamment en lien avec la Métropole de Lyon pour les opérations de distribution urbaine ou de gestion des matériaux de chantiers pour lesquelles ce mode constitue une alternative fiable et performante par rapport à la route. **Le positionnement du port de Villefranche-sur-Saône dans le maillage des ports du territoire sera consolidé** (Levier 2, Axe 8).

Avant 2040

- La **mise en place d'une desserte au 1/4 h des gares situées entre Lyon et Villefranche-sur-Saône ainsi qu'entre Lyon et Tarare** dans le cadre de la mise en œuvre d'un service ferroviaire de type RER (Levier 2, Axe 1) ;
- Étudier la possibilité d'une extension de la desserte périurbaine au 1/4 d'heure en heures de pointe jusqu'à la gare de Belleville-en-Beaujolais, ainsi que sur l'axe ferroviaire de Paray-le-Monial dans la vallée de l'Azergues ;
- Le déploiement de **deux lignes de cars à haut niveau de service complémentaires** (Lamure-sur-Azergues – Lozanne – Lyon, Cours – Tarare - L'Arbresle – Lyon) **et le prolongement** de la ligne Lyon-Villefranche-sur-Saône vers Belleville en Beaujolais (Levier 2, Axe 1) ;
- **La poursuite du renforcement de la fréquence et de l'amplitude du réseau de maillage en transport en commun** pour les déplacements internes au Beaujolais, notamment en est-ouest et en lien avec Villefranche-sur-Saône et Roanne (Levier 2, Axe 2) ;
- L'étude et le développement de **lignes de covoiturage complémentaires** (Beaujeu-Belleville en Beaujolais avec possibilité d'extension vers l'Ain et Tarare-Villefranche-sur-Saône avec possibilités d'extension vers le roannais et/ou l'Ain) (Levier 2, Axe 6) ;
- **La poursuite du déploiement d'un réseau vélo structurant** s'appuyant notamment sur des axes routiers ou sur des itinéraires spécifiques (voie du Tacot…) (Levier 2, Axe 5) ;
- **La sécurisation des voies par la poursuite de l'abaissement des vitesses automobiles** : en zone agglomérée, d'ici 2040, la vitesse à 30 km/h doit devenir la règle et celle à 50 km/h l'exception (Levier 3, Axe 2) ;
- **La poursuite de la création de pôles de rabattement de proximité** autour des arrêts stratégiques des nouvelles lignes cars à haut niveau de service (Levier 2, Axe 4) ;



L'Ouest lyonnais

Le territoire

Situé au sud-ouest du ressort territorial de SYTRAL Mobilités, l'Ouest lyonnais est un territoire vallonné dont l'urbanisation se caractérise par une structure multipolaire et assez peu dense, à forte dominante rurale dans sa partie ouest mais avec un tissu plus périurbain dans sa partie est, au contact de l'Agglomération lyonnaise.

Il regroupe cinq EPCI :

- La Communauté de communes des Monts du Lyonnais (CCMdL) ;
- La Communauté de communes du Pays de l'Arbresle (CCPA) ;
- La Communauté de communes du Pays Mornantais (COPAMO) ;
- La Communauté de communes de la Vallée du Garon (CCVG) ;
- La Communauté de communes des Vallons du Lyonnais (CCVL).

Il regroupe 73 communes qui accueillent **166 000 habitants et 55 000 emplois** (données INSEE 2020).

Deux Schémas de Cohérence Territoriale s'appliquent sur ce territoire : le Scot des Monts du Lyonnais sur le territoire de la CCMdL et le Scot de l'Ouest lyonnais, en cours de révision, qui regroupe les quatre autres EPCI. Ils encouragent tous les deux un développement de proximité en s'appuyant sur les villages existants et le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle.

Les pratiques de mobilité dans l'Ouest lyonnais

74 % des déplacements sont internes au territoire, mais les déplacements vers l'extérieur représentent 70 % des kilomètres parcourus, notamment vers l'Agglomération lyonnaise.

Dans l'Ouest lyonnais, les déplacements effectués en interne sont les plus nombreux (74 % des 430 000 déplacements quotidiens d'après les chiffres de l'EDGT de 2015). De plus, parmi eux, 97 % font moins de 10 km, ce qui illustre l'importance des relations de proximité dans le territoire.

Les déplacements réalisés en direction des territoires voisins de l'Ouest lyonnais représentent 26 % des déplacements (soit 110 000). L'importance de cette part en comparaison avec les deux autres bassins locaux de mobilité s'explique par la densité du territoire dans sa partie la plus proche de la Métropole de Lyon, qui amène à de nombreux échanges. Ces déplacements constituent également un enjeu important car la moitié font plus de 10 km et **ils représentent ainsi 70 % de l'ensemble des kilomètres parcourus** (internes et en direction de l'extérieur du bassin local de mobilité de l'Ouest lyonnais) et donc autant en termes d'émissions de gaz à effet de serre.

Par rapport à ces déplacements en lien avec les territoires voisins :

- Ceux vers l'Agglomération lyonnaise (quasi exclusivement vers la Métropole de Lyon) en représentent un peu plus des trois quarts (85 000 déplacements quotidiens) et sont assez longs (50 % d'entre eux font plus de 10 km) malgré la proximité de la CCVL et de la CCVG avec la Métropole de Lyon ;
- Ceux vers l'extérieur du ressort territorial en représentent 12 % (13 000 déplacements) et ils sont très majoritairement longs (79 % d'entre eux font plus de 10 km) ;
- Ceux vers le Beaujolais représentent 11 % d'entre eux (12 000) et sont également assez longs (55 % font plus de 10 km).

Le bassin local de mobilité de l'Ouest lyonnais

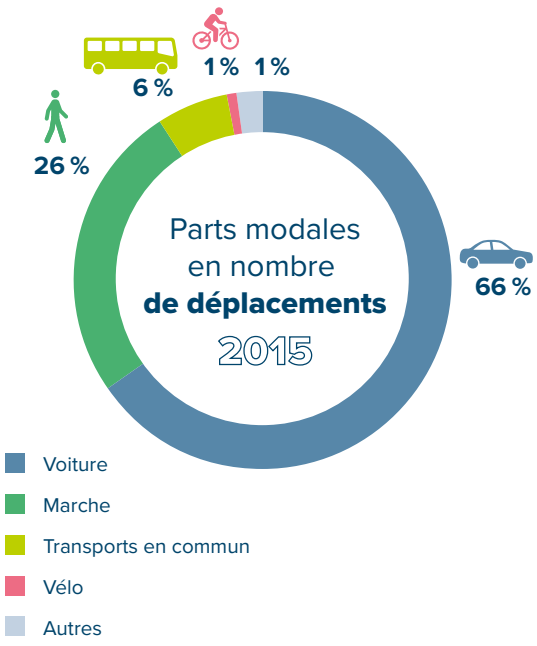


Des potentiels de report modal important, des alternatives à la voiture qui peuvent être attractives

Les potentiels de report modal apparaissent très importants dans l'Ouest lyonnais :

- **L'usage de la voiture y est fort (66 % en 2015)**, la part des transports en commun faible (6 % en 2015) et l'usage du vélo assez marginal (de l'ordre de 1 % en 2015) ;
- **Le recours à la voiture est important même pour des déplacements très courts** : 130 000 déplacements de moins de 3 km sont effectués en voiture, soit près de 14 % de l'ensemble des déplacements quotidiens qui ont leur origine dans l'Ouest lyonnais. Ces courtes distances correspondent aux cibles de la marche et du vélo et représentent donc un gisement important de report modal ;
- **Le recours au train est important lorsque l'offre existe** : la fréquentation du tram train de l'Ouest lyonnais est ainsi de près de 10 000 voyageurs par jour. Lorsqu'une offre performante en transports collectifs est proposée, elle est donc fortement utilisée.

Parts modales dans l'Ouest lyonnais en 2015



Les enjeux pour l'Ouest lyonnais

Le territoire du bassin local de mobilité de l'Ouest lyonnais se caractérise par plusieurs aspects se répercutant sur la répartition de la demande en déplacements :

- **De nombreuses polarités réparties dans le territoire et qui rayonnent localement**, engendrant des besoins de déplacements de courte à moyenne distance : Saint-Laurent-de-Chamousset, Sainte-Foy-l'Argentière, Saint-Martin-en-Haut, Saint-Symphorien-sur-Coise, L'Arbresle - Sain-Bel, Lentilly, Vaugneray, Grézieu-la-Varenne, Brindas, Brignais, Mornant ;
- **Une aire d'attraction de l'Agglomération lyonnaise dont l'intensité décroît au fur et à mesure que l'on s'en éloigne**, la partie la plus orientale du territoire générant de très nombreux déplacements de proximité avec les franges ouest de l'Agglomération lyonnaise ;
- Des échanges avec l'Agglomération lyonnaise qui se caractérisent aussi par des **flux importants provenant de l'Agglomération** et en direction du territoire ;
- **Des zones d'activités importantes**, notamment dans la partie est du territoire et en proximité de celles de la Métropole de Lyon ;
- **Un déficit d'infrastructures et de services ferroviaires**, notamment dans la partie ouest du territoire.
- De plus, les deux Scot du territoire (des Monts du Lyonnais et de l'Ouest lyonnais) prônent un **développement du territoire porté par les centralités les plus importantes**, par exemple au travers du concept de « village densifié » porté par le Scot de l'Ouest lyonnais. Ceci est particulièrement cohérent avec l'objectif de développement de facilités de déplacement en mode actifs pour les déplacements de courte distance, soit entre les hameaux et le bourg, soit au sein même des communes.



Paysage de l'Ouest lyonnais - Communauté de Communes des Monts du Lyonnais

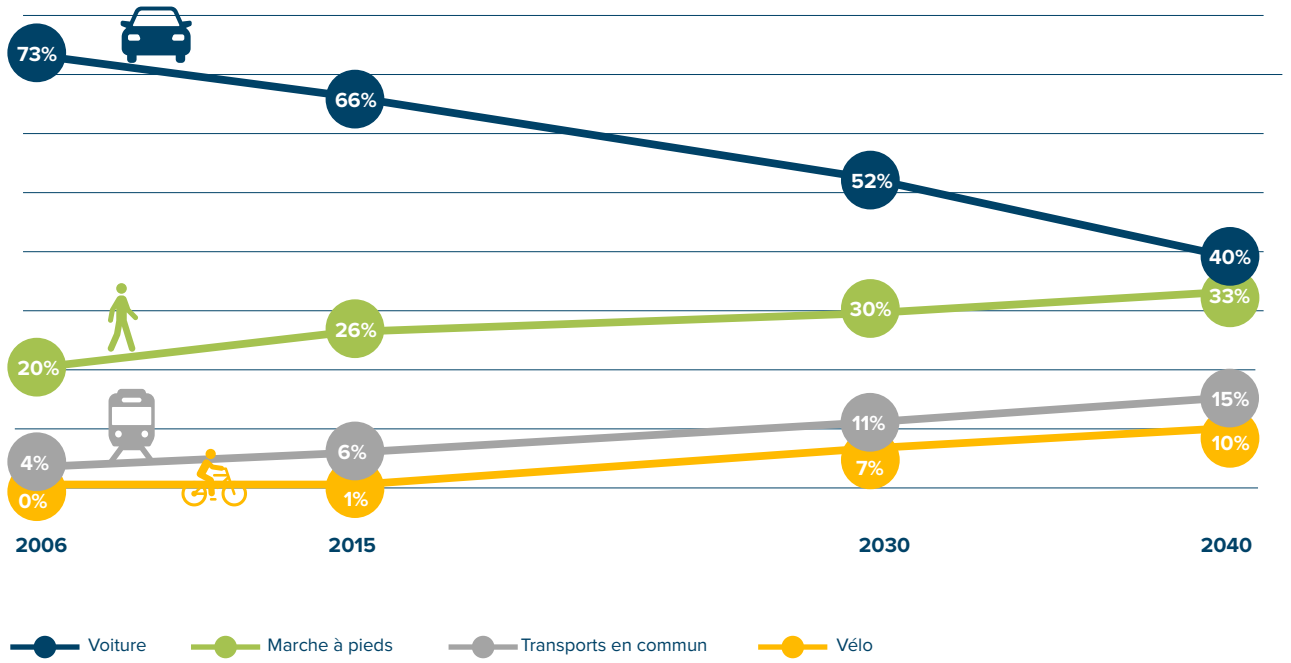
Le Plan de Mobilité identifie donc plusieurs enjeux en ce qui concerne le territoire :

- **Offrir des alternatives à l'usage de la voiture solo pour les déplacements vers et depuis l'Agglomération lyonnaise**, en :
  - s'appuyant sur l'offre du tram-train de l'Ouest lyonnais (branches de la vallée de la Brévenne et de Brignais) ;
  - améliorant l'efficacité et en développant l'offre de transports collectifs routiers, que ce soit des cars en lien avec la partie ouest du territoire ou un rapprochement avec le réseau urbain dans la partie est ;
- Renforcer les offres de transports collectifs et de covoiturage permettant de limiter l'usage de la voiture pour les déplacements **reliant les polarités de l'Ouest Lyonnais**, mais également les **liaisons avec les pôles d'emplois majeurs** situés à proximité (Techlid, Vallée de la Chimie, Marcy l'Etoile, ...) ;
- **Contribuer au renforcement des centralités** par la mise en œuvre d'alternatives confortables et sécurisées en modes actifs au sein des communes et entre les bourgs et leurs hameaux ;
- **Améliorer l'articulation des réseaux et permettre aux habitants un accès facilité aux offres de transports collectifs** en développant des pôles de rabattement de proximité pour limiter l'usage de la voiture individuelle en favorisant l'intermodalité ;
- **Accompagner les changements de comportements de mobilité** en particulier à destination des habitants des zones les moins denses du territoire, en commençant par faire changer la vision portée sur chaque mode et en incitant les habitants à tester de nouvelles pratiques ;
- **Développer le conseil en mobilité** mis en place pour les entreprises de l'Ouest lyonnais, en particulier dans les principales zones d'activités (la Pontchonnière à Savigny, les Platières à Mornant, les différents parcs d'activités à Brignais, ZI Colombiers-Grande Eglise à Saint Symphorien-sur-Coise, ...) et pour les pôles d'emplois majeurs voisins, notamment de l'ouest de l'Agglomération lyonnaise.

