SYTRAL

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

AGGLOMÉRATION LYONNAISE

2017-2030

Sommaire

Le projet : un système de mobilité durable au service d'une agglomération multipolaire attractive et solidaire 3

Page 4 Les fondements du projet
Page 20 Les enseignements du diagnostic
Page 44 Les objectifs du PDU en réponse à 4 enjeux majeurs

Le plan d'action 53

Page 54 Le système multimodal des déplacements
Page 56 Les 8 axes stratégiques
Page 180 Les focus par secteurs géographiques
Page 226 L'évaluation financière du plan d'action

Les modalités de suivi et d'évaluation 231

Page 232 Une évaluation obligatoire, à cinq ans
Page 232 Un suivi en continu
Page 233 Les modalités de la démarche de suivi-évaluation

Glossaire 235

Table des matières 237

© LEONE J / Grand Lyon

Première partie

LE PROJET : UN SYSTÈME DE MOBILITÉ DURABLE AU SERVICE D'UNE AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE ATTRACTIVE ET SOLIDAIRE

Le premier PDU de l'agglomération lyonnaise a été adopté il y a vingt ans, en 1997, le second en 2005. Tous deux ont permis de substantielles évolutions du système et des pratiques de déplacements dans l'agglomération. Le PDU 2017-2030 vise à doter l'agglomération d'une ambition renouvelée, en organisant un système de mobilité plus durable au service d'une agglomération multipolaire, attractive et solidaire.

Ce nouveau PDU, élaboré à l'initiative du SYTRAL sur un territoire élargi, porte en matière de politique de déplacements un projet qui s'appuie sur le bilan des PDU antérieurs et intègre les orientations et objectifs des nouveaux documents cadres et de planification de l'agglomération. Au fondement de ce projet se trouve également la volonté du SYTRAL d'asseoir l'élaboration du PDU sur une dynamique partenariale forte et sur une concertation largement ouverte avec les acteurs du territoire.

Ce projet prend en compte les enseignements du diagnostic réalisé au cours de la démarche d'élaboration du PDU, en mettant au jour les tendances concernant différents domaines : tendances socio-démographiques, développement urbain, évolutions des comportements et des pratiques de mobilité, développement des réseaux et services de transport... Ces enseignements témoignent par ailleurs de la diversité des problématiques qui touchent les différents secteurs géographiques de l'agglomération. Ils font enfin l'objet d'un éclairage prospectif qui vise à mieux préciser et anticiper les défis qui se posent en matière de déplacements à l'horizon 2030.

Pour répondre aux enjeux majeurs identifiés pour l'agglomération, le PDU 2017-2030 fixe plusieurs objectifs à atteindre, en se souciant d'assurer un équilibre entre les besoins de mobilité, d'équité et de cohésion sociale, le développement économique et les préoccupations liées au cadre de vie, à la protection de l'environnement et à la santé publique.

Les fondements du projet ..... **page 4**

Les enseignements du diagnostic ..... **page 20**

Les objectifs du PDU en réponse à 4 enjeux majeurs ..... **page 44**

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Les fondements du projet

© PERROUD F. / Agence d'Urbanisme de Lyon

Le PDU, un document de planification comportant un plan d'action

Le Plan de déplacements urbains (PDU) constitue un document de planification définissant la stratégie en matière de mobilité et comportant un plan d'action pour atteindre les objectifs fixés.

Le Plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Pour 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.

Article L. 1214-2 du Code des transports

L'article L. 1214-2 du Code des transports dispose que le PDU vise à assurer :

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 ;
2. Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées ;
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 ou un cycliste ;
4. La diminution du trafic automobile ;
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, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, 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, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label « autopartage » tel que défini par voie réglementaire ;
8. L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;
9. L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;
10. L'organisation d'une tarification et d'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 ;
11. La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Le PDU constitue un document de planification au service de la coordination des autorités publiques en matière de mobilité et de l'intégration de grands enjeux transversaux tels la protection de l'environnement et de la santé publique, l'accessibilité des transports pour tous ou encore la sécurité des déplacements.

L'article R. 1214-1 du Code des transports indique en outre que le PDU est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient.

Le SYTRAL entend faire du PDU de l'agglomération lyonnaise un document à la fois stratégique et programmatique, déterminant les grandes orientations de la politique de déplacement à l'échelle du territoire et les actions à entreprendre pour rendre la mobilité urbaine plus durable.

Sur la base des objectifs qu'il fixe, le PDU de l'agglomération lyonnaise définit ainsi un plan d'action en précisant le calendrier de mise en œuvre.

Les points clés des bilans des précédents PDU de l'agglomération lyonnaise

Le premier PDU de l'agglomération lyonnaise a été adopté en 1997. Il portait uniquement sur le périmètre de la Communauté urbaine de Lyon. Dans un contexte d'augmentation continue de la part de marché de la voiture, cette démarche visait à stopper la dérive du système de déplacements pour tendre vers une ville plus agréable à vivre. Elle se fixait notamment comme objectifs :

- d'inverser les tendances dans la répartition des déplacements entre les différents modes ;
- de maintenir l'accessibilité et d'améliorer l'équité entre individus et territoires pour garantir le dynamisme économique et la solidarité sociale de l'agglomération ;
- de réduire les nuisances provenant de l'usage non maîtrisé de la voiture particulière, pour garantir aux habitants une meilleure qualité de vie.

En 2002, le SYTRAL a engagé la révision du PDU notamment pour le mettre en conformité avec les nouvelles obligations issues de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU). Cette révision confirmait les orientations prises dans le PDU de 1997 et les complétait. Le PDU adopté en 2005 visait donc à :

- donner leur place à tous les moyens de déplacements dans l'agglomération, pour les voyageurs comme pour les marchandises ;
- organiser une agglomération équitable, en permettant l'accès à la ville pour tous, tant pour les personnes à mobilité réduite que pour les populations en situation de précarité ;
- promouvoir une agglomération sûre et agréable à vivre, en limitant les nuisances de la circulation, améliorant la qualité de vie en ville et permettant à chacun de se déplacer en sécurité ;
- informer, communiquer, sensibiliser la population pour faire partager ces choix.

Pour atteindre ces objectifs, 209 actions ont été inscrites au PDU. Conformément à l'article L. 1214-8 du Code des transports, le PDU de 2005 a fait l'objet d'une évaluation. Le Comité syndical a pris acte du bilan du PDU de 2005 lors de sa séance du 25 septembre 2014. Pour mesurer l'avancée de ce plan d'action, un dispositif de suivi partenarial (Grand Lyon, État, Région Rhône-Alpes, Département du Rhône, Ville de Lyon…) a été mis en place à partir de 2007. En 2013, il a été complété par une démarche de suivi évaluatif rapprochant les actions des objectifs poursuivis.

Le bilan de la mise en œuvre du PDU réalisé en 2014 fait ainsi apparaître un taux de réalisation très satisfaisant : 95 % des actions inscrites dans le PDU de 2005 étaient livrées, en cours de mise en œuvre (actions menées en continu) ou en préparation.

En matière d'évaluation globale, les grands enseignements à retenir suite à la mise en œuvre du PDU sont particulièrement positifs au regard des éléments de contexte métropolitain (poursuite de la périurbanisation) ou nationaux (politique favorable au diesel) sur lesquels le PDU d'une agglomération ne peut avoir de prise.

Les objectifs globaux de répartition modale ont été atteints dès 2006 et se confirment aujourd'hui. L'ambition affichée dans le PDU de 1997 d'inverser la tendance dans l'évolution des pratiques de déplacements s'est concrétisée par une baisse de la part modale de la voiture particulière au profit des transports collectifs et des modes actifs.

Répartition par mode des déplacements des habitants de l'agglomération lyonnaise
(périmètre du SCoT SEPAL
Source : SYTRAL. EMD et PDU)

	Marche	Deux roues (vélo + 2RM)	Transports collectifs	Voiture particulière
Situation 1995	31,5 %	1,3 %	14,1 %	53,1 %
Objectif PDU 1997 et 2005	31,5 %	2,1 %	15,4 %	51,0 %
Situation 2006	32,5 %	2,2 %	16,1 %	49,2 %
Situation 2015	34,1 %	2,2 %	19,8 %	43,9 %

Les réseaux de transports collectifs ont été renforcés et se sont révélés de plus en plus attractifs. Le réseau TCL a connu des avancées majeures, avec la mise en service de 47 km de lignes fortes entre 2005 et 2012, la restructuration du réseau de bus pour gagner en lisibilité et en efficacité, ainsi qu'une attention particulière portée à la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville et à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Grâce notamment au protocole REAL (réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise) signé en 2005, le réseau ferroviaire régional a également connu une amélioration significative de son offre et de sa fréquentation.