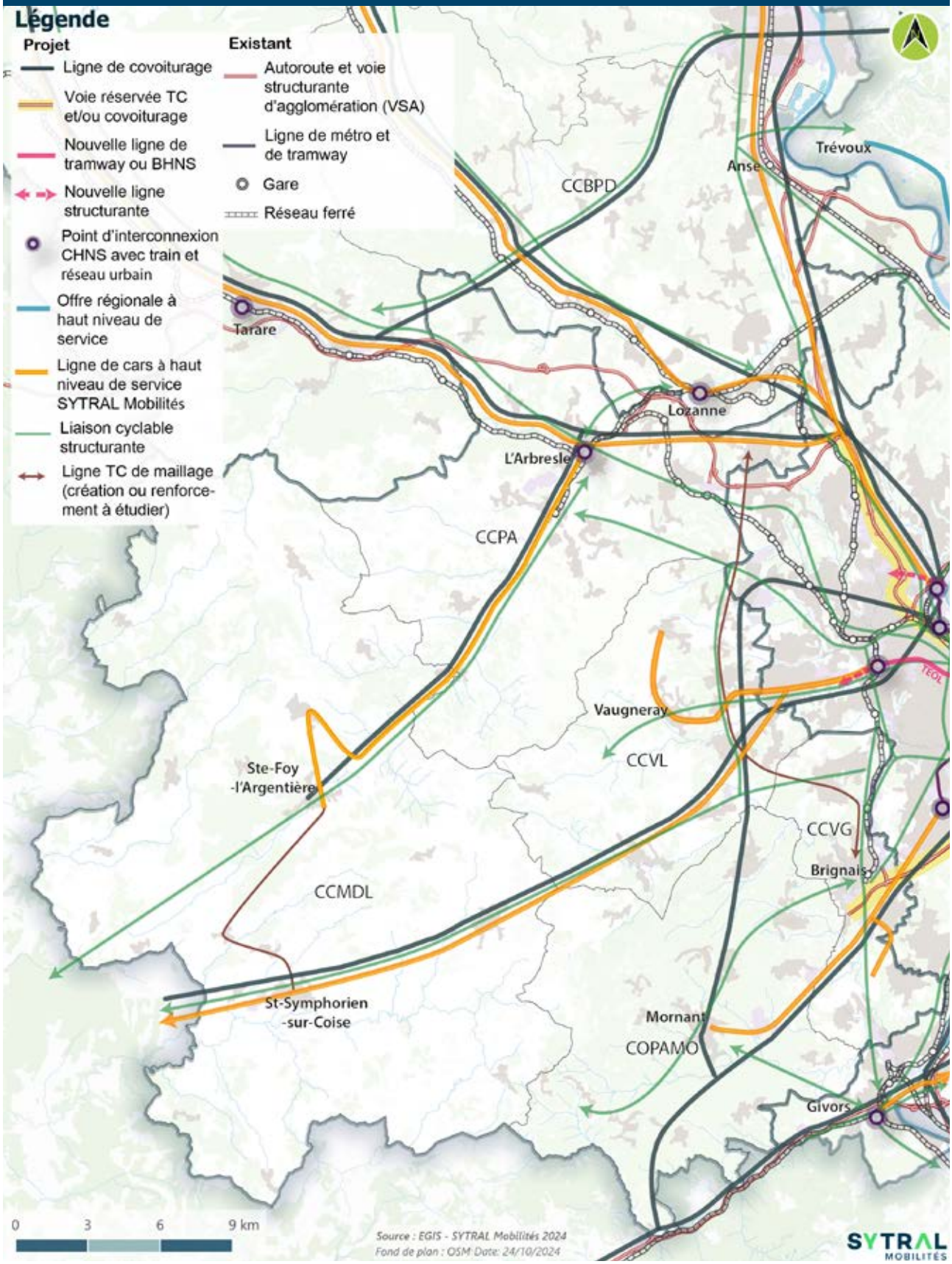
Les objectifs de parts modales pour l'Ouest lyonnais

Les objectifs de parts modales du Plan de Mobilité ont été déclinés pour chaque bassin local de mobilité pour tenir compte des spécificités de chaque territoire. Ainsi, pour l'Ouest Lyonnais, les objectifs fixés sont les suivants :

Objectifs de parts modales portées par le Plan de Mobilité pour le bassin local de mobilité de l'Ouest lyonnais



Actions du Plan de Mobilité des territoires lyonnais dans l'Ouest lyonnais



Les actions stratégiques dans l'Ouest Lyonnais

Les sujets dits « transverses » tels que le stationnement, le partage de l'espace public, la sécurité, la communication, l'incitation au changement de comportements de mobilité sont traités dans les différents axes du plan d'actions du Plan de Mobilité.

Avant 2030

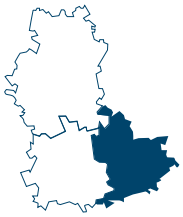
- **Le renforcement de l'offre ferroviaire sur la branche Lyon - Saint-Paul - Brignais du tram-train de l'Ouest lyonnais** ;
- **L'étude de la réouverture de la voie ferrée entre Brignais et Givors** pour envisager son utilisation par des services de tram-train, **ainsi que l'extension dans la vallée de la Brévenne de la ligne L'Arbresle - Sain-Bel** ;
- Le déploiement de **quatre lignes de cars à haut niveau de service** (Chazelles sur Lyon - Saint-Symphorien-sur-Coise - Lyon, Aveize - Sainte-Foy-l'Argentière - Lyon, Mornant - Saint-Genis-Laval Hôpital Lyon Sud, Pollionnay - Vaugneray - Lyon Gorge de Loup ; (Levier 2, Axe 1) et la réalisation d'aménagements routiers nécessaires (Sept Chemins à Vourles...) ;
- **La localisation et la création de pôles de rabattement de proximité** autour des arrêts stratégiques de cars à haut niveau de service (Levier 2, Axe 4) ;
- **Le renforcement de la fréquence, de l'amplitude et de la fiabilité du réseau de maillage en transport en commun** pour les déplacements internes à l'Ouest lyonnais, notamment les échanges entre polarités du territoire et le lien avec les pôles d'échanges multimodaux des métros B et D ; (Levier 2, Axe 2) ;
- **Étudier, et mettre en œuvre dans les cas pertinents, des services de transport à la demande** afin de proposer une offre complémentaire, notamment en zones peu denses et pour desservir certaines zones d'activités ;
- La **mise en place de la tarification unifiée et d'un support billettique identique** pour tous les transports en commun SYTRAL Mobilités (Levier 2, Axe 3) ;
- Le développement de **quatre lignes de covoiturage** complémentaires au réseau de cars à haut niveau de service : Mornant-Brindas-Métropole de Lyon via Marcy-l'Etoile, Mornant - Métropole de Lyon via l'A450, Sainte-Foy-l'Argentière - Lyon, Tarare - L'Arbresle - Techlid (Levier 2, Axe 6) ;
- Le déploiement de **40 % du réseau vélo structurant cible**, servant d'ossature au développement de réseaux locaux et permettant de faire le lien entre les EPCI et avec les voies lyonnaises de la Métropole de Lyon (Levier 2, Axe 5) ;
- **L'élaboration d'un plan piéton par EPCI**, comprenant un plan d'action jusqu'à 2040 ;
- Le **développement de services de mobilité solidaire** (Levier 2, Axe 7), notamment la pérennisation des services de transports à la demande solidaire organisés par les AOM locales ;
- **Le déploiement d'une communication pour tous**, en s'appuyant sur les relais locaux pour accompagner ces publics dans leurs façons de se déplacer : connaissance de la tarification solidaire, valorisation de l'usage du vélo, ... (Levier 4, Axe 1) ;
- **Le développement progressif du conseil en mobilité** (Levier 4, Axe 1) à travers la mise en œuvre d'actions ponctuelles, en anticipation de la création de lieux spécifiques et en s'appuyant sur les Plans de Mobilité Employeur en Commun pour les principales zones d'activités du territoire (la Pontchonnière à Savigny, les Platières à Mornant, les différents parcs d'activités à Brignais, ZI Colombiers-Grande-Église à Saint-Symphorien-sur-Coise...).

Avant 2040

- **Le renforcement de l'offre ferroviaire sur les deux autres branches du tram-train de l'Ouest lyonnais** (Lyon - Saint-Paul - Sain-Bel et Lyon - Saint-Paul - Lozanne) ;
- Le déploiement de **deux autres lignes de cars à haut niveau de service** (Lyon - L'Arbresle - Cours - Gare d'Oullins - Millery) ;
- **La localisation et la création de pôles de rabattement de proximité** autour des arrêts stratégiques des nouvelles lignes de cars à haut niveau de service (Levier 2, Axe 4) ;
- **La poursuite du renforcement de la fréquence et de l'amplitude du réseau de maillage en transport en commun** pour les déplacements internes à l'Ouest lyonnais, notamment les échanges entre polarités du territoire (Levier 2, Axe 2) ;
- La **poursuite du déploiement d'un réseau vélo structurant** servant d'ossature au développement de réseaux locaux et permettant de faire le lien entre les EPCI et avec les voies lyonnaises de la Métropole de Lyon (Levier 2, Axe 5) ;
- La **mise en œuvre d'agences des mobilités** (Levier 4, Axe 1), en étudiant plus particulièrement les possibles mutualisations avec les Maisons du Rhône et France Services ;
- La **sécurisation des voies par la poursuite de l'abaissement des vitesses automobiles** : en zone agglomérée, d'ici 2040, la vitesse à 30 km/h doit devenir la règle et celle à 50 km/h l'exception (Levier 3, Axe 2).



Voie cyclable - Communauté de Communes de la Vallée du Garon



L'Agglomération lyonnaise

Située au sud-est du ressort territorial de SYTRAL Mobilités, l'Agglomération lyonnaise abrite le cœur urbain du territoire, et de l'aire métropolitaine lyonnaise plus largement.

Elle regroupe :

- La Métropole de Lyons ;
- La Communauté de communes de l'Est Lyonnais ;
- La Communauté de communes du Pays de l'Ozon.

Elle regroupe 72 communes qui accueillent 1485 000 habitants et 776 000 emplois (données INSEE 2020).

Le Scot de l'Agglomération lyonnaise, en cours de révision, prône la mise en œuvre d'une organisation urbaine multi-polaire pour garantir une proximité entre habitat, activités et services et une politique de déplacements s'appuyant sur le développement de l'offre de transports collectifs et une place accrue pour la marche et le vélo. Le réseau express métropolitain de l'aire métropolitaine lyonnaise est identifié comme un projet structurant pour le territoire.

Les pratiques de mobilité

93 % des déplacements sont internes au territoire, mais les déplacements vers l'extérieur représentent 40 % des kilomètres parcourus.

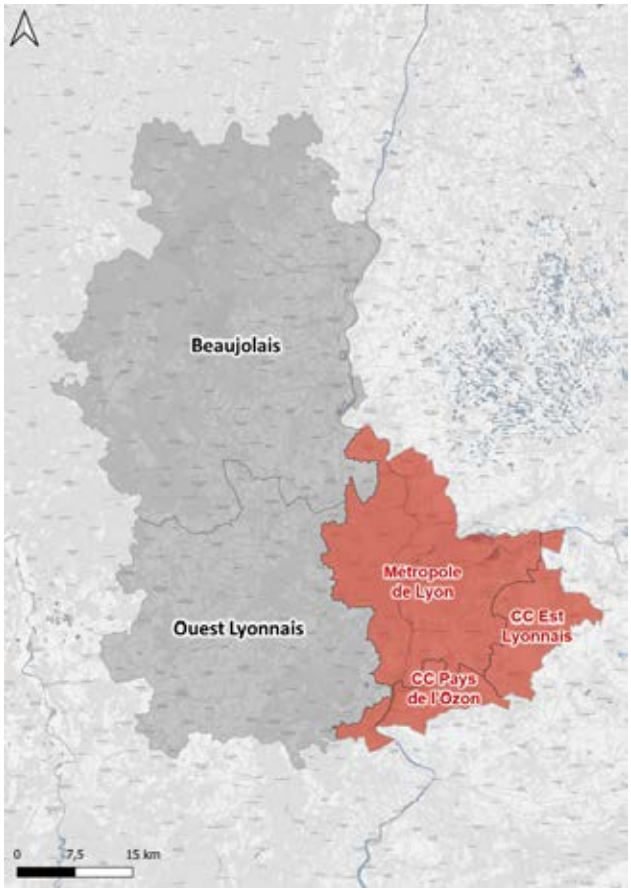
Dans l'Agglomération lyonnaise, **les déplacements effectués en interne sont de loin les plus nombreux** (93 % des 4,5 millions de déplacements quotidiens d'après les chiffres de l'EDGT de 2015). Parmi eux, 94 % font moins de 10 km, ce qui illustre l'importance des relations de proximité dans le territoire.

Les déplacements réalisés en lien avec les territoires voisins de l'Agglomération lyonnaise ne représentent donc que 7 % des déplacements (soit 300 000). Ils constituent néanmoins un enjeu important car les trois-quarts font plus de 10 km et **ils représentent ainsi 40 % de l'ensemble des kilomètres parcourus** (internes et en direction de l'extérieur de l'Agglomération lyonnaise) et donc autant en termes d'émissions de gaz à effet de serre.

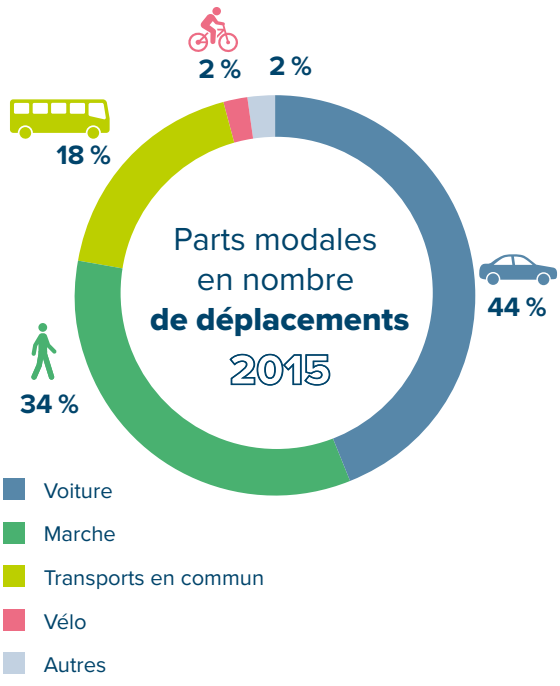
Par rapport à ces déplacements en lien avec les territoires voisins :

- Ceux vers l'extérieur du ressort territorial (Loire, Isère et Ain notamment) en représentent 58 % (182 000 déplacements) et sont très majoritairement longs (83 % d'entre eux font plus de 10 km) ;
- Ceux vers l'Ouest lyonnais sont moins nombreux (86 000) et sont également plus courts (49 % font moins de 10 km) ;
- Ceux vers le Beaujolais sont encore moins nombreux (45 000) mais sont globalement longs (85 % d'entre eux font plus de 10 km).

Le bassin local de mobilité de l'Agglomération lyonnaise



Parts modales dans l'Agglomération lyonnaise en 2015



Des pratiques qui ont déjà évolué mais avec des marges de manœuvre encore notables :

L'analyse des déplacements réalisés dans l'Agglomération lyonnaise fait ressortir des potentiels de progrès, dont l'impact à l'échelle du ressort territorial sera amplifié par le volume de déplacements concernés.

- **Un recours important à la voiture même pour des déplacements courts** : 933 000 déplacements de moins de 3 km sont effectués en voiture, soit 21 % de l'ensemble des déplacements quotidiens qui ont leur origine dans l'Agglomération lyonnaise ;
- **Le poids de la Métropole de Lyon dans les déplacements quotidiens** : 96 % des déplacements en lien avec l'Agglomération lyonnaise se font avec la Métropole de Lyon (4 277 000 déplacements générés par la Métropole de Lyon contre 216 000 déplacements en lien avec la CCEL et la CCPO) ;
- **Des différences importantes dans les offres et pratiques de mobilité dans les deux EPCI** par rapport à la Métropole de Lyon :
  - un usage beaucoup plus fort de la voiture, comparable aux pratiques des habitants de l'Ouest lyonnais ou du Beaujolais ;
  - des transports en commun moins développés et peu utilisés, sauf pour les déplacements en lien avec la Métropole de Lyon et son cœur ;
  - une pratique de la marche et du vélo nettement moins importante.

Les enjeux pour le territoire

- **Améliorer la qualité de vie**, par une diminution des nuisances dues au système de transport (bruit, pollution) et par des aménagements de l'espace public permettant de rééquilibrer sa répartition entre modes de déplacement, au profit notamment de la marche et du vélo, et de donner davantage de place aux lieux de vie et de sociabilité ;
- Dans les espaces les plus urbanisés, et en particulier dans l'est de l'Agglomération lyonnaise, **diminuer l'attractivité de la voiture en s'appuyant sur la transformation progressive de l'espace public** (infrastructures routières existantes, stationnement public) et en développant les offres alternatives à la voiture individuelle desservant les zones d'emplois ;
- **Aménager le cœur de l'étoile ferroviaire lyonnaise** afin de pouvoir développer des services ferroviaires attractifs ;
- **Poursuivre le développement du réseau de transports en commun** en articulation avec l'organisation urbaine et les modes de vie des différents usagers du territoire ;
- Développer le **covoiturage**, en particulier en lien avec la desserte des grandes zones d'activités ;
- **Renforcer la place des modes actifs dans les déplacements quotidiens** de courtes et de moyennes distances ;
- **Faire évoluer les Voies Structurantes d'Agglomération** (VSA), afin d'en limiter les nuisances (pollution, congestion) pour offrir de nouvelles alternatives ;
- **Accompagner le développement des offres alternatives à la voiture** par le réaménagement des voiries et de l'espace public ;
- **Accompagner les changements de comportement de mobilité** en particulier dans les Quartiers prioritaires de la Politique de la Ville et les grandes zones d'activités du territoire ;
- **Accélérer le report modal pour les flux de marchandises** en transit et en lien avec l'Agglomération lyonnaise, afin de réduire les trafics poids-lourds sur les grandes infrastructures routières et dans les réseaux routiers de desserte ;
- **Prendre en compte les spécificités locales** (différences d'offre et d'usage entre le cœur de la Métropole de Lyon et le reste de l'Agglomération lyonnaise, et en particulier le territoire des Communautés de communes de l'Est Lyonnais et du Pays de l'Ozon).

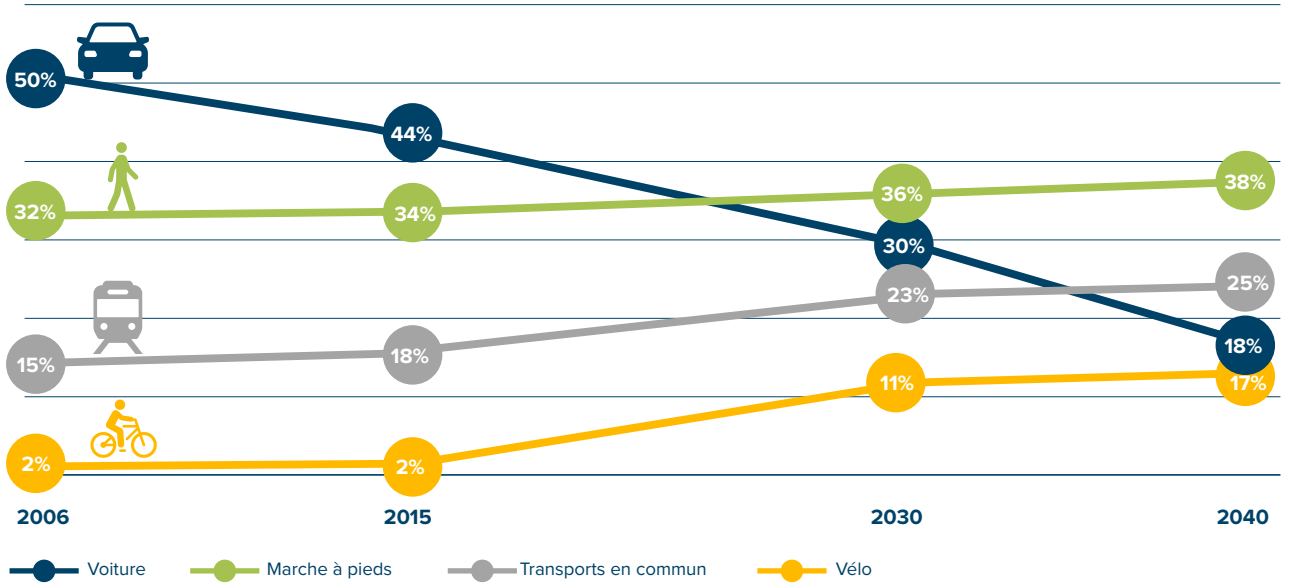


Vue aérienne de la rue de la Villette et de la place de Francfort - Lyon 3e

Les objectifs de parts modales pour l'Agglomération lyonnaise

Les objectifs de parts modales du Plan de Mobilité ont été déclinés pour chaque bassin local de mobilité pour tenir compte des spécificités de chaque territoire. Ainsi, pour l'Agglomération lyonnaise, les objectifs fixés sont les suivants :

Objectifs de parts modales portées par le Plan de Mobilité dans le bassin local de mobilité de l'Agglomération lyonnaise



Compte tenu des pratiques actuelles de déplacements, des offres de transports en commun et des aménagements existants pour les modes actifs, les objectifs parts modales en 2040 sont nettement plus élevés sur ces modes que pour les deux autres bassins locaux de mobilité.

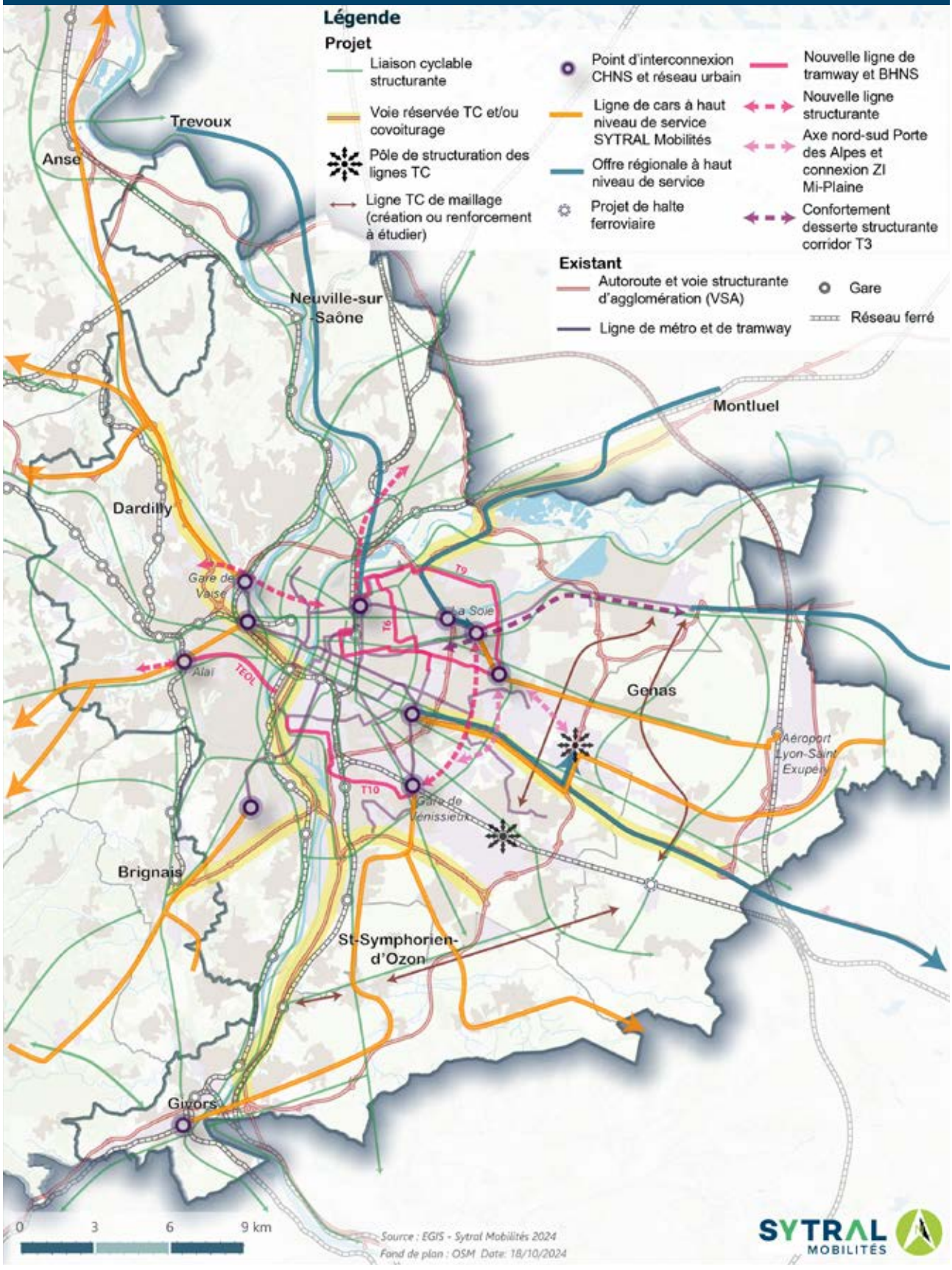
L'Agglomération lyonnaise présente également des contextes très différents notamment entre la Métropole de Lyon et son cœur très urbain d'une part et la CCEL et la CCPO d'autre part.

La déclinaison locale de ces objectifs devra donc prendre en compte ces spécificités et différencier les objectifs et les actions à mettre en œuvre selon les territoires. L'élaboration des Plans Locaux de Mobilité sera l'occasion de fixer des objectifs adaptés à chaque territoire, dans le respect des spécificités de chacun d'entre eux.



Arrêt de covoiturage Lyon-Mermoz, connecté au réseau Lane

Actions du Plan de Mobilité des territoires lyonnais dans l'Agglomération Lyonnaise



Les actions stratégiques dans l'Agglomération lyonnaise

Les sujets dits « transverses » tels que le stationnement, le partage de l'espace public, la sécurité, la communication, l'incitation au changement de comportements de mobilité sont traités dans les différents axes du plan d'actions du Plan de Mobilité.

Avant 2030

- Le développement de **lignes de cars à haut niveau de service**, en connexion avec le réseau urbain structurant permettant d'améliorer l'accessibilité au cœur de l'agglomération (Levier 2, Axe 1) ;
- **Le développement du réseau structurant de transports en commun** via le doublement de la capacité du réseau de métro et la poursuite du développement du réseau de tramway et bus à haut niveau de service (T9, T10, BHNS Part Dieu Sept Chemins - Porte des Alpes - Parilly) (Levier 2, Axe 1) ;
- La mise en œuvre de **contrats d'axes** pour tout nouveau projet structurant de transports collectifs afin d'inscrire cette nouvelle offre dans un projet de territoire (Levier 1, Axe 1), notamment pour accompagner la mise en œuvre des lignes nord-sud structurantes de l'est de la Métropole de Lyon et du Tramway Express de l'Ouest Lyonnais ;
- Le renforcement du **maillage local de bus et cars**, notamment dans l'Est lyonnais en s'articulant autour de deux pôles de structuration des lignes de transports collectifs, dans la zone de Mi-Plaine et à la gare de Saint Priest, et permettant également de s'adapter aux évolutions du contexte urbain et des modes de vie ;
- La mise en place d'outils permettant d'**informer les usagers et de leur proposer une tarification unifiée** en vue de parvenir à la mise en place d'un service de mobilité intégrée permettant de réaliser des déplacements intermodaux avec un même titre de transport ;
- Le développement de **14 lignes de covoiturage**, desservant le cœur de l'agglomération et les grandes zones d'emplois du territoire, et l'amélioration de la mise en relation des usagers, à travers une plateforme numérique (Levier 2, Axe 6), ainsi que des incitations financières (levier 4, Axe 4) ;
- L'aménagement d'un réseau cyclable structurant, avec **la finalisation d'ici 2030 du réseau des Voies Lyonnaises** accompagné du développement du maillage local et des services vélos (renforcement du service Vélo'v, stationnement sécurisé) (Levier 2, Axe 5) ;
- **La poursuite de la requalification des Voies Structurantes d'Agglomération** (Levier 3, Axe 1), notamment par la mise en œuvre de voies réservées au covoiturage et/ou aux transports collectifs sur l'A42 et l'A43, afin d'accompagner les baisses de trafic prévues et d'en diminuer les nuisances, par la baisse progressive des vitesses autorisées (A432, sections de l'A42 et de l'A89, ...) et par la réalisation de franchissements des infrastructures ;
- **La garantie de la marchabilité du territoire** avec notamment dans la Métropole de Lyon, la multiplication par trois de la surface des aires piétonnes, la construction de cinq franchissements pour les modes actifs (passerelles, passages sous-terrain) (Levier 2, Axe 5) ainsi que la mise en œuvre d'une charte des espaces publics pour rendre ces déplacements agréables et confortables (Levier 3, Axe 2) ;
- **Le renfort du conseil en mobilité avec la mise en œuvre d'un réseau d'agences des mobilités**, par la transformation des agences commerciales TCL en lieux d'information multimodale avec possibilité de conseils personnalisés, et en s'appuyant sur les Plans de Mobilité Employeur en Commun pour les principales zones d'activités du territoire (Mi-Plaine, Techlid, Sud-Est, Meyzieu, Vallée de la Chimie, ...) (Levier 4, Axe 1) ;
- **Le déploiement d'une communication pour tous**, avec en priorité la mise en œuvre d'actions spécifiques dans les Quartiers prioritaires de la Politique de la Ville en s'appuyant sur les relais locaux pour accompagner ces publics dans leurs façons de se déplacer : connaissance de la tarification solidaire, valorisation de l'usage du vélo, ... (Levier 4, Axe 1) ;
- **Le développement de la cyclologistique et des espaces urbains de distribution** pour les flux de marchandises du dernier kilomètre dans les centres-villes à forte densité économique et résidentielle (Levier 2, Axe 8).

Avant 2040

- La réalisation des **aménagements ferroviaires structurants** (Contournement Ferroviaire de l'Agglomération lyonnaise, mise à quatre voies de la section Saint Fons - Grenay, élargissement de l'axe nord/sud Saint Clair-Guillotière) afin de mettre en œuvre des services au quart d'heure en heure de pointe sur l'ensemble des branches et avec une amplitude horaire élargie (Levier 2, Axe 1) ;
- L'amélioration des conditions d'intermodalité en gare de Sérézin-du-Rhône et notamment le lien avec le côté ouest de la voie ferrée ;
- La poursuite de la mise en œuvre de **contrats d'axes** pour tout nouveau projet structurant de transports collectifs afin d'inscrire cette nouvelle offre dans un projet de territoire (Levier 1, Axe 1) ;
- **La poursuite du développement du réseau structurant de transports en commun** via le doublement de la capacité du réseau de métro et la poursuite du développement du réseau de tramway et bus à haut niveau de service (desserte de rocade La Soie / Vénissieux, desserte structurante du Plateau Nord, Tramway Express de l'Ouest Lyonnais, ligne structurante de Lyon Part-Dieu vers Écully) (Levier 2, Axe 1) ;
- **La poursuite du renforcement du maillage local de bus et cars**, notamment en accompagnement de la réalisation des nouvelles infrastructures de transports collectifs structurantes ;
- La poursuite du développement de **lignes de covoiturage**, desservant le cœur de l'agglomération et les grandes zones d'emplois du territoire, et l'amélioration de la mise en relation des usagers, à travers une plateforme numérique (Levier 2, Axe 6), ainsi que des incitations financières (levier 4, Axe 4) ;
- L'aménagement d'un **réseau cyclable structurant,** avec la finalisation du reste du réseau structurant identifié, accompagné par le développement du maillage local et des services (renforcement du service Vélo'v, stationnement sécurisé) (Levier 2, Axe 5) ;
- **La poursuite de la requalification, voire la transformation globale, des Voies Structurantes d'Agglomération** (Levier 3, Axe 1), en commençant, avant 2040, par la transformation de la M7 en boulevard urbain, la mise en œuvre d'une meilleure intégration urbaine de certaines portes du Boulevard Périphérique Laurent Bonnevay, de l'A43 au niveau de Bron-Parilly, de la M6 à hauteur de la porte du Perrollier, et par la poursuite en parallèle de l'étude des voies réservées sur le Boulevard Urbain Sud, l'A46 au nord du nœud des îles, l'A46 sud, l'A47 et l'A450. Au-delà des réalisations, étudier la transformation en boulevards urbains et la baisse des vitesses à 50km/h, à terme, du périphérique Laurent Bonnevay, de l'A43 et de la M6, afin d'accompagner les baisses de trafic prévues et de réduire encore davantage les nuisances ;
- **La sécurisation des voies** par la poursuite de l'abaissement des vitesses automobiles : en zone agglomérée d'ici 2040, la vitesse à 30 km/h doit devenir la règle, et celle à 50 km/h l'exception (Levier 3, Axe 2) ;
- **Le développement d'alternatives pour les flux logistiques de longue distance**, à travers les infrastructures ferroviaires et fluviales (Contournement Ferroviaire de l'Agglomération lyonnaise, plateforme de transport combiné Vénissieux-Saint Priest, Port de Lyon Edouard Herriot) (Levier 2, Axe 8).



Projet TEOL, Tramway Express de l'Ouest Lyonnais

Les liens avec les territoires voisins

Les territoires

Les déplacements effectués quotidiennement dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités se font également pour une part en relation avec ses territoires voisins. De plus ou moins longues distances, ils s'effectuent pour l'essentiel au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise. Les EPCI voisins, les plus concernés, sont les suivants :

- Dans l'Ain :
  - la Communauté de communes Dombes Saône Vallée ;
  - la Communauté de communes de Miribel et du Plateau ;
  - la Communauté de communes de la Côtière à Montluel ;
  - la Communauté de communes de la Dombes ;
  - la Communauté de communes Val de Saône Centre.

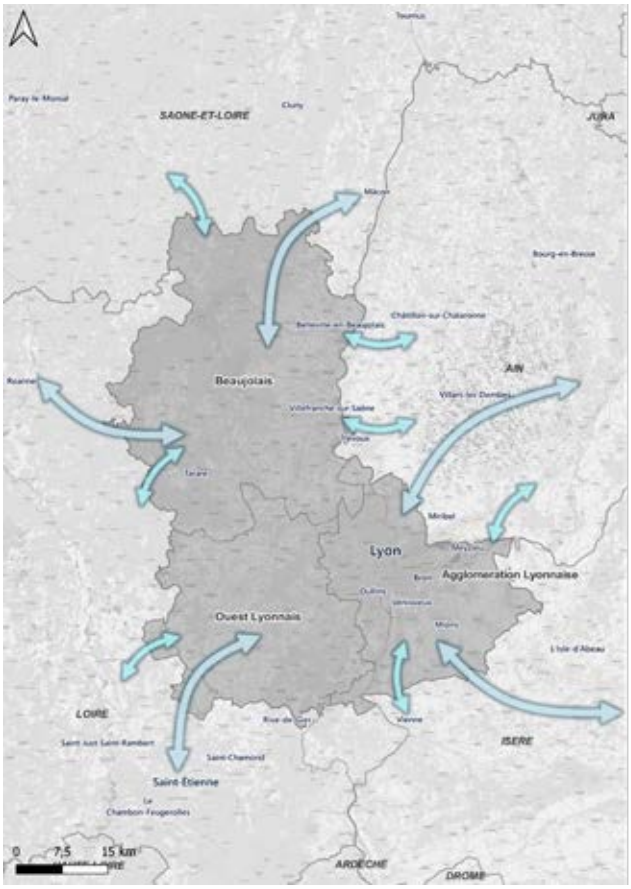
- En Isère :
  - Vienne Condrieu Agglomération ;
  - la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère ;
  - la Communauté de communes des Balcons du Dauphiné ;
  - la Communauté de communes des Collines du Nord Dauphiné ;
  - la Communauté de communes Lyon-Saint-Exupéry en Dauphiné.