Plusieurs actions ont été menées pour limiter la place de la voiture en ville comme la régulation des vitesses et la reconquête d'espaces de voirie au profit des modes alternatifs. Des évolutions de réglementation du stationnement ont permis de mieux différencier les usagers. Enfin, un nouveau rapport à la voiture s'est dessiné avec l'essor des dispositifs d'autopartage et la promotion du covoiturage. Ces engagements des collectivités ont produit des effets positifs en matière de maîtrise du trafic automobile, mais leur efficacité diminue au fur et à mesure que l'on s'éloigne du Centre de l'agglomération.

La diversité des modes de déplacements a été mieux prise en compte, initiant un nouveau partage de l'espace public. De nombreux aménagements ont été réalisés pour favoriser la marche et le vélo, renforcer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et apaiser les espaces urbains. Outre le soutien à la pratique des modes actifs, cette politique a contribué à améliorer la sécurité des déplacements dans l'agglomération. Le développement de l'intermodalité s'est également retrouvé au cœur d'actions menées par différents partenaires, fédérés par la volonté de faciliter des usages combinés des modes de transport. Plus largement, la réalisation des précédents PDU a permis de poser les bases d'une dynamique de collaboration entre les différents acteurs des politiques de transports et de déplacements dans l'agglomération.

De nombreuses actions ont été mises en place pour inciter au changement de comportement. Aux outils classiques en matière de management de la mobilité, comme les plans de déplacements d'entreprises (PDE), inter-entreprises (PDIE) ou d'administration (PDA) qui se sont développés, se sont ajoutées de nouvelles actions de sensibilisation et d'accompagnement à une mobilité durable à destination d'autres publics : les scolaires, avec la mise en place de plans de déplacements d'établissements scolaires (PDES) ou les personnes en insertion avec la plateforme mobilité-emploi-insertion. Par ailleurs, les collectivités ont perfectionné leurs dispositifs d'information aux usagers, avec notamment la mise en service d'Onlymoov' et d'Optymod'Lyon, qui proposent une information en temps réel sur les conditions de circulation tous modes dans l'agglomération ainsi qu'un calculateur d'itinéraire intermodal.

Une dynamique nouvelle s'est créée autour du transport de marchandises. L'instance de dialogue et de concertation créée lors du PDU de 2005 s'est pérennisée et a engagé, sous l'impulsion du Grand Lyon, un dialogue fructueux entre les acteurs de la sphère publique et de la sphère privée. Cette dynamique s'est concrétisée par des études partenariales mais aussi par des projets concrets, comme la création d'un espace logistique urbain aux Cordeliers, un travail sur l'aménagement et la réglementation des aires de livraison ou encore l'expérimentation de modes opératoires innovants comme pour les livraisons nocturnes.

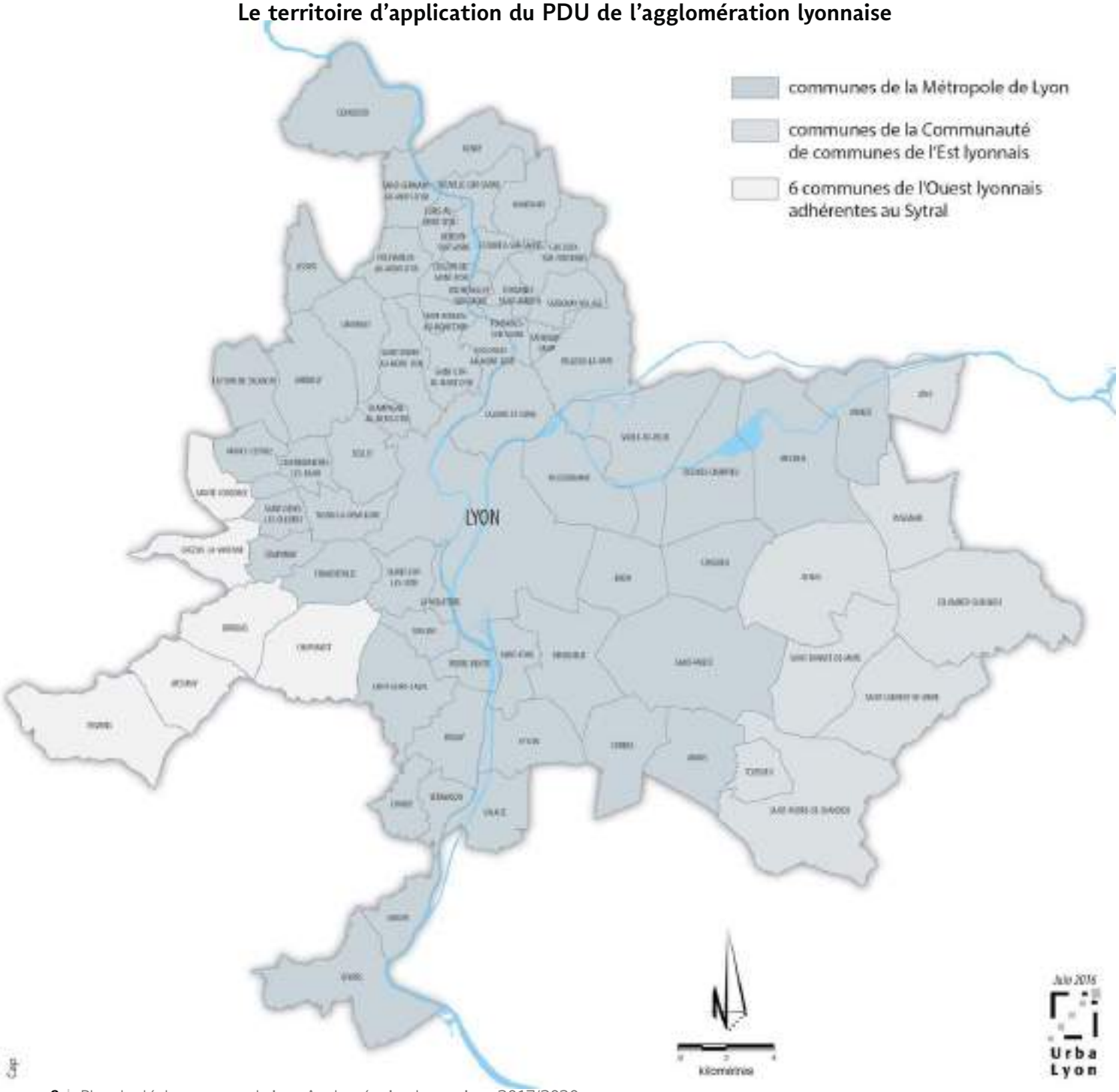
Les actions du PDU ont globalement contribué à l'amélioration de la qualité de vie dans l'agglomération. En effet, les indicateurs de qualité de l'air indiquent une tendance à l'amélioration globale de la qualité de l'air depuis 2004, même si le non-respect de certaines normes et l'exposition de certaines populations aux oxydes d'azote et aux particules fines demeurent une question préoccupante comme dans d'autres agglomérations françaises ou européennes. Les émissions de gaz à effet de serre sont également en baisse. Les actions du PDU ont contribué à la valorisation et à l'embellissement de l'espace urbain par le biais d'opérations de requalification de l'espace public et d'une meilleure intégration des différents modes de déplacements dans l'aménagement de la ville.

Une synthèse entre le projet de territoire et les enjeux environnementaux et de santé publique

La révision du PDU de l'agglomération lyonnaise a été prescrite par une délibération du Comité syndical du SYTRAL en date du 5 mars 2015.