- Dans la Loire :
  - Saint-Etienne Métropole ;
  - Roannais Agglomération ;
  - Communauté de communes de Forez-Est ;
  - Communauté de communes du Pays entre Loire et Rhône ;
  - la Communauté de communes Charlieu-Belmont.

- En Saône-et-Loire :
  - Mâconnais Beaujolais Agglomération ;
  - la Communauté de communes Brionnais Sud Bourgogne ;
  - la Communauté de communes La Clayette Chauffailles en Brionnais.

Le Plan de Mobilité s'attache à prendre en compte les déplacements en lien avec les territoires extérieurs au ressort territorial, qu'ils soient de proximité ou de plus longues distances.

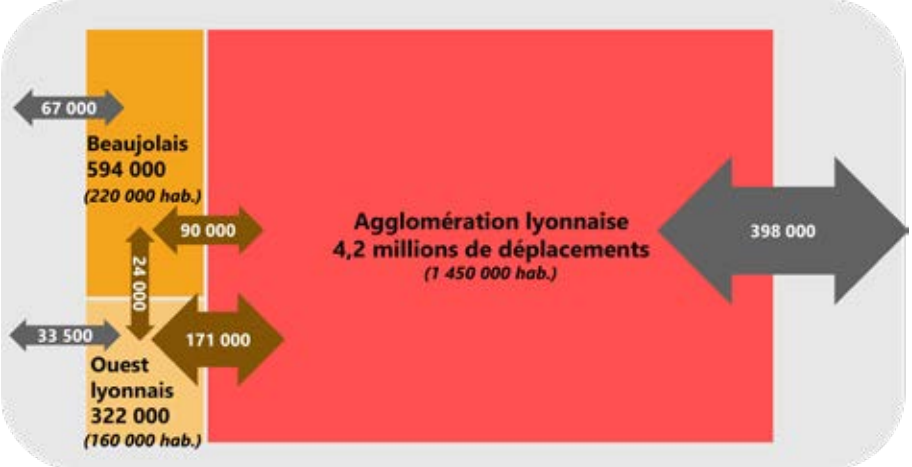
Interactions des trois bassins locaux de mobilités avec les territoires voisins





Pont routier entre Belleville-en-Beaujolais et l'Ain

Nombre de déplacements quotidiens, tous modes
(Source : Enquête Déplacements Grand Territoire EDGT- 2015)



Les pratiques de mobilité

5,8 millions de déplacements sont en lien avec le ressort territorial de SYTRAL Mobilités en 2015. Parmi ces flux, 500 000 (8,5 %) sont des déplacements en lien avec les territoires voisins du ressort territorial de SYTRAL Mobilités.

L'analyse de ces 500 000 déplacements en lien avec le ressort territorial fait ressortir que :

- Les déplacements courts (moins de 10 km) en représentent 28 % (137 000 déplacements) ;
- Les déplacements longs (plus de 10 km) sont plus nombreux et en représentent 72 % (361 000 déplacements) ;
- Pour le Beaujolais, les déplacements en lien avec les territoires voisins sont répartis à 50 % entre des déplacements courts et des déplacements longs ;
- Pour l'Ouest Lyonnais, les déplacements courts représentent 21 % et les déplacements longs 79 % ;
- Pour l'Agglomération lyonnaise, les déplacements courts n'en représentent que 18 % alors que les déplacements longs sont les plus nombreux et représentent 82 % des déplacements en lien avec les territoires voisins.

Au total, sur ces 500 000 déplacements, près de 400 000 sont liés à l'Agglomération lyonnaise parmi lesquels 310 000 font plus de 10 km.

En 2015, l'usage de la voiture est fort pour les déplacements avec les territoires voisins (avec 82 % de part modale), qu'il s'agisse de déplacements courts ou de déplacement longs, ce qui représente plus de 380 000 déplacements réalisés en voiture.

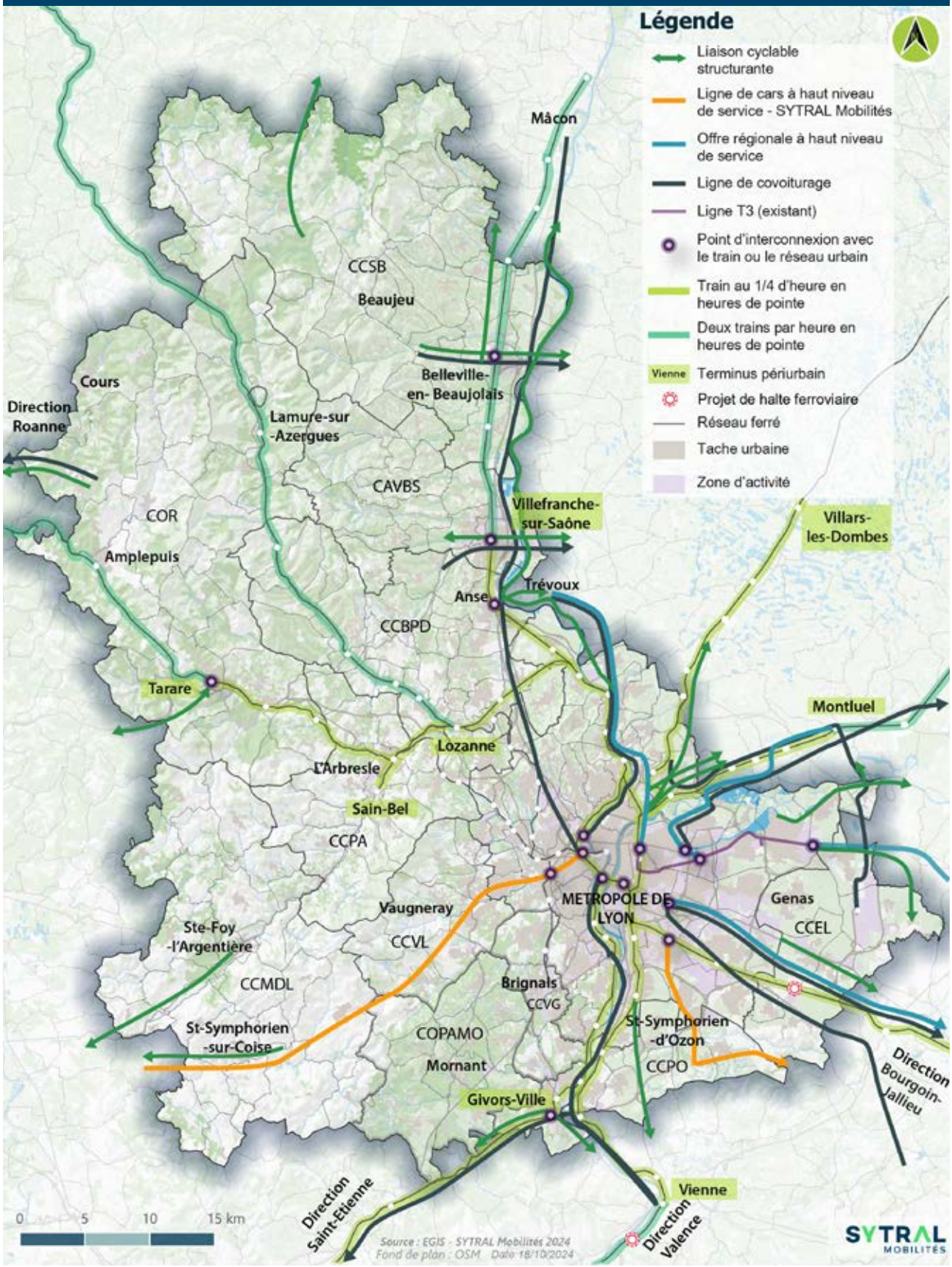
Les enjeux pour les liens avec les territoires voisins

L'analyse des déplacements en lien avec les territoires voisins a d'abord été menée par corridor. Cette analyse a permis de faire ressortir les enjeux principaux qui sont communs à l'ensemble des corridors et aussi des enjeux spécifiques sur certaines thématiques comme la logistique pour laquelle l'échelle d'analyse doit être élargie.

Les principaux enjeux et spécificités sont :

- **Développer des offres structurantes pour les déplacements de moyennes et longues distances**, notamment en lien avec l'Agglomération lyonnaise, en s'appuyant sur l'offre ferroviaire existante, complétée par des offres de transports en commun routier ;
- **Améliorer l'articulation des réseaux et des infrastructures pour les modes actifs** afin de limiter l'usage de la voiture individuelle et **en favorisant l'intermodalité**, aussi bien pour les déplacements de courtes et moyennes distances à destination du ressort territorial que ceux en sortant, en direction par exemple des principales zones d'activités situées à proximité telles que la zone de Chesnes en Isère ou de la Plaine de l'Ain… ;
- **Accompagner les changements de comportements de mobilité,** en particulier pour les personnes habitant en dehors du ressort territorial, mais s'y déplaçant ;
- **Renforcer les offres permettant de rendre attractifs les modes actifs** pour les déplacements de courtes distances, notamment au niveau des franchissements de la Saône ;
- **Accélérer le report modal pour les flux de marchandises** en transit et en lien avec le ressort territorial, afin de réduire les trafics poids-lourds sur les grandes infrastructures routières et dans les réseaux routiers de desserte ;
- **Mieux prendre en compte la logistique en lien avec le ressort territorial** et en particulier le potentiel du transport fluvial et ferroviaire quand les infrastructures multimodales et les services existent.

Les actions en lien avec les territoires voisins



Les actions stratégiques

Avant 2030

- **Le déploiement de deux lignes de cars à haut niveau de service** portées par la Région (Trévoux - Lyon et Bourgoin-Jallieu - Lyon afin de proposer une offre de transports en commun routiers efficace pour des liaisons de moyennes/longues distances en lien avec l'Agglomération lyonnaise (Levier 2, Axe 1) ;
- **La mise en œuvre d'une liaison à haut niveau de service Meyzieu-Crémieu** sur l'emprise du Chemin de Fer de l'Est Lyonnais permettant de proposer une offre de transports en commun efficace pour des liaisons de moyennes et longues distances en lien avec l'Agglomération lyonnaise et l'Est lyonnais ;
- La réalisation d'études sur l'impact de la mise en place d'une **tarification unifiée à l'échelle du ressort territorial** prenant en compte du mieux possible la notion de barrière tarifaire par rapport aux territoires voisins (Levier 4, Axe 4) ;
- La réalisation d'études d'opportunité concernant le **dépassement des limites administratives d'un réseau de transport en commun** dans les territoires voisins, que ce soit une offre de SYTRAL Mobilités qui sort de son périmètre (comme la ligne 2Ex par exemple) ou d'un réseau voisin qui circule dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités (Colibri, Saônibus, L'Va, ...) ;
- Le développement de **8 lignes de covoiturage** en complément de l'offre de transports collectifs. Ces liaisons emprunteront les axes routiers structurants et seront connectées aux principaux pôles d'échanges ; (Levier 2, Axe 6) ;
- **La mise en place d'une gestion cohérente des mobilités pour les gares d'un même corridor,** tels que Côtière-Bugey, vallée du Gier... (Levier 2, Axe 4) ;
- **L'accompagnement à la mobilité servicielle** pour l'ensemble des usagers (résidents ou non sur le ressort territorial) par les agences des mobilités du ressort territorial (Levier 4, Axe 1) ;
- L'aménagement des **continuités cyclables** avec les territoires voisins, notamment au travers des véloroutes (liens avec le Val de Saône, le Roannais, la Côtière de l'Ain, le Nord Isère, ...) et des raccordements aux voies lyonnaises (Levier 2, Axe 5) ;
- Le développement du **transport fluvial** de marchandises sur la Saône et sur le Rhône devra être étudié et accompagné, notamment vers la Métropole de Lyon pour les opérations de distribution urbaine ou de gestion des matériaux de chantiers pour lesquelles ce mode constitue une alternative fiable et performante à la route (Levier 2, Axe 8).

Avant 2040

- **La mise en œuvre de la desserte au 1/4h** jusqu'en gare de Villars-les-Dombes, Montluel, Bourgoin-Jallieu, Vienne, et celles de la vallée du Gier dans le cadre de la mise en œuvre d'un service de type RER (Levier 2, Axe 1) ;
- Le déploiement d'une ligne de **cars à haut niveau de service** Région (Montluel-Lyon) afin de proposer une offre de transports en commun routiers efficace pour des liaisons de moyennes et longues distances en lien avec l'Agglomération lyonnaise (Levier 2, Axe 1) ;
- L'aménagement du **Contournement Ferroviaire de l'Agglomération lyonnaise** (CFAL) du potentiel débouché et des accès français du Lyon-Turin pour le développement du fret ferroviaire.



Cyclistes sur la voie bleue - Belleville-en-Beaujolais

CHAPITRE 4

MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE MOBILITÉ





ÉVALUATION FINANCIÈRE DU PLAN DE MOBILITÉ

Une planification sur un horizon lointain qui concerne de multiples maîtres d'ouvrage

La stratégie et les actions inscrites dans le Plan de Mobilité ont été partagées tout au long de la démarche d'élaboration avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés par la mise en œuvre du plan d'action. Il est ainsi important de noter que le financement et la réalisation des actions ne relèvent donc pas uniquement de la maîtrise d'ouvrage de SYTRAL Mobilités.

La planification court jusqu'à l'horizon 2040. Elle comprend des projets et mesures qui ont déjà été finement étudiés, et d'autres dont le besoin s'est imposé en cours d'élaboration afin de participer à l'atteinte des objectifs fixés. Ainsi, les grands projets ferroviaires ont déjà fait l'objet d'études poussées au contraire des lignes de cars à haut niveau de service qui viendront compléter l'offre de déplacement à l'échelle de l'aire métropolitaine.

Les évaluations financières présentées constituent des éléments quantifiés à date. Ils pourront être amenés à évoluer en fonction de divers facteurs externes tels que la croissance économique, l'inflation, des modifications de taux d'intérêt ou encore de nouvelles dispositions législatives (déplafonnement potentiel et conditions de soumission au versement mobilité, assiette de la TVA…).

Les actions sous maîtrise d'ouvrage SYTRAL Mobilités ont fait l'objet d'une analyse permettant de vérifier la soutenabilité financière de la réalisation de l'ensemble des projets et actions sur la période 2025-2040. Les principales hypothèses qui sous-tendent cette analyse projettent une stabilité de l'environnement économique et financier du modèle de financement de SYTRAL Mobilités (présenté ci-dessous) et sont :

- L'économie locale poursuit sa croissance, **permettant une augmentation régulière des sommes perçues des entreprises au travers du versement mobilité ;**
- **L'inflation est considérée comme constante (+1,90 % par an à partir de 2025) et le niveau de tarification des réseaux suit la même trajectoire ;**
- **Les taux d'intérêt sont considérés comme constants à 3,50 % à partir de 2028** dans la poursuite des projections macroéconomiques établies par la Banque de France.
- **La fréquentation des réseaux de transports** collectifs poursuit sa croissance (+1,4 % par an), en lien avec l'évolution démographique et l'augmentation de leur attractivité.

Modalités de financements de SYTRAL Mobilités

Éléments constitutifs du budget de SYTRAL Mobilités, à partir du budget prévisionnel 2024

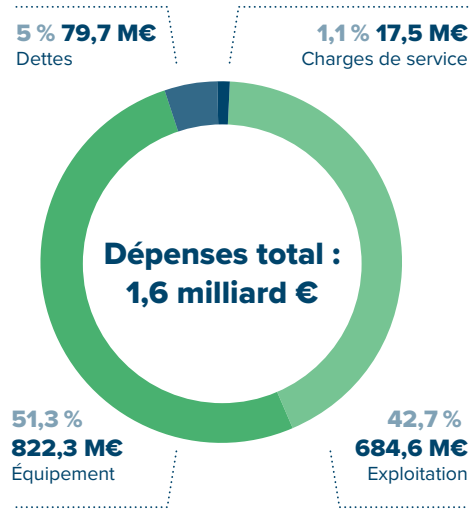
Les dépenses de SYTRAL Mobilités représentent 1,6 milliard € en 2024 et sont réparties en plusieurs postes :

- Les charges d'exploitation des différents réseaux tenant compte des dépenses liées au fonctionnement quotidien du réseau mais aussi des révisions contractuelles en lien avec la hausse de l'inflation et les surcoûts liés à la crise énergétique (42,7 % des dépenses en 2024) ;
- Les dépenses d'équipements qui sont consacrées aux nouveaux projets, à la gestion du patrimoine et au renouvellement des équipements et matériels (51,3 % des dépenses en 2024) ;
- Le remboursement de la dette (5 % des dépenses en 2024) ;
- Les charges de service (personnel et siège) (1,1 % des dépenses en 2024).

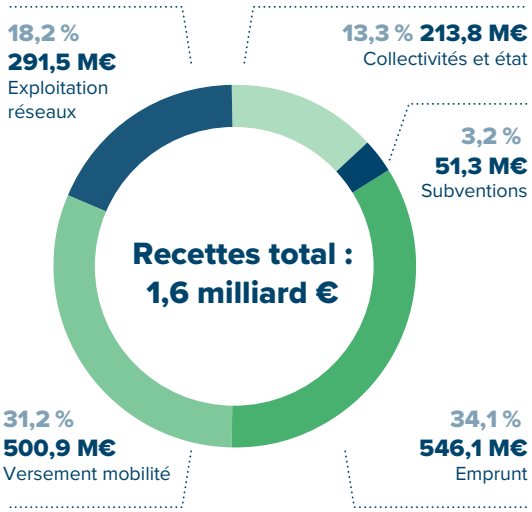
Les recettes représentent un montant identique et sont également réparties en plusieurs postes :

- Le versement mobilité (31,2 % des recettes en 2024) ;
- Les recettes commerciales d'exploitation des réseaux SYTRAL Mobilités (18,2 % des recettes en 2024) ;
- Les contributions des collectivités membres de SYTRAL Mobilités et les aides de l'État (13,3 % des recettes en 2024) ;
- Les subventions et le remboursement d'opérations pour compte de tiers (3,2 % des recettes en 2024) ;
- Le recours à l'emprunt (34,1 % des recettes en 2024).

Dépenses 2024



Recettes 2024





Borne de validation et de paiement sans contact par carte bancaire sur le réseau TCL

Principaux programmes et projets inclus dans le Plan de Mobilité

De 6 à 9 milliards d'euros pour les projets ferroviaires (€2019), portés par l'État, SNCF Réseau et la Région

Les projets ferroviaires représentent, avec les projets structurants de transports collectifs urbains, les principaux investissements à réaliser d'ici à 2040, avec notamment les nouvelles infrastructures à créer afin de désaturer l'étoile ferroviaire lyonnaise et de pouvoir mettre en œuvre des services périurbains attractifs de type RER. Ces coûts sont notamment issus du débat public sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais qui s'est tenu en 2019 ainsi que des coûts affichés pour certains projets ferroviaires. La large fourchette affichée dans ces estimations s'explique d'une part par le choix restant à faire concernant l'aménagement de la section ferroviaire Saint-Clair - Guillotière, entre une option en surface et une option souterraine, et d'autre part par l'option qui sera finalement retenue pour l'itinéraire de la section sud du CFAL.

Ces projets doivent bénéficier d'investissements forts de l'État, mais aussi de la Région Auvergne Rhône-Alpes, voire de l'Europe. Il est à noter que la Société des Grands Projets est notamment missionnée par les partenaires de la démarche de mise en œuvre des Services Express Régionaux Métropolitains lyonnais pour identifier, préparer et bâtir les modalités du financement des investissements nécessaires à la désaturation de l'Étoile Ferroviaire Lyonnaise. Les capacités d'emprunt de la Société des Grands Projets pourront notamment être mises à contribution afin de participer à ce financement.

Quant à l'évolution des coûts d'exploitation engendrée par le niveau de service visé d'ici à 2040, il est délicat de l'estimer dans un contexte évolutif, avec notamment la perspective de l'ouverture à la concurrence de l'exploitation des TER de l'étoile ferroviaire lyonnaise à partir de 2029. Cette évolution pourrait en effet générer une baisse importante des coûts d'exploitation par rapport à ceux de l'opérateur historique et susceptible de venir contrebalancer l'augmentation d'offre escomptée à horizon 2040.



Vue aérienne de la gare Lyon Part-Dieu - Lyon 3e



Perspective du tramway T9 rue Émile Zola - Vaulx-en-Velin

De 5,2 à 5,8 milliards d'euros pour les projets structurants de transports collectifs portés par SYTRAL Mobilités (€2024)

La quantification des investissements nécessaires à la mise en œuvre des projets structurants de transports collectifs (augmentation de capacité du métro, lignes de tramway et de BHNS) s'est basée sur les études existantes et sur les évaluations réalisées lors de l'analyse des solutions alternatives dans le cadre de la consultation publique sur le développement du métro de 2021. La variation dans les estimations prévisionnelles s'explique par le fait que des études complémentaires sont nécessaires afin de déterminer si la nouvelle ligne structurante desservant le Plateau Nord de la Métropole de Lyon sera aménagée en surface ou en partie en souterrain.

Pour ce qui concerne le réseau de lignes de Cars à Haut Niveau de Service, la mise en place de cette nouvelle offre de service est en cours d'étude et ne permet pas de disposer à ce stade d'éléments financiers fermes sur les coûts de sa mise en œuvre. On peut estimer que les aménagements de voirie et d'espace public permettant de garantir leur performance et leur fiabilité pourraient coûter environ 50 M€.

Sur l'ensemble de la période 2025-2040, cet investissement correspond à une poursuite du rythme des investissements consentis dans le cadre du mandat 2020-2026 jusqu'en 2040.

Des coûts d'exploitation en augmentation maîtrisée

Comme pour toute offre de transports collectifs, le développement de nouveaux projets structurants entraine une augmentation des coûts d'exploitation. Néanmoins, le réseau de bus et de cars, réorganisé en parallèle de ces projets, permet d'assurer une meilleure couverture territoriale sans générer forcément de coûts supplémentaires. Cela permet ainsi de desservir de nouveaux territoires sans forcément générer de coûts d'exploitation supplémentaires sur le réseau de lignes de bus et cars.

Pour ce qui concerne le réseau de lignes de Cars à Haut Niveau de Service, en considérant qu'il s'agira d'une offre nouvelle bien qu'elle s'appuie pour une part sur des lignes interurbaines existantes, il est estimé que leur coût d'exploitation annuel à terme entraînera une hausse des dépenses de SYTRAL Mobilités d'environ 10 M€ par an.

Globalement, les charges d'exploitation annuelle devraient progresser d'environ 50 % entre 2025 et 2040, passant d'un peu moins de 700 M€ en 2025 à 1 Md€ environ en 2040.

Des ressources de SYTRAL Mobilités à la hauteur des besoins

Avec les hypothèses de stabilité du contexte retenues, les ressources prévisionnelles de SYTRAL Mobilités devraient permettre de répondre aux besoins financiers identifiés d'ici à 2040. Le recours à l'emprunt devrait néanmoins progresser pour ce faire, avec des annuités de remboursement passant d'environ 80 M€ en 2025 à près de 170 M€ en 2040. Le ratio de désendettement devrait alors atteindre 11 ans en 2040 avant de décroître les années suivantes.

Estimation des coûts des projets d'aménagement de voirie

Les évolutions du réseau routier projetées dans le Plan de Mobilité sont de différentes natures. Celles prévues sur le réseau des Voies Structurantes d'Agglomération (VSA) exigent des études complémentaires afin de préciser les aménagements qui devront être réalisés afin d'intégrer au mieux les modifications prévues – comme les voies réservées aux transports collectifs et/ou au covoiturage – et dont les modalités peuvent être très différentes en fonction des contextes (passages dénivelés nécessaires, etc.).

Les évolutions du réseau routier concernant la résorption des points noirs de sécurité routière et de congestion des transports collectifs, mais aussi la mise en œuvre d'itinéraires cyclables, dépendent aussi très fortement des contextes et des choix d'aménagements qui seront retenus. Ainsi, on peut estimer que la mise en œuvre d'une voie réservée aux transports collectifs et au covoiturage peut coûter entre 300 000 €/km et 1,6 million €/km, selon l'ampleur des travaux nécessaires.

Dans le même ordre d'idée, la poursuite des aménagements permettant l'amélioration de la performance des lignes de bus peut être estimée entre 2 et 3 M€ par corridor aménagé, en fonction du contexte local et de l'ampleur des réalisations à prévoir.

Le Plan de Mobilité fixe des ambitions fortes en matière de développement des aménagements cyclables structurants, qui seront à accompagner d'un réseau cyclable de maillage au sein de chaque territoire. Ici aussi, les environnements urbains, les éventuelles acquisitions foncières ou au contraire opportunités d'aménagements peuvent faire varier fortement les coûts.



Aménagements de voirie rue du 8 mai 1945 - Villeurbanne

En termes de linéaire à réaliser, le Plan de Mobilité identifie environ 750 kilomètres d'itinéraires cyclables structurants restant à réaliser dans le cadre du schéma cible 2040. Environ 350 km de ce réseau sont situés dans le territoire de la Métropole de Lyon, pour un coût estimatif de 400 millions d'euros au total (standards d'aménagement des Voies Lyonnaise élevés, contextes urbains parfois complexes, franchissements d'obstacles à réaliser...). Pour le reste de ce réseau, le coût peut être estimé entre 300 000 € et 600 000 € du kilomètre : cela représenterait donc un investissement total pouvant être compris entre 120 et 240 M€.

De plus, il est important de préciser que ce réseau cyclable structurant doit être complété par des réseaux de maillage locaux (non pris en compte dans le Plan de Mobilité), dont l'estimation des coûts est là aussi très variable suivant les aménagements retenus et les contextes, la variation des prix pouvant aller de 150 000 €/km à 300 000 €/km.

PRÉCONISATIONS DE L'ADEME

Il convient de noter que l'Ademe préconise un investissement de 30 € par habitant et par an pour conduire une politique cyclable à la hauteur des objectifs fixés au niveau national[10].
Ainsi, avec une population du ressort territorial de SYTRAL Mobilités d'environ 1,9 million d'habitants, cela correspondrait à un investissement de 855 M€ sur la période 2025-2040. Cette préconisation apparaît donc cohérente avec le budget estimatif de 520 à 640 M€ pour le réseau cyclable structurant à l'échelle du ressort territorial.

En matière de ressources, il convient de noter la possibilité offerte aux collectivités membres de SYTRAL Mobilités de récupérer jusqu'à 0,1 point du versement mobilité prélevé sur leur territoire afin de financer leurs politiques d'Autorités Organisatrices de la Mobilité en matière de mobilités solidaires, actives et partagées.

1,5 million d'euros par an au minimum pour le changement des pratiques de mobilité

Le Plan de Mobilité met également l'accent sur l'accompagnement humain au changement des pratiques de mobilité. Les coûts engendrés dépendront fortement de la nature des solutions qui seront retenues et notamment les possibles mutualisations de cet accompagnement avec d'autres structures déjà présentes dans les territoires (maisons France service...). Ainsi, seuls les coûts de communication et de marketing de SYTRAL Mobilités peuvent-ils être d'ores et déjà affichés dans ce volet financier du Plan de Mobilité et peuvent être estimés à environ 1,5 million € par an.



Locaux de l'agence des mobilités - Lyon 3e

[10]. Source : Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France - 2020

Estimations financières des actions et projets majeurs du Plan de Mobilité

Les estimations financières de ce tableau, en euros constants, ont été bâties à partir des éléments disponibles au moment de la rédaction du Plan de Mobilité.

	PROJET	COÛT	MAÎTRE D'OUVRAGE
Levier 1 : Réduire les distances parcourues en lien avec l'organisation du territoire			
Axe 1: Réduire les distances de déplacements			
Action n°2 Renforcer la desserte en transports collectifs ainsi que les services et infrastructures de mobilité active dans les Quartiers prioritaires de la Politique de la Ville	Passerelle vélo Oullins	45 M€	Métropole de Lyon
Levier 2 : Poursuivre le développement des offres et des services de mobilité			
Axe 1: Développer le réseau structurant de transports en commun			
Action n°2 Réaliser les investissements nécessaires à la désaturation de l'étoile ferroviaire lyonnaise	CFAL Nord	1500 M€	État, SNCF Réseau
	CFAL Sud	Entre 1400 M€ (option courte) et 2800 M€ (option longue)	État, SNCF Réseau
	Désaturation Saint-Clair Guillotière	1450 M€ (en surface) 3000 M€ (souterrain)	État, SNCF Réseau
	Mise à 4 voies Saint-Fons Grenay	820 M€	État, SNCF Réseau
	Aménagements complémentaires pour la désaturation de l'étoile ferroviaire lyonnaise	500 M€	État, SNCF Réseau
	Franchissement du Rhône	400 M€	État, SNCF Réseau
	Halte du Dauphiné	14 M€	État, SNCF Réseau
	Renforcements électriques	12,8 M€	État, SNCF Réseau
	Études	24 M€	État, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Métropole de Lyon, SYTRAL Mobilités
Action n°3 Créer un réseau de lignes de Cars à Haut Niveau de Service	Lignes CHNS SYTRAL	50 M€ d'investissements	SYTRAL Mobilités
	BHNS Lyon/Trévoux	192 M€	Région Auvergne-Rhône-Alpes
Action n°4 Doubler la capacité du réseau métro, le moderniser et le fiabiliser	Travaux sur lignes A, B, C et D du métro et renouvellement du matériel roulant	2000 M€	SYTRAL Mobilités

Les estimations financières de ce tableau, en euros constants, ont été bâties à partir des éléments disponibles au moment de la rédaction du Plan de Mobilité.

	PROJET	COÛT	MAÎTRE D'OUVRAGE
Axe 1: Développer le réseau structurant de transports en commun			
Action n°5 Poursuivre le développement du réseau tramway et bus à haut niveau de service	T6 Nord	186 M€	SYTRAL Mobilités
	T9	290 M€	SYTRAL Mobilités
	T10	295 M€	SYTRAL Mobilités
	BHNS Sept Chemins	137 M€	SYTRAL Mobilités
	BHNS Sept Chemins - Porte des Alpes - Parilly	80 M€	SYTRAL Mobilités
	Renforcement T1 et T2	27 M€	SYTRAL Mobilités
	Tramway La Soie - Gare de Vénissieux	250 M€	SYTRAL Mobilités
	TEOL	800 M€	SYTRAL Mobilités
	Confortement T3	100 M€	SYTRAL Mobilités
	Ligne structurante Lyon Part-Dieu vers Écully	400 M€	SYTRAL Mobilités
	Tramway Plateau Nord	400 M€ surface OU 1 000 M€ enterré	SYTRAL Mobilités
	Prolongement TEOL	150 M€	SYTRAL Mobilités
	Tramway Meyzieu Crémieu	150 M€	Région
Action n°6 Étudier et mettre en œuvre un maillage renouvelé du réseau tramway	Études et adaptations du réseau de tramway	100 M€	SYTRAL Mobilités
Axe 2: Développer et améliorer le réseau de maillage de transport en commun			
Action n°2 Améliorer la performance des lignes de bus et de cars	5 corridors bus à horizon 2026	10 à 15 M€	SYTRAL Mobilités
Action n°3 Développer le transport collectif fluvial	Navette fluviale entre Vaise Industrie et Confluence, exploitée avec 4 bateaux	26 M€ d'investissement	SYTRAL Mobilités
Axe 3: Créer un réseau de transports en commun lisible, accessible et attractif			
Action n°1 Structurer et mettre en œuvre le réseau unifié à l'échelle de SYTRAL Mobilités	Étude de hiérarchisation du réseau et déploiement	2,5 M€	SYTRAL Mobilités
	Étude d'une marque et déploiement (livrées des bus, mobilier)	7 M€	SYTRAL Mobilités
Action n°3 Améliorer le confort et la qualité de service pour les usagers des transports collectifs	Mise en place d'un bonus/malus sur la qualité de service dans les contrats	7,5 M€/an	SYTRAL Mobilités et/ou exploitants du réseau de transport collectif

Les estimations financières de ce tableau, en euros constants, ont été bâties à partir des éléments disponibles au moment de la rédaction du Plan de Mobilité.