Du point de vue du contexte institutionnel, il convient de rappeler que la Métropole de Lyon a été créée au 1er janvier 2015 en tant que collectivité à statut particulier, issue de la fusion de la Communauté urbaine de Lyon et du Conseil général du Rhône sur les 59 communes qui composent le territoire du Grand Lyon. Au même moment, le périmètre du PDU de l'agglomération lyonnaise a été élargi. Il porte sur le territoire de la Métropole de Lyon, de la Communauté de communes de l'Est lyonnais (CCEL) et des communes de Brindas, Chaponost, Grézieu-la-Varenne, Messimy, Sainte-Consorce, Thurins.

Le territoire d'application du PDU de l'agglomération lyonnaise

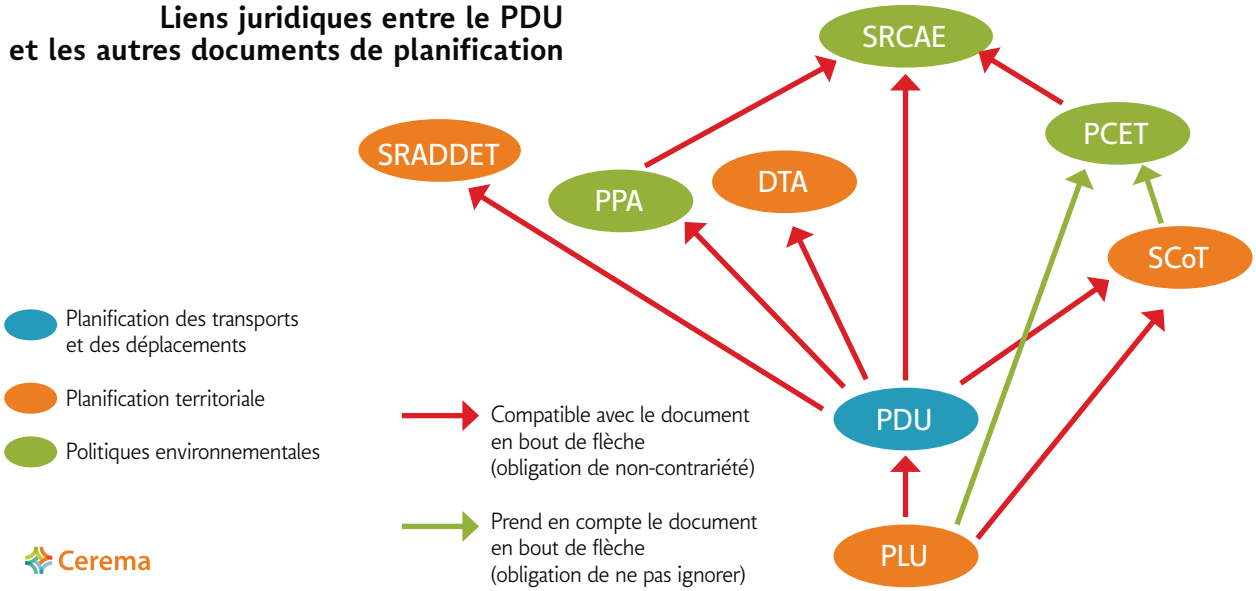


Du point de vue du contexte législatif et réglementaire, le projet de PDU de l'agglomération lyonnaise a été élaboré dans le respect des normes applicables.

En particulier, outre une obligation générale de conformité à la réglementation en vigueur, le PDU doit être compatible avec certains schémas et instruments de planification dont les objectifs ne doivent pas être compromis ou les orientations fondamentales remises en cause.

Au-delà des exigences de stricte compatibilité, le SYTRAL a pu adopter une démarche volontariste et envisager autant que possible le PDU comme un outil permettant d'accompagner la réalisation des objectifs et de favoriser les orientations des documents de référence.

Liens juridiques entre le PDU et les autres documents de planification



Article L. 1214-7 du Code des transports

L'article L. 1214-7 du Code des transports, dans sa rédaction issue de l'ordonnance du 27 juillet 2016, dispose que :
« Le PDU est compatible avec la planification régionale de l'intermodalité, avec les orientations des schémas de cohérence territoriale prévus au titre IV du livre Ier du Code de l'urbanisme et avec les orientations des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur prévus respectivement aux chapitres II et III du titre VII dudit code, avec les objectifs pour chaque polluant du 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 partie du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et, à compter de son adoption, avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie prévu par l'article L. 222-1 du Code de l'environnement (...).

Pour les PDU approuvés avant l'adoption du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie, l'obligation de compatibilité mentionnée à l'alinéa précédent s'applique à compter de leur révision.

Le PDU 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. »

Article R. 222-31 du Code de l'environnement

L'article R. 222-31 du Code de l'environnement ajoute :
« Lorsqu'un plan de déplacements urbains est élaboré dans un périmètre de transports urbains inclus, partiellement ou totalement, à l'intérieur d'une agglomération ou d'une zone objet d'un plan de protection de l'atmosphère, le ou les préfets concernés s'assurent de la compatibilité du plan de déplacements urbains avec les objectifs fixés pour chaque polluant par le plan de protection de l'atmosphère et par le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie prévu à l'article L. 222-1 et suivants et, s'il existe, avec le plan régional pour la qualité de l'air. Il se prononce sur cette compatibilité dans l'avis qu'il rend en application de l'article 28-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ».

Eu égard aux exigences communes issues de la réglementation en vigueur d'une part, et aux spécificités de l'agglomération lyonnaise d'autre part, le PDU a vocation à opérer une synthèse entre le projet de territoire et les enjeux environnementaux et de santé publique.

Le Comité syndical, lorsqu'il a délibéré le 5 mars 2015, a relevé que la mise en révision du PDU de l'agglomération lyonnaise arrivait à un moment particulièrement propice puisqu'elle s'inscrivait dans un contexte où l'agglomération s'était dotée récemment de documents de planification ou d'objectifs définissant un projet politique actualisé.

En vertu des dispositions des articles L.1214-7 du Code des transports et R.222-31 du Code de l'environnement, précités, le PDU de l'agglomération lyonnaise doit être compatible avec :

- les orientations de la directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise, approuvée par décret en date du 9 janvier 2007 et modifiée le 25 mars 2015 ;
- les orientations des SCoT de l'agglomération lyonnaise et de l'Ouest lyonnais, respectivement approuvés les 16 décembre 2010 et 2 février 2011 ;
- le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) de Rhône-Alpes approuvé par le Conseil régional le 17 avril 2014 et qui a fait l'objet d'un arrêté préfectoral en date du 24 avril 2014 ;
- les objectifs fixés pour chaque polluant par le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise, approuvé le 30 juin 2008 et révisé le 26 février 2014.

Un point spécifique sera réservé au cas particulier du plan climat-énergie territorial (PCET) du Grand Lyon approuvé le 13 février 2012.

La révision du PDU de l'agglomération lyonnaise s'est ainsi inscrite dans un contexte d'actualisation du projet politique de développement du territoire.

Le SCoT de l'agglomération lyonnaise

Approuvé en décembre 2010, le SCoT de l'agglomération lyonnaise définit les orientations de développement du territoire à l'horizon 2030. Ce SCoT concerne 98 % de la population et porte sur 67 des 73 communes du périmètre d'application du PDU. Il prévoit à l'horizon 2030 l'accueil de 150 000 habitants supplémentaires et la production d'autant de logements, dont les deux tiers sur le Centre et l'Est de l'agglomération. Le SCoT établit pour cela les grands principes d'aménagement suivants :

- une **organisation urbaine multipolaire** qui vise à localiser habitat, emplois et services dans des polarités urbaines bien équipées et bien desservies pour réduire les besoins de déplacements et permettre une utilisation plus économe de l'espace. Le SCoT définit pour ce faire 12 bassins de vie et 21 polarités urbaines ;
- une organisation urbaine **structurée autour de trois réseaux** : le réseau des espaces agricoles et naturels, le réseau des fleuves et de leurs affluents, le réseau métropolitain de transport public ;
- le développement prioritaire et la densification des **secteurs les mieux équipés et les mieux desservis** par le réseau métropolitain et le réseau d'agglomération ;
- la **construction d'une « ville des courtes distances »** par un renforcement des polarités urbaines et par la priorité accordée à l'utilisation des transports collectifs, du vélo et de la marche dans une perspective de sobriété énergétique.