	PROJET	COÛT	MAÎTRE D'OUVRAGE
Action n°4 Adapter les moyens d'exploitation, notamment matériels et humains, pour un réseau de qualité	Renouvellement des flottes de bus et cars	742 M€ sur la période 2025-2040	SYTRAL Mobilités
	Adaptation des dépôts existants et création de dépôts bus	200 M€	SYTRAL Mobilités
Axe 4 : Faciliter et favoriser l'intermodalité			
Action n°2 Faciliter le rabattement et la diffusion par les modes actifs	Dimensionner et sécuriser 3 000 emplacements vélos sécurisés aux abords des réseaux TC de SYTRAL Mobilités	3,2 M€	SYTRAL Mobilités, Métropole de Lyon et EPCI
	Aménager 3 000 places de stationnement vélo dans les gares de Lyon Part-Dieu, Perrache et Gorge de Loup	14 M€	Métropole de Lyon
Action n°3 Optimiser le rabattement automobile vers les transports collectifs	Mettre en place le contrôle d'accès voiture dans les gares TER de la Métropole de Lyon	3,3 M€	Métropole de Lyon
	Nouveau Parc Relais en gare de Saint-Germain-au-Mont-d'Or	14 M€	Métropole de Lyon
	Agrandissements des Parcs Relais des gares de Crépieux, Sathonay-Rilleux et Quincieux	3 M€	Métropole de Lyon
Axe 5 : Donner à la marche et au vélo toute leur place pour les déplacements de courte et moyenne distance			
Action n°1 Garantir la marchabilité du territoire	Mettre en œuvre le Plan Piéton de la Métropole pour sa première phase (2026)	25 M€	Métropole de Lyon
Action n°2 Aménager un réseau cyclable structurant à l'échelle du ressort territorial	Voies Lyonnaises	Environ 400 M€	Métropole de Lyon
Action n°4 Renforcer l'offre de stationnement vélo	Atteindre 50 000 arceaux à vélo dans la Métropole de Lyon (2026)	5 M€	Métropole de Lyon
	Atteindre 9 000 stationnements vélos sécurisés dans la Métropole de Lyon	11,5 M€	Métropole de Lyon
Action n°5 Élargir et densifier l'offre de vélos en libre-service ou en location courte durée	Création de 30 à 35 nouvelles stations de Velo'V	2 M€	Métropole de Lyon

Les estimations financières de ce tableau, en euros constants, ont été bâties à partir des éléments disponibles au moment de la rédaction du Plan de Mobilité.

	PROJET	COÛT	MAÎTRE D'OUVRAGE
Axe 6: Créer un réseau structurant de covoiturage			
Action n°1 Développer des lignes de covoiturage en ciblant les principaux flux automobiles et les zones d'emplois	Étude pré-opérationnelles des 31 premières lignes de covoiturage	300 000 €	SYTRAL Mobilités, Métropole de Lyon, EPCI
	Mise en œuvre de 6 lignes de covoiturage à court terme	Investissement : 550 000 €	SYTRAL Mobilités, Métropole de Lyon, EPCI
Action n°2 Mettre en place une plateforme numérique unique facilitant la mise en relation entre covoitureurs	Faire fonctionner la plate-forme de covoiturage et financer les indemnités pouvant être versées aux covoitureurs (cf. Levier 4 Axe 3 action 5)	Fonctionnement de la plateforme (en projet) : 300 000 €/an Incitatifs financiers (en projet) : 350 000 €/an	SYTRAL Mobilités
Axe 7: Mettre en œuvre des offres de mobilité adaptées aux plus vulnérables			
Action n°2 Poursuivre et renforcer les initiatives en faveur des scolaires et étudiants pour faciliter leurs déplacements	Mettre en œuvre le service Freevélo'v	1,4 M €/an	Métropole de Lyon

Les estimations financières de ce tableau, en euros constants, ont été bâties à partir des éléments disponibles au moment de la rédaction du Plan de Mobilité.

	PROJET	COÛT	MAÎTRE D'OUVRAGE
Levier 3 : Redéfinir les usages nécessaires de la voiture, notamment en agissant sur l'espace public			
Axe 2: Repenser l'organisation de l'espace public et son partage			
Action n° 1 Aménager l'espace public pour l'apaiser et le rendre agréable à tous les usagers **Action n°2** Rendre accessible l'espace public à tous les usagers, y compris en situation de handicap	Mesures d'apaisement et de mise en accessibilité de l'espace public dans la Métropole de Lyon	500 M€ (réaménagements d'espaces publics « opérations diffuse hors des centralités » sur 2 mandats) dont : • Ville à 30 km/h (5 M€) • Rues écoles (4,4 M€) • Zone à Trafic Limité (1 M€) • Aménagements Rive Droite du Rhône à Lyon (100 M€) • Apaisement presqu'île de Lyon (25 M€) • Équipement en feux sonores des carrefours (0,2 M€/an)	Métropole de Lyon, Communes
Axe 4: Favoriser l'usage des motorisations alternatives et des véhicules moins polluants			
Action n°1 Poursuivre la mise en place de la ZFE-m et accompagner les propriétaires de véhicules anciens	Mettre en œuvre un système de vidéo-verbalisation concernant la ZFE	1 M€	Métropole de Lyon
	Accompagner les usagers les plus fragiles dans le remplacement de leur véhicule (subventions professionnels et particuliers 2025-2033)	75 M€	Métropole de Lyon
Axe 5: Favoriser les usages partagés de la voiture			
Action n°1 Développer l'autopartage	Porter le nombre de véhicules disponibles à 3600 en 2030 dans la Métropole de Lyon	Fonctionnement du service avec 3600 véhicules : 20 M€/an Aménagement des places sur voirie : 5 M€	Métropole de Lyon
	Pérenniser les services d'autopartage dans les EPCI du territoire	16 000 €/an	CAVBS

Les estimations financières de ce tableau, en euros constants, ont été bâties à partir des éléments disponibles au moment de la rédaction du Plan de Mobilité.

	PROJET	COÛT	MAÎTRE D'OUVRAGE
Levier 4 : Accompagner et encourager les changements de pratiques de mobilité			
Axe 1: Développer le conseil en mobilité et renforcer la communication			
Action n°1 Mettre en œuvre un réseau d'agences des mobilités	Pérenniser et développer les actions de l'agence des mobilités de la Métropole de Lyon	1 M€/an	Métropole de Lyon
	Étude sur l'évolution des agences commerciales TCL	80 000 €	SYTRAL Mobilités
Action n°2 Une information et une communication pour tous les publics	Mettre en œuvre des actions de communication et de marketing sur le réseau de transports collectifs de SYTRAL Mobilités	1,5 M€/an	SYTRAL Mobilités
	Mettre à disposition des habitants des offres découvertes multimodales (en nombre limité)	2 M€/an	Métropole de Lyon
Action n°4 Amplifier le conseil en mobilité employeur	Mener des actions de sensibilisation auprès des employeurs et de leurs salariés	0,75 M€/an	Métropole de Lyon
Action n°5 Former les jeunes à la mobilité durable	Financer des relais associatifs sur le terrain	100 000 €/an	Métropole de Lyon
Axe 2: Faciliter l'expérimentation par l'usager et permettre la découverte des offres de mobilité			
Action n°2 Faciliter l'expérimentation par de l'accompagnement humain	Mener des actions d'accompagnement de remise en selle via des associations sur le terrain	0,5 M€/an	Métropole de Lyon
Axe 3: Améliorer la sécurité des déplacements			
Action n°1 Agir pour la sécurité routière	Sécuriser les accès aux collèges	2,4 M€, intégrés au plan piéton	Métropole de Lyon
	Étude Passages à Niveaux (SERM)	0,6 M€	Métropole de Lyon, État

Les estimations financières de ce tableau, en euros constants, ont été bâties à partir des éléments disponibles au moment de la rédaction du Plan de Mobilité.

	PROJET	COÛT	MAÎTRE D'OUVRAGE
Action n°2 Accentuer les actions de prévention de la délinquance dans les transports en commun	Améliorer la sûreté et sa perception par les usagers sur le réseau de transports collectifs de SYTRAL Mobilités	29 M€/an	SYTRAL Mobilités
Axe 4: Proposer un parcours usager facilité et équitable			
Action n°1 Développer l'information voyageurs	Mettre en place une information unifiée sur le réseau de transports collectifs de SYTRAL Mobilités	600 000 €	SYTRAL Mobilités
Action n°3 Poursuivre le développement de supports billettiques permettant d'intégrer plusieurs services de mobilité	Adapter et unifier les supports billettique des réseaux Libellule, Cars du Rhône et TCL	4,5 M€	SYTRAL Mobilités
Action n°4 Structurer des services de mobilité intégrée	Réaliser l'outil de mobilité intégrée	7,6 M€	SYTRAL Mobilités
Action n°5 Inciter financièrement au covoiturage	Verser des incitations à la pratique du covoiturage via la plateforme et les lignes de covoiturage	Plateforme : 0,3 M€/an Lignes de covoiturage : 0,9 M€/an (estimation)	Métropole de Lyon, EPCI
Action n°6 Poursuivre le développement des aides à l'acquisition des vélos	Poursuivre les actions d'aide à l'achat de vélos à assistance électrique dans le territoire de la Métropole de Lyon	20 M€	Métropole de Lyon

APPUI À LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS DU PLAN DE MOBILITÉ

Le Plan de Mobilité précise pour chaque action les pilotes et partenaires de leur mise en œuvre. En complément, des modalités de mobilisation d'outils techniques d'une part et d'association citoyenne d'autre part sont nécessaires afin de faciliter la réalisation des actions et l'atteinte des objectifs.

Mobiliser les outils d'ingénierie du territoire

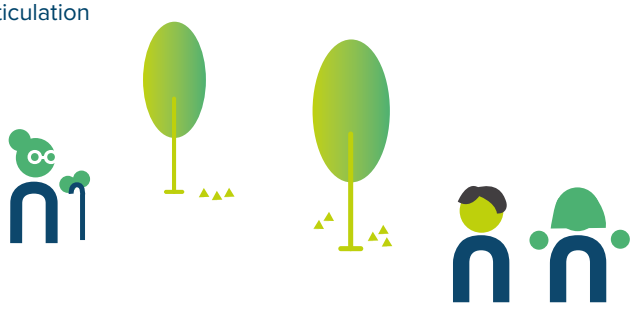
L'ambition du Plan de Mobilité se traduit par l'identification de nombreuses actions à la charge des collectivités du territoire, en particulier les EPCI et les communes, dont les moyens techniques d'ingénierie et/ou de mise en œuvre ne sont pas toujours suffisamment dimensionnés pour permettre leur réalisation dans les calendriers indiqués.

Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de Mobilité, un travail continu sera donc réalisé afin de :

- **Identifier** les actions à mettre en œuvre et qui nécessiteront des **besoins complémentaires d'ingénierie** ;
- **Rechercher une mutualisation** des moyens à mobiliser, notamment pour les actions similaires à conduire par différents acteurs du territoire (marchés publics, suivi...) ;
- **Mobiliser les acteurs techniques du territoire** : SYTRAL Mobilités propose à ses membres des actions d'appui aux territoires, notamment pour les accompagner dans la mise en œuvre de leurs politiques en matière de mobilités actives, partagées et solidaires. Dans ce cadre, SYTRAL Mobilités pourra donc poursuivre la mobilisation de ses moyens d'ingénierie propres afin d'accompagner techniquement la mise en œuvre des actions à la charge des EPCI du territoire dans le cadre de l'assistante technique à ses membres. SYTRAL Mobilités poursuivra également la mise en réseau des services techniques de ses membres afin d'impulser des dynamiques de partage et de retours d'expériences concernant la définition et la mise en œuvre de projets de mobilité : chartes d'aménagement de l'espace public, aménagements et services cyclables, autopartage, services ambulants...
  En complément, l'Agence Technique du Département du Rhône pourra également être mobilisée pour accompagner les communes et EPCI adhérents, notamment en matière de voirie et d'aménagement de l'espace public. De la même manière, l'Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise pourra accompagner les territoires, notamment pour ce qui concerne l'articulation urbanisme-transport.

Association des citoyens à la définition et à la réalisation de projets

- **La vision de l'usager et du citoyen** doit être particulièrement prise en compte dans **la définition des projets**, en articulation avec les réflexions portées par les acteurs locaux. En ce qui concerne la mise en œuvre, les citoyens apportent dès à présent certaines réponses à des besoins spécifiques, souvent sous la forme **d'actions associatives** : ateliers vélos, aide à la pratique du vélo, pedibus, prise en compte des handicaps...
- Suivant la portée des projets (notamment l'importance du territoire concerné) et leurs impacts sur la vie quotidienne des habitants, des **modalités d'association du public adaptées**, et complémentaires aux obligations légales seront mises en œuvre : ateliers de co-conception (aménagements cyclables, cheminements piétons vers arrêts TC...), focus-groupes, enquêtes d'opinion ;
- De plus, des **dispositifs de type budget participatif**, au niveau de chaque collectivité, pourront être envisagés, par exemple sous la forme d'appels à manifestation d'intérêt et de concours. Des initiatives citoyennes portant sur des projets à mettre en œuvre ou à soutenir par la collectivité pourront ainsi être développées : projets de pedibus/vélobus, mise en place et animation de communautés de covoiturage, aménagements cyclables...
- Les **projets portés par les citoyens et leurs résultats seront valorisés dans le cadre de communications spécifiques** afin d'inciter au développement de nouvelles initiatives citoyennes et de montrer les bénéfices pouvant en découler. L'identification et la valorisation de ces initiatives pourront notamment être réalisées par chacun des acteurs locaux dans le cadre du suivi du Plan de Mobilité.



ÉVALUATION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET DE POLLUANTS ATMOSPHÉRIQUES

Contexte législatif

Conformément aux articles L. 1214-8-1 et R. 1214-1 du Code des transports, le Plan de Mobilité doit inclure une évaluation des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques générés par les déplacements sur le territoire de SYTRAL Mobilités. Cette évaluation doit porter sur l'année de réalisation de l'étude, ainsi que pour les années 2026 et 2031, correspondant aux horizons des budgets carbone adoptés par l'État conformément à l'article L. 222-1 A du Code de l'environnement.

Les émissions doivent être évaluées en conformité avec les méthodes utilisées pour les Plans Climat-Air-Énergie Territoriaux (PCAET), définies à l'article L. 229-26 du Code de l'environnement. La liste des GES concernés est établie conformément à l'article R. 229-45 et les polluants atmosphériques à évaluer sont définis par arrêté ministériel.

Objectifs de réduction des émissions

Cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)

Le Plan de Mobilité fixe un objectif ambitieux de réduction des émissions de GES de 42 % entre 2015 et 2040, reposant sur une diminution par deux des déplacements réalisés seuls en voiture. Cet objectif est basé sur une approche décrite en détail dans les pages 57 à 60 du Plan de Mobilité, qui s'appuie sur une vision à long terme de l'évolution souhaitée des comportements de mobilité et sur des changements structurels importants, tels que le développement des infrastructures cyclables, le déploiement et la promotion des transports collectifs et l'essor du covoiturage. Cet objectif ne prend en revanche pas en compte la baisse des émissions de GES liée à l'électrification progressive du parc roulant de véhicules.

Méthodologie de modélisation des déplacements et des émissions

Modélisation des déplacements

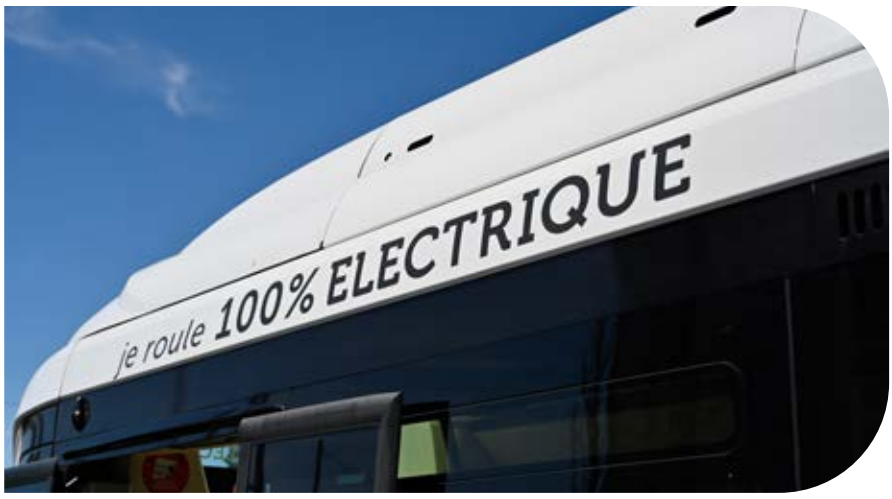
Les déplacements ont été modélisés en situation actuelle et à l'horizon 2040 en utilisant l'outil de modélisation multimodale partenarial Modely : par construction, 2018 est l'année de référence considérée comme situation actuelle dans cet outil. Ces travaux prennent en compte des hypothèses d'évolution démographique et l'impact des projets de mobilité inclus dans le Plan de Mobilité, tels que le développement des transports collectifs et des infrastructures cyclables. Malgré son réel intérêt dans la conception et l'évaluation des projets de mobilité, cet outil présente certaines limites pour la définition et l'estimation des impacts d'une stratégie de mobilité telle que celle qui sous-tend le plan d'action du Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

Parmi ces limites, on peut citer :

- L'absence de prise en compte des évolutions comportementales, et donc une sous-estimation par exemple de l'évolution dans l'usage du vélo ;
- La difficile appréhension de l'impact des améliorations ou de la facilitation des pratiques intermodales et multimodales (optimisation des échanges intermodaux, services de mobilité intégrée, ...).

Modélisation des émissions

L'évaluation des émissions de GES et de polluants atmosphériques a été réalisée par Atmo Auvergne-Rhône-Alpes, à partir des données de modélisation des déplacements. Les émissions de GES et de polluants atmosphériques pour 2018 et 2040 sont ainsi estimées en fonction de l'évolution de la motorisation du parc roulant de véhicules (voitures électriques, au GNV), des modifications de l'offre de transport et des évolutions démographiques.



Bus électrique du réseau TCL

Résultats de l'évaluation des émissions

Émissions de GES

La modélisation de la situation en 2040 en incluant les mesures intégrées au scénario de référence (projets de transports déjà engagés et renouvellement progressif du parc de véhicules essentiellement) et celles du Plan de Mobilité amènent à une **réduction de 51 % des émissions de gaz à effet de serre entre 2018 et 2040** (cf. graphique en page suivante).

D'après cette modélisation, les actions du Plan de Mobilité entraînent une réduction supplémentaire de 1,5 point de pourcentage des émissions totales en équivalent CO_2 par rapport au scénario de référence 2040. Cela résulte d'une baisse supplémentaire de 5,8 % des kilomètres parcourus par tous types de véhicules (dont une baisse de 7 % des kilomètres réalisés en voiture), accompagnée d'une hausse notable des déplacements en transports collectifs (+ 25 %).

Conformément aux articles L. 1214-8-1 et R. 1214-1 du Code des transports, **l'évaluation des émissions de GES à 2026 et 2031 permet d'estimer une baisse de 18 % en 2026 (1 698 kt/an) et de 30 % en 2031 (1 459 kt/an) par rapport à 2018 (2 082 kt/an).**

Émissions de polluants atmosphériques

La modélisation de la situation en 2040 en incluant les mesures intégrées au scénario de référence et celles du Plan de Mobilité amènent à des réductions d'émissions de 90 % pour les oxydes d'azote, de 35 % pour les PM_{10} et de 49 % pour les $PM_{2,5}$ entre 2018 et 2040.

L'analyse des modélisations de la situation de référence 2040 et de celle du Plan de Mobilité montre des diminutions complémentaires de 2,5 points de pourcentage des émissions de PM_{10} et de 2,1 points de pourcentage des $PM_{2,5}$ dues à la mise en œuvre des actions du Plan de Mobilité. Les réductions complémentaires des émissions d'oxydes d'azote (NOx) sont négligeables (0,03 point de pourcentage).

Conformément aux articles L. 1214-8-1 et R. 1214-1 du Code des transports, **l'évaluation des émissions à 2026 permet d'estimer une baisse de 33 % pour les oxydes d'azote (5 052 t/an), de 13 % pour les PM_{10} (386 t/an) et de 18 % pour les $PM_{2,5}$ (274 t/an) par rapport à 2018 (7 529 t/an d'oxydes d'azote, 443 t/an de PM_{10} et 334 t/an de $PM_{2,5}$).**

L'évaluation des émissions à 2031 permet d'estimer une baisse de 53 % (3 503 t/an) pour les oxydes d'azotes, de 21 % pour les PM_{10} (350 t/an) et de 29 % pour les $PM_{2,5}$ (237 t/an) en 2031 par rapport à 2018.



Esplanade Nelson Mandela – Lyon 3e

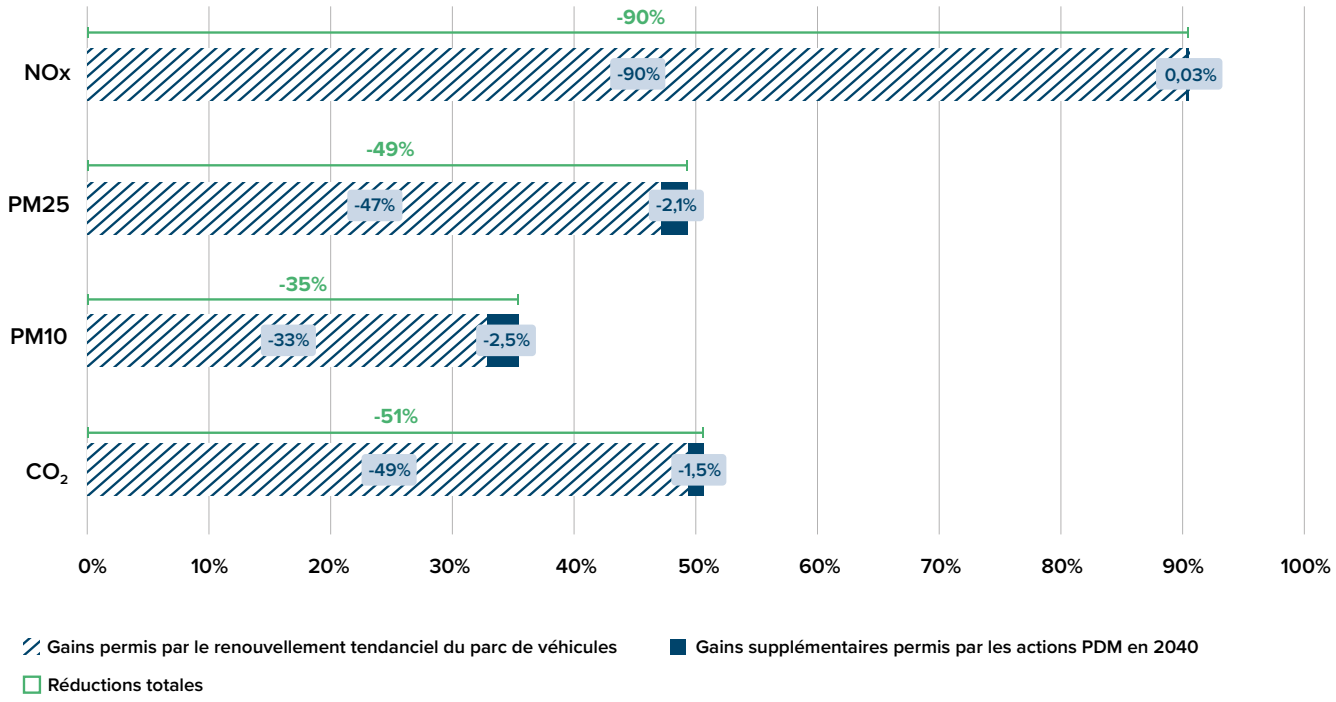
Définition des objectifs et modélisation des déplacements

Alors que l'approche retenue dans le Plan de Mobilité a permis de définir des objectifs ambitieux en matière d'émissions de GES (- 42 % entre 2015 et 2040) liés aux seules évolutions des offres de mobilité et aux changements de comportements, les modélisations effectuées aboutissent à des évolutions d'un ordre de grandeur comparable (- 51 % entre 2018 et 2040), mais reposant quant à elles essentiellement sur l'électrification du parc roulant de véhicules.

Ainsi, afin de poursuivre et de renforcer la dynamique engagée en matière d'évolution des pratiques de déplacements, il est nécessaire de continuer à promouvoir des politiques ambitieuses de mobilité pour atteindre les objectifs fixés, en insistant à la fois sur le changement des comportements mais aussi sur la transition technologique vers des véhicules plus propres.

Comme indiqué en page 58, la trajectoire dans laquelle s'inscrit le Plan de Mobilité en matière de diminution des émissions de GES devrait donc bien permettre de suivre celle de la Stratégie Nationale Bas Carbone (- 64 % entre 2015 et 2040) en prenant en compte l'électrification du parc roulant ainsi que la modération de la mobilité rendue possible par la mise en œuvre des politiques d'aménagement du territoire, et en particulier des Schémas de Cohérence Territoriale.

Évolution des émissions sur le périmètre PDM de Lyon entre la référence 2018 et le scénario PDM 2040
(Source : Atmo Auvergne-Rhône-Alpes - 2024)



SUIVI ET ÉVALUATION DU PLAN DE MOBILITÉ

Modalités de suivi et d'évaluation

Dès l'approbation du Plan de Mobilité, un **dispositif annuel de suivi** sera mis en place afin de suivre l'avancement de la mise en œuvre des actions inscrites dans le Plan de Mobilité, de s'assurer de leur efficacité et de mesurer l'atteinte des objectifs fixés. Le suivi annuel sera l'outil de pilotage de la mise en œuvre du Plan de Mobilité.

Ce dispositif de suivi permettra également :

- D'entretenir l'appropriation technique et politique par les partenaires de la démarche, aux niveaux techniques et politiques, en maintenant une dynamique d'échanges et de partage sur la mise en œuvre des actions et d'autres thématiques en lien avec le Plan de Mobilité ;
- De poursuivre l'association des habitants à la démarche, afin d'enrichir l'approche notamment en lien avec les changements de pratiques de mobilité et les freins pouvant être perçus par les usagers ;
- D'identifier, de porter à la concertation et d'arbitrer sur d'éventuels ajustements du plan d'actions, afin d'améliorer les effets du Plan de Mobilité sur les comportements de mobilité.

Le Plan de Mobilité doit réglementairement faire l'objet d'une **évaluation tous les 5 ans** : celle-ci sera donc réalisée en 2030, horizon intermédiaire du Plan de Mobilité. Elle permettra de formaliser des étapes importantes dans sa mise en œuvre, que ce soit sur le niveau d'avancement des actions programmées ou sur l'évolution des pratiques de mobilité dans le territoire, et d'apprécier de façon globale l'atteinte des objectifs fixés et le possible besoin de faire évoluer certaines actions.

Différents outils permettront d'alimenter ce suivi annuel et cette évaluation et sont présentés ci-dessous.

Des études et enquêtes au service du suivi et de l'évaluation

Le suivi des impacts des actions du Plan de Mobilité nécessite d'agréger des données produites par les gestionnaires des différents réseaux et offres de mobilités (compteurs routiers pour évaluer le trafic automobile et cycliste, suivi des fréquentations des réseaux de transports collectifs…). Cependant, au-delà des chiffres quantitatifs d'usage des différents modes, le recueil de données plus qualitatives permet de mieux cerner l'ensemble des pratiques de déplacements au cours de la semaine ou de la journée. **Des enquêtes seront ainsi réalisées régulièrement pour mesurer les effets de la mise en œuvre des actions du Plan de Mobilité sur les pratiques de mobilité.** Ces enquêtes permettront de contribuer à une meilleure connaissance de l'usage des modes de déplacements et d'évaluer les impacts des politiques et projets de mobilité mis en œuvre.



On peut ainsi citer :

- Des enquêtes sur la **pratique du covoiturage**, à la fois concernant l'usage des outils de mise en relation mis à disposition (plateforme, lignes…), mais aussi pour mieux connaître le covoiturage informel, dans les sphères privées ou de l'entreprise par exemple ;
- Des enquêtes localisées afin de mieux comprendre les phénomènes de **report modal, de report de trafic et d'évaporation de trafic, suite à la mise en œuvre de projets de transformation de voirie** au profit des modes alternatifs à la voiture ;
- Des **enquêtes de satisfaction usagers**, afin de mieux prendre en compte la vision du citoyen dans la mise en œuvre et l'évaluation des offres de mobilité, mais aussi d'identifier les évolutions des attentes des usagers.

Pour ce qui est du transport des biens, la mise en place d'un **observatoire partenarial du transport de marchandises** permettra également de mesurer l'évolution des pratiques et des flux.

La mesure de l'impact du système de mobilité sur la santé des populations est un enjeu crucial par rapport aux ambitions du Plan de Mobilité. Une démarche de type **Évaluation Quantitative des Impacts sur la Santé (EQIS) du Plan de Mobilité** sera donc réalisée afin d'estimer les améliorations des conditions sanitaires des populations liées à sa mise en œuvre d'aujourd'hui à 2040.

La démarche partenariale et citoyenne au service du suivi et de l'évaluation

La dynamique d'échanges et de partage, engagée lors de l'élaboration du Plan de Mobilité, se poursuivra lors de la démarche de suivi et d'évaluation de sa mise en œuvre. Elle permettra de continuer à prendre en compte les spécificités territoriales (milieux ruraux, périurbains et denses) et individuelles (âge, genre, catégories socioprofessionnelles, etc.) dans la mise en œuvre du Plan de Mobilité, ainsi que de maintenir l'implication de tous les maîtres d'ouvrage et partenaires dans son suivi et son évaluation.

- **Des échanges techniques annuels** seront organisés avec les principaux partenaires du Plan de Mobilité (État, Région, Département, collectivités locales, etc.), pour mesurer l'avancement des actions programmées et leurs effets sur les changements de comportements de mobilité. Ils permettront également de fixer des priorités sur les actions à évaluer, notamment en identifiant l'émergence d'enjeux nouveaux susceptibles d'avoir un effet sur la politique de déplacements. Des échanges complémentaires avec les membres de SYTRAL Mobilités permettront, en outre, de recenser les initiatives prises dans les différents territoires et d'en tirer, le cas échéant, des enseignements à partager (réussites, retards, difficultés éventuelles et solutions apportées pour les traiter). Ils pourront prendre la forme d'ateliers ou de séminaires, réunissant chaque année les élus ou les techniciens. La présentation des résultats de l'évaluation du Plan de Mobilité pourra donner lieu, tous les 5 ans, à un séminaire d'élus des partenaires du Plan de Mobilité.
- **Des démarches d'association citoyenne** seront également conduites, pour recueillir avis et ressentis sur le système de mobilité, les pratiques de mobilité et leurs évolutions. Elles enrichiront la démarche de suivi et d'évaluation de regards non-spécialistes. Ces démarches pourront prendre la forme, par exemple, de focus-groupes ou de panels citoyens.
- **Des dispositifs d'information à destination des associations et du grand public** communiqueront sur la mise en œuvre du Plan de Mobilité. Ils restitueront notamment les résultats du suivi annuel du Plan de Mobilité, en diffusant des supports de communication accessibles à tous. Les conclusions de l'évaluation du Plan de Mobilité pourront être présentées, tous les 5 ans, lors de temps d'échanges (conférences-débats avec des éclairages apportés par des experts extérieurs, par exemple).

Certains dispositifs (association des citoyens, information des associations et du grand public) pourront être mutualisés avec la démarche de suivi et d'évaluation des Plans Locaux de Mobilité.

Indicateurs de suivi

Le suivi et l'évaluation proposeront notamment un tableau de bord, constitué d'indicateurs destinés à renseigner sur :

- **Les effets observables** des actions du Plan de Mobilité sur les changements de comportements de mobilité et leur adéquation avec les objectifs du Plan de Mobilité (sans toutefois évaluer de façon globale leur atteinte) ;



Conférence - débat organisé par SYTRAL Mobilités dans le cadre de l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais - Vaugneray - Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais

- **L'avancement des actions** inscrites dans le Plan de Mobilité et d'éventuelles difficultés rencontrées pour leur mise en œuvre.

Ce tableau de bord sera renseigné par SYTRAL Mobilités, avec la participation des partenaires du Plan de Mobilité et l'appui de l'observatoire des déplacements animé par l'agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise.

L'atteinte des objectifs fixés dans le Plan de Mobilité ne pourra être mesurée qu'après un temps suffisamment long, à l'issue duquel les actions mises en œuvre produiront leurs effets. De plus, la mesure de certains effets nécessitera des enquêtes spécifiques, qui ne pourront être réalisées tous les ans (lancement d'une nouvelle enquête déplacements) Les indicateurs de mesure de l'atteinte des objectifs du Plan de Mobilité seront renseignés en 2030, lors de l'évaluation à 5 ans.