Pour décliner ces grands principes, le document d'orientations générales (DOG) fixe un certain nombre d'orientations en matière de déplacements :

- la **construction du réseau express de l'aire métropolitaine**, constitué par les lignes ferroviaires, les trois lignes de métro A, B, D et le tramway T3. Ce réseau doit permettre d'assurer la desserte effective de l'ensemble des polarités et sites de projet identifiés par le SCoT. Le DOG prévoit à la fois des aménagements du « cœur du réseau », visant notamment à résoudre les problèmes de capacité ferroviaire, et l'extension de ce réseau express ;
- le **maillage du territoire par le réseau d'agglomération**. Ce réseau tend à permettre les déplacements à l'intérieur de l'agglomération et entre les polarités urbaines. Le DOG recom-

mande à son sujet que les politiques publiques et les documents de planification veillent à « permettre la connexion entre les communes et pôles d'emplois non desservis par le Réseau express et ses gares », à « assurer par des lignes fortes les liaisons entre polarités, notamment par des lignes transversales de rocade », à « créer un nouvel axe de transport collectif desservant l'Est de l'agglomération du secteur de Grange-Blanche à Sept-Chemins, Eurexpo et au-delà » et « assurer une offre de rabattement en transport collectif efficace entre les polarités urbaines non directement desservies par le Réseau express et les gares les plus proches » ;

- le **renforcement de la desserte des projets urbains** d'envergure envisagés par le SCoT (Part-Dieu, Confluence, Gerland, Gratte-Ciel, Givors, Carré de Soie, Puisoz, Porte des Alpes, Montout Peyssilieu) et des sites prioritaires du développement économique. Le DOG impose également de prévoir l'accessibilité en transport collectif des grands pôles commerciaux ;
- la **hiérarchisation et l'optimisation du réseau de voirie**, en renforçant son intégration urbaine. L'objectif est notamment d'agir pour une limitation des vitesses maximales sur l'ensemble du réseau, de donner la priorité au transport collectif sur le réseau d'agglomération et aux modes doux sur le réseau de proximité. Le SCoT prévoit le bouclage du périphérique par la réalisation du tronçon ouest, et identifie des sites « d'agrafes urbaines » liés à l'intégration urbaine des grandes infrastructures à caractéristiques autoroutières situées en milieu urbain. Le DOG mentionne ainsi que « le PDU détermine les conditions permettant d'assurer un partage de l'espace public favorable aux modes doux et aux transports collectifs et une amélioration du paysage urbain ». Il préconise la réalisation d'un schéma cyclable d'agglomération ;
- le **renforcement et l'élargissement progressif de la politique de maîtrise du stationnement** initiée dans le centre de Lyon ainsi que son déploiement à l'échelle des polarités de l'agglomération ;
- la volonté de « mener de front et de gérer dans le temps l'**organisation du rabattement et l'insertion urbaine des pôles d'échanges** ». Pour les parcs-relais en particulier, le DOG envisage « la priorité accordée aux modes de rabattements alternatifs à la voiture individuelle (modes doux, transports collectifs) » ;
- le développement de l'usage de la **voie navigable** pour le tourisme et le transport logistique fluvial ;
- la définition de nouvelles organisations innovantes de la **distribution des marchandises** en ville (pour les véhicules affectés au transport de marchandises, définition de conditions de circulation et d'arrêt adaptées et mise en cohérence des critères réglementaires d'accès dans les zones denses). Le DOG préconise également qu'une réflexion sur de nouveaux modes de distribution des marchandises en ville, sous la forme d'un Schéma spécifique de distribution des marchandises en ville, soit intégrée dans le PDU.

Le SCoT de l'Ouest lyonnais

Six communes du périmètre d'application du PDU sont concernées par le SCoT de l'Ouest lyonnais. Ce document, qui porte sur 47 communes a été approuvé en février 2011. Son concept central est celui de « **ville ou village densifié** » : il s'agit de rechercher l'accessibilité et l'usage des modes doux dans les déplacements quotidiens en favorisant la mixité fonctionnelle, sociale et générationnelle.

Le SCoT définit pour ce faire quatre niveaux de polarité, selon le niveau d'équipement et de desserte par le réseau de transport collectif structurant, afin d'orienter préférentiellement le développement urbain. Au sein du périmètre d'action du PDU, Chaponost est l'une des polarités de niveau 1.

En matière de déplacements, et en particulier pour les déplacements en lien avec l'agglomération lyonnaise, le SCoT de l'Ouest lyonnais fixe un objectif de **développement des transports collectifs** avec notamment :

- une **optimisation de l'usage du TER** (notamment par l'organisation du rabattement multimodal sur les gares) ;
- un **renforcement de la desserte par les transports collectifs routiers**.

Le DOG prévoit également diverses mesures visant à **accroître l'attractivité des modes doux** (schémas des liaisons douces, organisation du rabattement en modes doux vers les gares, reconquête des places centrales des villages).

La Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise

La DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, élaborée par l'État, a été approuvée en janvier 2007. Elle porte sur un territoire de 382 communes situées dans les départements du Rhône, de la Loire, de l'Ain et de l'Isère, et englobe les agglomérations de Lyon, Saint-Étienne, Villefranche-sur-Saône, Vienne, Ambérieu, L'Isle-d'Abeau et Bourgoin-Jallieu. La DTA vise à soutenir la Métropole lyonnaise dans son rôle et son rayonnement, en assurant notamment la structuration multipolaire du territoire, la reconquête des secteurs en perte d'attractivité, la lutte contre l'étalement urbain, l'amélioration du cadre de vie et la préservation des espaces naturels et agricoles majeurs.

La DTA fixe dans ce cadre des orientations à valeur prescriptive. Dans le domaine des transports, la DTA prévoit que le système des transports de l'aire métropolitaine réponde à trois objectifs :

- le premier vise à concilier la **fluidité du trafic de transit**, un niveau de service efficace pour le **trafic d'échanges** et les **besoins en déplacement** des personnes et des biens dans la Métropole[1] elle-même ;
- le deuxième objectif concerne les **transports collectifs** et leur **attractivité** dans le but de limiter la croissance du trafic en voitures individuelles ;
- le troisième objectif est celui du **report des marchandises** produites et consommées par la Métropole sur d'autres modes de transport que la route, tels que le **fer** et la **voie d'eau**.

En ce qui concerne le réseau routier, la DTA définit trois principes :

- limiter la capacité des **pénétrantes** ;
- restreindre la création de **nouveaux diffuseurs** ;
- ne pas favoriser la **gratuité** des autoroutes.

Une modification de la DTA, en date du 25 mars 2015, porte sur l'espace interdépartemental de l'aéroport de Saint-Exupéry, soit 20 communes en respectant l'économie et les orientations de la DTA initiale.

Le Schéma régional climat-air-énergie Rhône-Alpes

Approuvé en avril 2014, le SRCAE de Rhône-Alpes a été élaboré conjointement par la Région Rhône-Alpes et par l'État. Ce document fixe la stratégie permettant d'atteindre le « facteur 4 » en 2050, c'est-à-dire d'émettre en 2050 quatre fois moins de gaz à effet de serre (GES) qu'en 1990.

Le secteur des transports est particulièrement concerné par les efforts à mener. Le SRCAE fixe ainsi pour objectifs, dans ce secteur, et **à l'échelle de la Région Rhône-Alpes** :

- une **baisse des émissions de particules fines** (PM_{10}) de 52 % en 2020 par rapport à 2007 ;
- une **baisse des émissions d'oxyde d'azote** (NO_x) de 69 % en 2020 par rapport à 2007.

En ce qui concerne la consommation énergétique et les émissions de GES, les objectifs à l'horizon 2020 sont :

- de **réduire de 16 % la consommation d'énergie finale** par rapport à 1990 (- 26 % par rapport à 2005) ;
- de **réduire de 25 % les émissions de GES** par rapport à 1990 (- 34 % par rapport à 2005).

Pour traduire la volonté de favoriser le report modal de la voiture vers les transports collectifs et modes alternatifs et d'encourager l'intermodalité, le SRCAE décline des **objectifs précis de parts modales**, à l'horizon 2020 et à l'échelle de la Région Rhône-Alpes, pour les déplacements domicile-travail. Il fixe ainsi à **18 % l'usage des transports collectifs en pôle urbain et à 10 % en couronne de pôle urbain**. Il fixe également pour 2020 des objectifs au niveau des **taux de remplissage des véhicules particuliers : 1,4** est la valeur retenue pour la mobilité locale.

Pour le transport de marchandises (près de 60 % des émissions de NO_x du secteur des transports), le SRCAE fixe pour objectif de parvenir à une **part modale du fret ferroviaire en Rhône-Alpes de 15 % en 2020 et de 18 % en 2030**.

1. La Métropole au sens de la DTA couvre tout le territoire d'application de cette directive et non la seule Métropole de Lyon.

Le Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise

Le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise a été révisé et approuvé en février 2014, suite à un premier document élaboré en 2008. Ce plan porte sur un périmètre plus important que celui du PDU de l'agglomération lyonnaise, constitué de 115 communes. Il fixe les objectifs de qualité de l'air à atteindre pour diminuer la concentration de certains polluants (particules fines et oxydes d'azote), et réduire l'exposition des populations à ces polluants. Le PPA s'inscrit donc dans un objectif global de santé publique, puisqu'environ 130 000 habitants de l'agglomération sont exposés à des dépassements des valeurs limites d'exposition aux particules fines (PM_{10} – données 2013).

Le PPA comporte **trois actions pérennes dans le domaine des transports** :

- prévoir que l'ensemble des politiques de transport visera **sur le territoire du PPA** à une **diminution des émissions entre 2007 et 2016** de :
  - 47 % en particules, sachant qu'une diminution de 40 % est attendue en tendanciel 2015,
  - 54 % en oxydes d'azote sachant qu'une diminution de 49 % est attendue en tendanciel 2015 ;
- encourager les **plans de déplacements** d'entreprises ou d'administrations ou inter-entreprises (PDIE/PDIA) pour toutes les entreprises/administrations au-delà de 250 salariés ;
- encourager l'adhésion des transporteurs à la **charte CO_2** et l'étendre aux polluants atmosphériques PM_{10} et NO_x.

Les mesures prévues par le PPA dans le domaine des transports sont censées permettre une diminution substantielle des émissions de NO_x, qui constitue un marqueur incontestable de la pollution automobile. Ainsi, la contribution des mesures transport du PPA à la baisse des émissions totales de polluants est de 16 % pour la baisse des émissions de PM_{10} et de 89 % pour celle des émissions de NO_x.

En cas d'**épisode de pic de pollution**, et toujours dans le domaine des transports, le PPA prévoit que soient considérées les mesures suivantes :

- modulation des prix des transports en commun, gratuité des vélos partagés ;
- modulation du prix du stationnement résidentiel ;
- faire évoluer l'action de circulation alternée vers une action de restriction des véhicules les plus polluants, en visant en priorité les poids lourds les moins performants en termes d'émissions ;
- promouvoir le télétravail et la visio-conférence.

Enfin, le PPA prévoit que soient poursuivies deux actions déjà inscrites dans le document de 2008 :

- l'action T1 consistant à « **interdire les poids lourds et véhicules utilitaires légers les plus polluants** » dans un périmètre donné ;
- l'action T3 consistant à « réduire les émissions de PM et NO_x à partir d'une **réduction progressive de la vitesse** » sur le réseau des **voies rapides urbaines et autoroutes**. Cette action a débuté en 2012.

Le Plan climat-énergie territorial du Grand Lyon

Le Grand Lyon a adopté en février 2012 un plan climat énergie territorial (PCET) qui fixe des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire de la Métropole de Lyon et identifie, dans un plan d'action partenarial, des mesures relatives aux transports.

Le PCET fixe notamment les objectifs suivants :

- poursuivre le plan modes doux 2009-2014 sur la période 2014-2020 **pour atteindre une part modale du vélo de 7,5 % en 2020** et un réseau cyclable de 920 km ;
- **organiser la ville pour réguler l'usage de la voiture**, ce qui passe notamment par une meilleure régulation du stationnement, une diminution des vitesses, un rééquilibrage du partage de l'espace public au profit des modes actifs et la mise en œuvre de l'action T3 du PPA ;
- optimiser la motorisation des véhicules particuliers ;
- en matière de transport de marchandises, optimiser les motorisations et améliorer l'organisation ;
- agir sur les comportements de mobilité, favoriser le report modal et créer une centrale de mobilité ;
- optimiser le réseau routier ;
- **développer les usages alternatifs à la voiture individuelle** (autopartage, covoiturage) ;
- **inciter au report modal de la voiture vers les transports collectifs** (accroissement de la fréquentation de 25 %).

Les Plans de déplacements urbains : un cadre législatif renouvelé

Le Plan de déplacements urbains 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 (« LAURE ») du 30 décembre 1996 puis la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (« SRU ») du 13 décembre 2000 ont par 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.

Évaluation environnementale

L'ordonnance du 3 juin 2004 relative à l'évaluation environnementale de certains plans et programmes (EIPPE) 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.

Égalité des droits, citoyenneté des personnes handicapées

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.

Engagement national pour l'environnement, (loi dite Grenelle 2)

La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite Grenelle 2, 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 objectif 11 au PDU, relatif à la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Modernisation de l'action publique territoriale et affirmation des métropoles (MAPTAM)

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

- **modifie les compétences des AOTU 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 (SRI) 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 autorités organisatrices de transport 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.

Nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe)

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

- 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-climat-air-énergie.

Transition énergétique pour une croissance verte (TECV)

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

- inscrit dans le code des transports l'obligation pour le PDU d'être compatible avec les objectifs du PPA 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'autorité organisatrice de la mobilité est destinataire des plans de mobilité des entreprises ;
- donne des leviers supplémentaires pour la promotion des vélos notamment pour la création de stationnement sécurisé via le code de construction et de l'habitation ;
- conforte la création et le déploiement d'infrastructure de charge pour les véhicules électriques.

Une démarche axée sur le travail partenarial et la concertation pour un projet partagé

En procédant à la mise en révision du PDU de l'agglomération lyonnaise, le SYTRAL entend doter ce territoire d'un document de planification qui témoigne d'une ambition renouvelée en matière de mobilité urbaine. Le SYTRAL vise ainsi à maintenir voire à renforcer la dynamique actuelle en faveur d'une organisation efficiente des modes de déplacements alternatifs à la voiture solo en définissant une organisation globale des déplacements, financièrement viable et mettant en regard les modes de vie des habitants, l'impératif de dynamisme économique et l'indispensable réduction des nuisances liées aux déplacements.

Le Comité syndical a délibéré, le 5 mars 2015, sur les objectifs de la révision du PDU :

- permettre une meilleure prise en compte de l'interface avec les territoires voisins ;
- favoriser la diversification des pratiques modales à l'échelle de l'agglomération lyonnaise dans le cadre d'une approche multimodale ;
- anticiper les besoins d'adaptation des réseaux de transports collectifs ;
- améliorer la qualité du cadre de vie en réduisant l'exposition des populations aux nuisances liées au trafic automobile ;
- inscrire pleinement les modes actifs dans la politique de déplacements au service de la santé publique ;
- développer une approche globale des services à la mobilité ;
- trouver des solutions adaptées aux territoires peu denses face aux enjeux de vulnérabilité énergétique ;
- mieux intégrer le transport de marchandises en ville dans la politique globale de déplacements.

Le PDU vise à élaborer une stratégie d'organisation des déplacements à l'échelle du territoire de l'agglomération lyonnaise, c'est pourquoi il était important que cette démarche soit partagée et débattue avec les acteurs et usagers concernés.