Différentes échelles territoriales

Les objectifs et le plan d'action du Plan de Mobilité sont définis à l'échelle du ressort territorial de SYTRAL Mobilités, et déclinés pour chaque bassin local de mobilité (Beaujolais, Ouest lyonnais et Agglomération lyonnaise). Le suivi et l'évaluation du Plan de Mobilité s'effectueront donc aux mêmes échelles territoriales :

- **À l'échelle du ressort territorial de SYTRAL Mobilités ;**
- **À l'échelle de chacun des trois bassins locaux de mobilité,** pour lesquels sont déclinés des objectifs d'évolution des parts modales et certaines actions du Plan de Mobilité.

Le suivi de certains effets, le suivi de la mise en œuvre de certaines actions ou l'évaluation de l'atteinte de certains objectifs pourront également être réalisés **à l'échelle des EPCI membres de SYTRAL Mobilités** ou sur un périmètre dépassant le ressort territorial de SYTRAL Mobilités. Ce besoin sera notamment déterminé par la pertinence de ces échelles territoriales pour les indicateurs proposés pour le suivi et l'évaluation du Plan de Mobilité, ainsi que par la disponibilité des données nécessaires pour les renseigner.

Trois familles d'indicateurs à distinguer

Suivi annuel des effets observables des actions du Plan de Mobilité

Les indicateurs de suivi des effets du Plan de Mobilité permettront de suivre les tendances d'évolutions des comportements de mobilité en cours et de s'assurer qu'elles sont conformes aux orientations du Plan de Mobilité. Ils ne visent pas à évaluer de façon globale l'atteinte des objectifs, qui est mesurée tous les 5 ans lors de l'évaluation du Plan de Mobilité.

Un socle d'indicateurs non exhaustif est proposé ci-dessous, afin de favoriser la lisibilité du suivi annuel et d'éviter les risques de dispersion. Il pourra être amendé au fil des ans, en fonction de la pertinence des indicateurs proposés, des priorités à évaluer et des données disponibles. Le suivi s'intéressera notamment à l'évolution annuelle de ces indicateurs.

Leviers	Pilote	Indicateurs de suivi
Levier 1 Réduire les distances parcourues, en lien avec l'organisation du territoire	SYTRAL Mobilités Métropole de Lyon EPCI	› Densité urbaine (population et emplois) autour des arrêts des lignes de TC structurantes
Levier 2 Poursuivre le développement des offres et des services de mobilité	SYTRAL Mobilités Région Auvergne - Rhône-Alpes Communes EPCI Métropole de Lyon Département du Rhône	› Nombre de voyages sur le réseau structurant de transport en commun, selon le mode (TER, CHNS, métro, tramway et BHNS) › Nombre de voyages sur le réseau de bus et sur les lignes régulières de car (hors CHNS) › Satisfaction des usagers (confort, propreté des arrêts et des véhicules, accueil, etc.) › Répartition modale de l'accès au réseau de transports en commun › Comptages des vélos, sur le réseau cyclable structurant et sur le réseau de maillage › Nombre de trajets passagers réalisé sur les lignes de covoiturage mises en œuvre › Nombre d'abonnés à la plateforme de covoiturage et nombre de trajets effectués en covoiturage en tant que passager › Nombre d'inscrits aux offres de location de vélos pour les jeunes et les étudiants et nombre de locations › Suivi des tonnes-km transportés, selon le mode (train, fleuve, route)
Levier 3 Redéfinir les usages nécessaires de la voiture, notamment en agissant sur l'espace public	Communes EPCI Métropole de Lyon Département du Rhône	› Trafics automobiles sur les voies structurantes › Comptages des véhicules sur la voirie locale › Taux d'occupation des parcs en ouvrage › Parc statique de VL, selon la motorisation et la vignette Crit'Air › Nombre d'abonnés aux services d'autopartage et nombre de locations › Équipement automobile des ménages
Levier 4 Accompagner et encourager les changements de pratiques de mobilité	SYTRAL Mobilités EPCI Métropole de Lyon	› Profil des usagers des différents services de mobilité (âge, genre, lieu de résidence, profils socioprofessionnels) › Nombre de locations de vélos (hors services de vélos en libre-service) › Nombre d'accidents et gravité (tués et blessés graves ou légers), selon le mode de déplacement (voiture, vélo, marche, etc.) › Nombre de ventes d'abonnements et de titres occasionnels au réseau de transport en commun › Parc statique de VUL et de PL, selon la motorisation et la vignette Crit'Air

Suivi annuel de la mise en œuvre du plan d'action

Les indicateurs de suivi de la mise en œuvre du Plan de Mobilité donneront une vision synthétique de l'avancement des actions programmées. Il s'agira d'appréciations qualitatives sur leur état d'avancement (pas d'avancement, à l'étude, décidé, en travaux, en service) ou d'indicateurs quantitatifs. Les tendances d'évolutions des comportements de mobilité, décrites ci-dessus par les indicateurs de suivi des effets, seront rapprochées de ces indicateurs d'avancement des actions inscrites dans le Plan de Mobilité.

Une première liste d'indicateurs, non exhaustive, est proposée ci-dessous. **Elle pourra être complétée ou modifiée chaque année, en fonction de la mise en œuvre des divers projets et des tendances d'évolutions des comportements** de mobilité mises en évidence. La description de chaque axe des leviers d'action du Plan de mobilité propose d'autres indicateurs pour suivre leur mise en œuvre (voir le chapitre 3), qui pourront alimenter si besoin le suivi annuel.

Leviers	Pilote	Indicateurs de suivi
Levier 1 Réduire les distances parcourues, en lien avec l'organisation du territoire	SYTRAL Mobilités Métropole de Lyon EPCI	› Nombre de démarches de type « contrat d'axe » › Nombre d'espaces de coworking créés (hors Lyon-Villeurbanne) › Nombre de points de retrait de colis hors domicile
Levier 2 Poursuivre le développement des offres et des services de mobilité	SYTRAL Mobilités Région Auvergne Rhône-Alpes Communes EPCI Métropole de Lyon Département du Rhône	› Avancement des projets de lignes de CHNS, de tramway et de BHNS et linéaire aménagé (dont linéaire en site propre) › Mise en œuvre du réseau unifié (hiérarchisation des lignes, grille tarifaire et billettique, interopérabilité des titres avec la Région et intégration tarifaire, information aux voyageurs, arrêts et supports de communication, etc.) › Part des arrêts prioritaires inscrits dans le SDAP mis en accessibilité, par réseau (TCL, Libellule et Cars du Rhône) › Répartition de la motorisation des bus et des cars › Avancement de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans piétons › Avancement de l'aménagement du réseau cyclable (réseau structurant et réseau de maillage) et linéaire aménagé (par type d'aménagement) › Avancement des études et mises en œuvre de lignes de covoiturage
Levier 3 Redéfinir les usages nécessaires de la voiture, notamment en agissant sur l'espace public	Communes EPCI Métropole de Lyon Département du Rhône	› Linéaire de voies aménagées avec une augmentation des espaces dédiés aux modes actifs › Nombre de places de stationnement par type (voirie, parcs publics et P+R), dont nombre de places réglementées par type de zone (gratuites à durée limitée, payantes, etc.) › Nombre et montant des aides financières accordées pour le renouvellement de voitures personnelles, selon le lieu de résidence (périmètre de la ZFE-m, reste de la Métropole de Lyon, hors Métropole de Lyon) › Nombre de points de recharge pour les véhicules électriques et nombre de stations d'avitaillement en GNV › Nombre de véhicules en autopartage
Levier 4 Accompagner et encourager les changements de pratiques de mobilité	SYTRAL Mobilités EPCI Métropole de Lyon	› Nombre de Plans de Mobilité Employeur › Nombre d'interventions des Agences des mobilités (rendez-vous de conseil ou actions hors les murs)

Évaluation à 5 ans de l'atteinte des objectifs fixés par le Plan de Mobilité

Les indicateurs d'atteinte des objectifs du Plan de Mobilité mesureront le niveau global de réalisation des objectifs quantitatifs et qualitatifs fixés dans le Plan de Mobilité. Ils seront renseignés dans le cadre de l'évaluation à 5 ans, en fonction de la disponibilité des données nécessaires.

Ambitions et objectifs	Indicateurs de suivi
Améliorer la qualité de vie, particulièrement en milieu urbain, en réduisant la place accordée à la voiture	
Atteindre les objectifs du 3e Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération lyonnaise	› Émissions de NO_x et de $PM_{2.5}$ › Nombre de personnes exposées à des concentrations de NO_x supérieures à 40 µg/m³ et à 20 µg/m³ en moyenne annuelle › Nombre de personnes exposées à des concentrations de $PM_{2.5}$ supérieures à 25 µg/m³ et à 10 µg/m³ en moyenne annuelle
Réduire les nuisances sonores liées au trafic routier	› Population exposée des niveaux de bruit au-delà des seuils réglementaires (soit 68 dB(A) en L_{den})
Réduire de moitié les tués et blessés graves en 2030 par rapport à 2015 et se mettre dans une trajectoire tendant à arriver à 0 en 2050	› Nombre de tués et blessés graves
Augmenter la portée moyenne des déplacements en modes actifs de façon à généraliser la pratique des 30 minutes d'activité physique quotidienne dans la population	› Distance et durée moyenne des déplacements, notamment à vélo et à pied
Adapter les mobilités aux temporalités des modes de vie	
Proposer des transports collectifs efficaces à tous les moments de la journée et de la semaine	› Fréquentation des transports collectifs urbains et interurbains aux heures creuses › Fréquentation des transports collectifs urbains et interurbains en soirée › Fréquentation des transports collectifs urbains et interurbains le week-end

Ambitions et objectifs	Indicateurs de suivi
Décarboner les mobilités	
Diviser par deux les déplacements en voiture solo d'ici 2040 : › Augmenter de 50 % l'usage des transports collectifs urbains › Multiplier par deux l'usage des transports collectifs interurbains, routiers et ferroviaires › Multiplier par dix l'usage du vélo	› Mobilité individuelle (nombre de déplacements par personne et par jour) › Parts modales, en nombre de déplacements et en nombre de kilomètres parcourus (échelle du ressort territorial) › Distance et durée moyennes de déplacements en voiture solo, tous motifs confondus et pour le motif domicile - travail › Fréquentation annuelle des transports collectifs urbains et interurbains
Reporter les déplacements en voiture solo vers des modes alternatifs, en lien avec la longueur des trajets : › Reporter 50 % des déplacements effectués en voiture solo sur la marche (pour les déplacements de moins de 1 km) › Reporter 50 % des déplacements effectués en voiture solo sur le vélo (pour les déplacements de 1 à 10 km) › Reporter 25 % des déplacements effectués en voiture solo sur les transports en commun (pour les déplacements de plus de 1 km internes au bassin de l'Agglomération lyonnaise) › Reporter 50 % des déplacements effectués en voiture solo sur les transports en commun (pour les déplacements de plus de 10 km en échange avec Lyon et Villeurbanne) › Reporter 50 % des déplacements effectués en voiture solo sur le covoiturage (pour les déplacements de plus de 10 km en lien avec la couronne de l'agglomération lyonnaise)	› Parts modales des déplacements de moins de 1 km, en nombre de déplacements (échelle du ressort territorial) › Parts modales des déplacements de 1 à 10 km, en nombre de déplacements (échelle du ressort territorial) › Parts modales des déplacements de plus de 1 km, en nombre de déplacements (déplacements internes au bassin de l'Agglomération lyonnaise) › Parts modales des déplacements de plus de 10 km, en nombre de déplacements (déplacements en échange avec Lyon et Villeurbanne) › Parts modales des déplacements de plus de 10 km, en nombre de déplacements (déplacements en lien avec la couronne de l'agglomération lyonnaise)
Diminuer la part modale de la voiture au profit de la marche, du vélo et des transports collectifs, en tenant compte des spécificités territoriales	› Mobilité individuelle (nombre de déplacements par personne et par jour) › Parts modales, en nombre de déplacements et en nombre de kilomètres parcourus (par bassin local de mobilité)

Les effets de la mise en œuvre du Plan de Mobilité et l'atteinte des objectifs seront à analyser en fonction des évolutions socio-économiques locales : évolution de la population et des emplois, évolution des coûts liés à la mobilité (tarification des transports en commun, prix des carburants, mesures locales ou nationales pour l'achat de véhicules…), évolution des coûts du logement, évolution du taux de chômage, etc.



NOTES

NOTES

NOTES

Remerciements

Durant les deux années et demie d'élaboration, les divers échanges et contributions réalisés tout au long de la démarche ont été très fructueux. SYTRAL Mobilités tient tout particulièrement à remercier :

les élus du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités, notamment mobilisés lors de multiples ateliers ;

les élus des collectivités membres de SYTRAL Mobilités réunis lors de deux séminaires élargis ;

les citoyens qui ont participé au panel citoyen et ceux qui ont contribué à la concertation ;

les prestataires d'appui à la réalisation technique (Egis), juridique (BLT Droit Public), à la concertation (Planète publique), à la communication et la logistique (Groupe Rouge Vif), à l'évaluation environnementale (Mosaïque Environnement et Arcadis) et à la conduite de projet (Algoé consultants) ;

les services techniques des structures partenaires mobilisés tout au long de la démarche dans les divers groupes de travail techniques et organisations locales de concertation et de communication.

Crédits photos : P. 8, 9, 17, 18, 51, 52, 108, 131, 135, 139, 155, 156, 160, 185, 186, 211, 228, 229, 242, 252 : ©Métropole de Lyon - Thierry FOURNIER / P. 10, 57, 70, 71, 91, 101, 106, 126, 138, 188, 191, 232 : ©SYTRAL Mobilités / P. 11, 12, 14, 24, 34, 42, 44, 46, 60, 98, 100, 101, 107, 114, 120, 132, 146, 166, 180, 192, 207, 218, 233, 240, 251 : ©Eric Soudan Alpaca Productions pour SYTRAL Mobilités / P. 18 : ©CCEL / P. 19 : ©CCPO / P. 20 : ©CCVG / P. 21, 84, 92, 144, 179 : ©COR / P. 25, 88, 122, 127, 149, 193, 214 : ©Métropole de Lyon - Anaïs MERCEY / P. 27 : ©Xavier TSCHUDI pour SYTRAL Mobilités / P. 30 : ©Adobe Stock-Gaël Fontaine / P. 45, 106, 154, 238 : ©Nicolas ROBIN / P. 59, 72, 118, 163, 226 : ©CCVG / P. 75 : ©Villefranche-sur-Saône / P. 76 : ©SNCF Réseau / P. 79 : ©Atelier Villes et Paysages pour SYTRAL Mobilités / P.80 : ©FOLIA Urbanisme Paysage Architecture / P. 83 : ©Métropole de Lyon / P. 87, 89, 150, 182 : ©Interface Transport / P. 93, 115, 176, 236 : ©CCSB / P. 94, 173 : ©CCVL / P. 97 : ©Adobe Stock-Sanderstock / P. 113, 162 : ©Philippe Schuller pour SYTRAL Mobilités / P. 121 : ©CCPA / P. 128 : ©Guillaume Robert-Famy / P. 130, 241 : ©Métropole de Lyon - Laurence DANIÈRE / P. 142 : ©Keolis / P. 153 : ©Ville-d'Oullins-Thomas-Carrage / P. 161 : ©Muriel Chaulet - Ville de Lyon / P. 165 : ©Métropole de Lyon - Laurence DANIÈRE / P. 166 : ©CEREMA / P. 168 : ©Adobe Stock-PhotoLoren / P. 171 : ©Adobe Stock - dizfoto1973 / P. 178, 217 : ©CAVBS / P. 183 : ©Adobe Stock-Georges Blond / P. 196 : ©Métropole de Lyon - Jérémy CUENIN / P. 201 : ©Adobe Stock-Romain Gangloff / P. 223 : ©CCMDL / P. 240 : ©Atelier Villes et Paysages pour SYTRAL Mobilités / P. 254 : ©Cédric Lefèvre / P. 255 : ©Groupe Rouge Vif.

SYTRAL MOBILITÉS
21 BOULEVARD MARIUS VIVIER MERLE
69 003 LYON
WWW.SYTRAL.FR

SYTRAL MOBILITÉS

Accusé de réception en préfecture
069-216902759-20250206-D-SEP-25020606-DE
Date de télétransmission : 12/02/2025
Date de réception préfecture : 12/02/2025

© www.grouperougevif.fr - 28057