Une démarche de travail partenarial

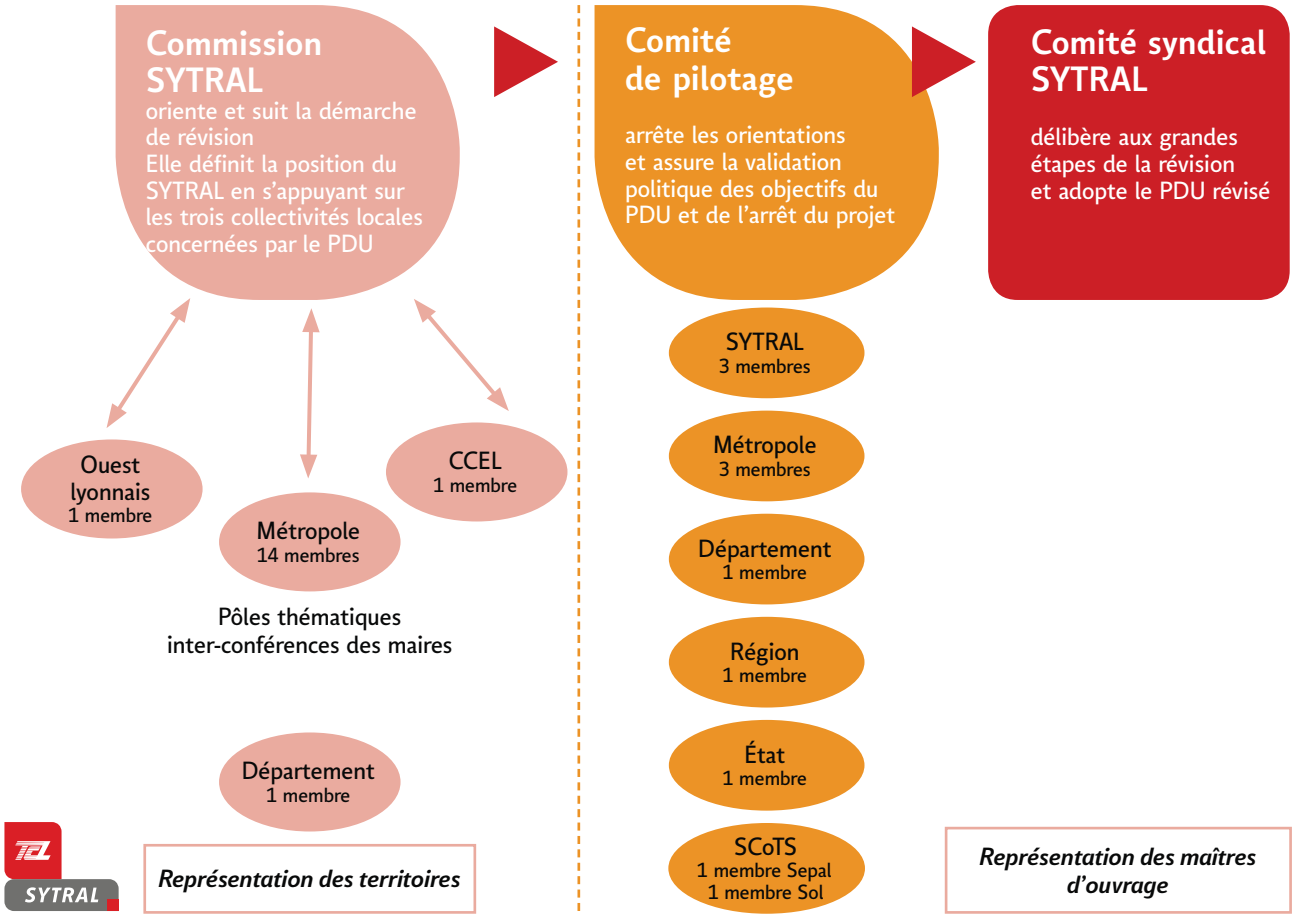
Le SYTRAL a fait le choix stratégique d'un processus partenarial ouvert et transparent, afin que le PDU approuvé par le Comité syndical au terme de la procédure de révision constitue un document partagé par les acteurs en charge de sa mise en œuvre.

L'article L. 1214-14 du Code des transports précise que les services de l'État, de même que les régions et les départements au titre de leur qualité d'autorités organisatrices de transport ou de gestionnaires d'un réseau routier et, le cas échéant, le président de l'établissement public en charge du SCoT, sont associés à l'élaboration du PDU.

Par ailleurs, si le SYTRAL s'est substitué à la Métropole de Lyon (créée au 1er janvier 2015) quant à l'exercice de sa compétence d'organisation des transports y compris la compétence PDU, la Métropole est autorité organisatrice de la mobilité (AOM) compétente en matière d'autopartage, de covoiturage, de modes actifs, d'organisation des marchandises en ville et de logistique urbaine. La Métropole de Lyon exerce également des compétences en matière de conception et d'exploitation de la voirie, d'espaces publics et de parcs et aires de stationnement. Ces compétences font de la Métropole de Lyon un partenaire essentiel du SYTRAL dans l'exercice de sa compétence tenant à l'élaboration et à la mise en œuvre du PDU de l'agglomération lyonnaise.

La méthodologie retenue dans le cadre de la démarche PDU s'est ainsi structurée autour de différentes instances : la Commission SYTRAL, le Comité de pilotage du PDU et le Comité syndical du SYTRAL.

Les instances politiques



Il en est ressorti, au niveau méthodologique, trois points structurants de la démarche PDU :

- dialectique entre moyen terme et prospective : le PDU se fonde sur une réflexion prospective à l'horizon 2030, permettant ainsi la cohérence et la pérennité des actions programmées à horizon 2022 ;
- transversalité thématique et focus territorial pertinent : la démarche de travail s'est appuyée sur une analyse transversale et des échelles adaptées aux différentes thématiques ;
- préoccupation tenant au réalisme financier et à la soutenabilité du PDU : les réflexions menées autour du PDU ont porté une attention constante au contexte financier et à la problématique particulière tenant à la pérennisation des moyens à allouer à la mise en œuvre effective du plan d'action.

Une procédure formalisée de consultation sur demande

L'article L. 1214-14 du Code des transports dispose que « Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des 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 mentionnées à l'article L141-1 du Code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet ».

Le SYTRAL a fait mention de cette procédure formalisée de consultation sur demande dans la délibération de prescription de la révision, aux fins de favoriser la diffusion de l'information et d'alerter les acteurs intéressés.

Le choix de la concertation

Le SYTRAL a par ailleurs eu l'ambition d'inscrire le PDU dans une démarche volontaire et innovante de concertation et d'expertise, qui permette tant l'intervention du citoyen (dans ses différentes facettes d'usager, d'habitant, de riverain, etc.) que l'apport des professionnels, des techniciens ou des spécialistes issus du monde universitaire. Suivant des modalités annoncées dans la délibération du 5 mars 2015, le SYTRAL a ainsi opté en faveur d'une démarche de concertation ambitieuse, reposant sur la combinaison de divers dispositifs :

- des **ateliers partenariaux**, groupes de travail technique rassemblant des représentants des collectivités partenaires, des experts ainsi que des représentants d'associations et de professions concernées autour de neuf thématiques. Ces groupes de travail ont été réunis à six reprises, d'avril 2015 à avril 2016, et ont rassemblé de 15 à 30 participants en moyenne. Des temps d'échange avec des représentants d'associations, de la société civile (comme le conseil de développement de la Métropole de Lyon) ou des professions concernées ont aussi été organisés ;

Les neuf groupes de travail thématiques du PDU

1 : Mobilité environnement (dont énergie) et santé publique
2 : Mobilité, dynamisme économique et rayonnement
3 : Mobilité et cohésion sociale
4 : Performance des modes de déplacements et aménagement de l'espace public
5 : Financement des systèmes de transports et services de mobilité
6 : Le transport de marchandises dans la politique globale de déplacements
7 : Bassins de vie et multipolarité : spécificités et solutions adaptées selon les territoires
8 : Évolution des modes de vie et comportements de mobilité
9 : Interface avec les territoires voisins au sein de l'aire métropolitaine

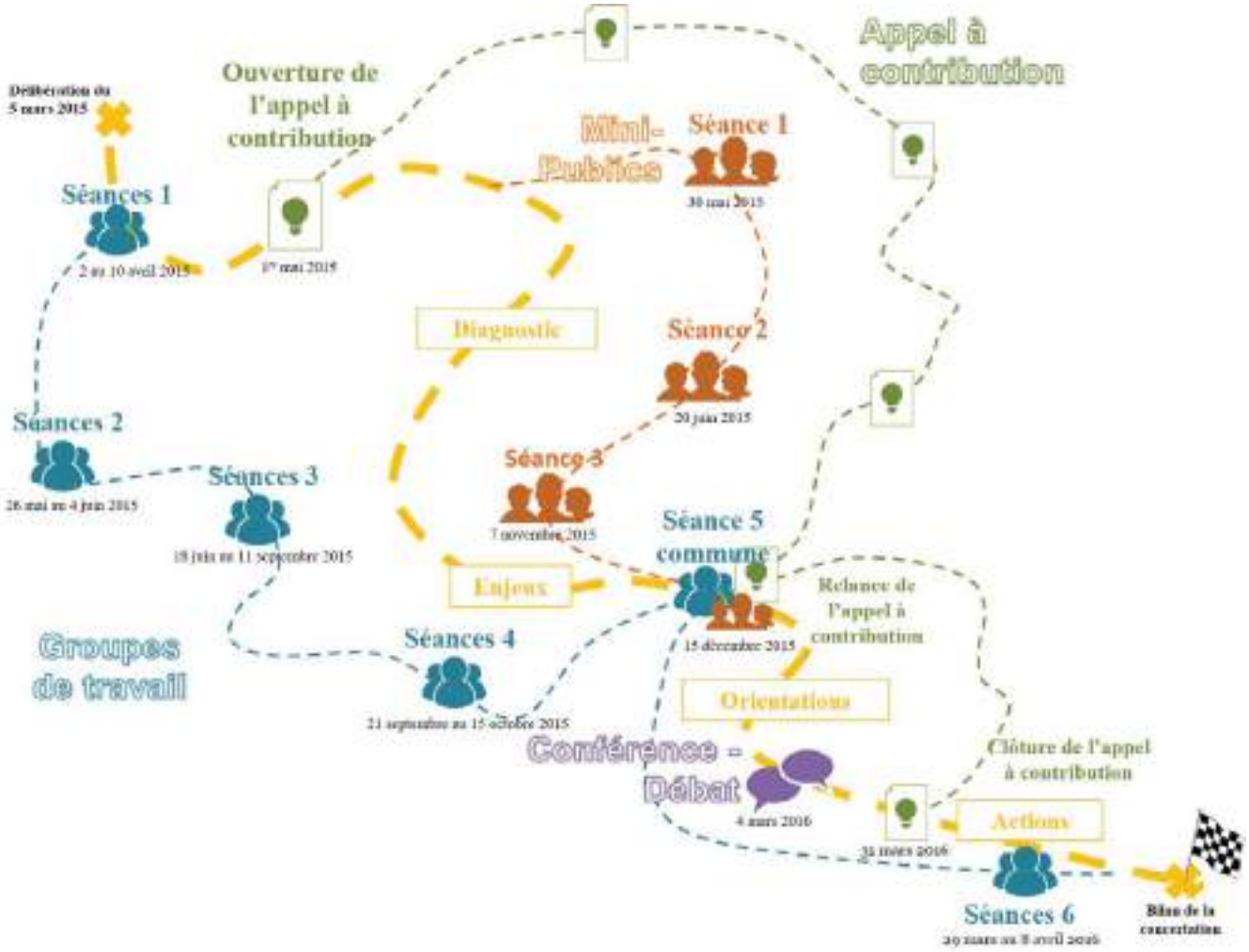
- des **séances de travail avec des habitants** non spécialistes, divers dans leurs caractéristiques sociales, leur lieu de résidence et leurs déplacements. Ce dispositif de type mini-publics s'est organisé autour de trois groupes d'une dizaine d'habitants volontaires chacun. Les 38 habitants mobilisés au total dans cette démarche ont ainsi pu témoigner de leurs pratiques de mobilité et échanger sur leur vision et leurs attentes en matière de politique de déplacements ;
- une **conférence-débat** ouverte à tous, mêlant des experts, des représentants de la société civile et le grand public. Cette conférence a eu lieu le 4 mars 2016 et a rassemblé 160 participants autour du thème « Nouvelles mobilités : quelles places, quels rôles pour les collectivités, les acteurs privés et les habitants ? » ;
- un espace dédié d'information et d'expression sur le **site internet** du SYTRAL, sur lequel les habitants, les associations et la société civile ont pu se tenir informés et déposer des contributions. L'appel à contributions a été ouvert du 1er mai 2015 au 31 mars 2016. 389 contributions individuelles ont été reçues, plus 29 émanant de la société civile.

L'équipe projet de la révision du PDU a par ailleurs eu le souci d'organiser la **transversalité entre les différents dispositifs** mis en place, en fonction de l'état d'avancement général de la démarche.

Ainsi, la **production des mini-publics** a été présentée et valorisée dans le cadre des groupes de travail et de la conférence-débat. De même, le 15 décembre 2015, le regroupement de l'**ensemble des participants des groupes de travail et des habitants des mini-publics** a été un temps fort du PDU. Cette journée a permis de capitaliser les travaux réalisés, d'échanger et de partager les premiers éléments issus des différents dispositifs. Elle a également été l'occasion d'animer un **échange entre techniciens et élus**, sous la forme d'auditions des rapporteurs des différents groupes de travail par les élus impliqués dans la révision du PDU.

Le comité syndical du SYTRAL a pris acte du bilan de la concertation par délibération.

Cheminement et étapes de la démarche de concertation



Auteur : Planète publique

Les enseignements du diagnostic

© RUCH MP / Agence d'Urbanisme de Lyon

Cette partie présente les principaux enseignements du diagnostic élaboré par l'Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise dans le cadre de la démarche de révision du PDU. Ces enseignements ont été alimentés et complétés par les participants aux groupes de travail techniques.

Une agglomération dynamique avec des fragilités à résorber

L'agglomération lyonnaise fait preuve d'un dynamisme démographique et économique certain depuis la fin des années 1990. Elle accueille aujourd'hui deux tiers des habitants et trois quarts des emplois de l'aire urbaine. Attractive, elle est marquée par une dissociation importante entre lieux d'emplois et lieux d'habitation ainsi que par des liens d'interdépendance qui se sont accentués avec ses territoires voisins. Néanmoins, certains territoires et une part non négligeable des populations restent à l'écart de ce dynamisme métropolitain et l'accès à la mobilité reste source de profondes inégalités sociales et territoriales. La pollution atmosphérique liée au trafic automobile constitue un sujet préoccupant pour l'agglomération, compte tenu notamment des risques sanitaires engendrés pour les populations qui y habitent ou y travaillent.

Un fort développement démographique, un dynamisme économique porté par les services

L'agglomération lyonnaise connaît un fort développement démographique depuis la fin des années 1990, avec **9 % d'habitants supplémentaires** entre 1999 et 2011. La dynamique économique suit la même tendance. **En 2013, après dix ans de hausse continue, l'agglomération comptait près de 710 000 emplois.** Cette croissance globale s'est d'ailleurs maintenue après la crise de 2008, alors que d'autres agglomérations françaises marquaient le pas. Cette dynamique a été principalement portée par les emplois de services et a surtout profité au Centre (Lyon et Villeurbanne) qui accueille aujourd'hui la moitié des emplois de l'agglomération.

Le type d'emplois présents dans la Métropole de Lyon atteste aujourd'hui de son **rôle de commandement économique, lié aux fonctions métropolitaines, mais confirme également l'importance des fonctions présentielles**, liées aux besoins d'une population en plein essor. Les zones industrielles concentrent également des volumes d'emplois importants, notamment dans l'Est lyonnais avec près de 100 000 emplois. Les activités logistiques d'approvisionnement connaissent quant à elles un net desserrement et continuent à s'éloigner du cœur de l'agglomération, en direction de l'Est.

L'agglomération lyonnaise est le second pôle d'enseignement et de recherche en France, et compte 147 000 étudiants et 11 500 chercheurs et enseignants-chercheurs. Ces effectifs sont en constante progression ; en 2020, un habitant sur dix de la Métropole de Lyon sera un étudiant.

L'agglomération est par ailleurs très prisée pour le tourisme d'affaires comme pour le tourisme d'agrément. Avec chaque année plus de 6 millions de visiteurs, l'**activité touristique génère un chiffre d'affaires annuel d'un milliard d'euros**. Cette activité en forte croissance induit une pression réelle sur le système de déplacements, notamment pour répondre aux situations de forte affluence lors des grands événements.

L'agglomération lyonnaise : CHIFFRES-CLÉS

1 375 000 habitants, soit 63 % des habitants de l'aire urbaine, dont 147 000 étudiants, 580 000 actifs occupés, 115 000 demandeurs d'emplois, 280 000 personnes âgées.

120 000 habitants supplémentaires entre 1999 et 2011.

710 000 emplois, soit 78 % des emplois de l'aire urbaine, dont ¼ sont occupés par des actifs résidant hors agglomération.

+ 2 % de hausse de l'emploi salarié privé entre 2008 et 2013.

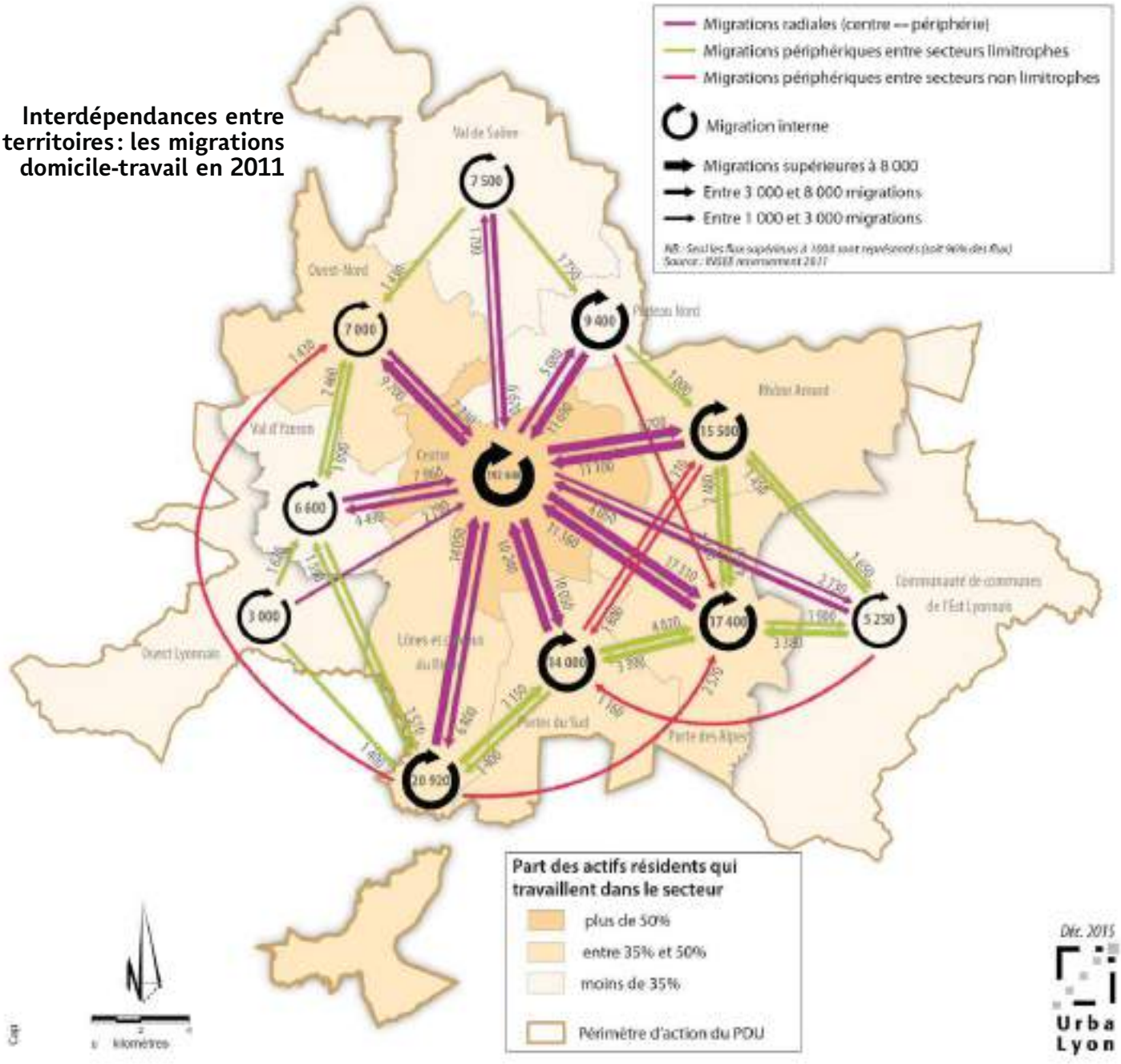
90 % des actifs résidant dans l'agglomération y travaillent.

Habitat et emploi : une déconnexion croissante au sein de l'agglomération

La déconnexion entre lieux d'emplois et d'habitat est une tendance majeure des évolutions récentes. **Au sein de l'agglomération**, si 2/3 des actifs qui résident dans le Centre (Lyon et Villeurbanne) y travaillent aussi, la tendance est inverse **dans les bassins de vie périphériques, où 1/3 seulement des actifs résidents travaillent au sein du même bassin de vie**[2]. Par ailleurs :

- les trois grands types de relations (du Centre aux périphéries, des périphéries au Centre, des périphéries entre elles) sont à peu près équivalentes en volumes ;
- les relations de périphérie à périphérie ont augmenté de 7 % entre 2006 et 2011 ;
- sur la même période, la polarisation du Centre s'est stabilisée ;
- parallèlement, les sites tertiaires périphériques des secteurs Ouest-Nord et Porte-des-Alpes ont vu leur attractivité se renforcer, y compris pour les actifs résidant dans le Centre.

Interdépendances entre territoires : les migrations domicile-travail en 2011



2. Les chiffres mobilisés ici sont issus des données 2011 de l'INSEE sur les migrations domicile-travail : ils traduisent donc une forme de dépendance entre territoires, et non des flux quotidiens.

Une aire d'influence qui s'est élargie

Un quart des 710 000 emplois de l'agglomération lyonnaise est occupé par des **actifs résidant à l'extérieur**. Ces 180 000 actifs viennent pour l'essentiel des territoires limitrophes (Nord-Isère, côtière de l'Ain, Pays viennois, vallée du Gier), mais un tiers d'entre eux habitent en dehors de l'aire urbaine (ce phénomène s'est accentué depuis 2006).

Par ailleurs, le pourcentage des actifs résidents de l'agglomération occupant un emploi à l'extérieur de l'agglomération a connu une hausse d'environ 9 %.

Un dynamisme métropolitain qui doit profiter à toutes les populations et à tous les territoires

Les écarts de revenus sont toujours marqués et reflètent une **segmentation socio-spatiale** : Rillieux-la-Pape, Vaulx-en-Velin, Vénissieux, Saint-Fons, Pierre-Bénite et Givors accueillent les populations les plus modestes, tandis que Lyon et les communes de l'Ouest et du Nord de l'agglomération regroupent des ménages plus aisés. Par ailleurs, si l'agglomération lyonnaise a gagné des emplois au cours des quinze dernières années, ce mouvement s'est accompagné d'un **déclin de l'emploi dans les territoires industriels**, avec en particulier d'importantes pertes d'emploi à Vénissieux, Feyzin ou Givors. Enfin, le **chômage continue de progresser** tout en restant inférieur à celui constaté dans d'autres grandes agglomérations. Dans la Métropole de Lyon, près de 115 000 personnes sont éloignées de l'emploi, soit près d'un actif sur cinq.

12 % de la population de la Métropole de Lyon vit dans l'un des **37 quartiers de la politique de la ville**. Sept de ces quartiers accueillent des populations, dont le revenu médian est inférieur à 9 000 euros par an : Parilly (Bron), les Vernes (Givors), Moncey (Lyon 3e), La Saulaie (Oullins – La Mulatière), la-Grande-Île (Vaulx-en-Velin), Minguettes-Clochettes (Vénissieux – Saint-Fons) et les Buers Nord (Villeurbanne). La population des quartiers de la politique de la ville est par ailleurs moins motorisée, donc **fortement dépendante de la marche et du transport public** (36 % de ménages sans voiture contre 27 % dans l'agglomération, avec parfois plus de 50 % de ménages non-motorisés dans les quartiers de première couronne). Or, si pour certains de ces quartiers la desserte en transport public a été grandement améliorée (mise en service de T4 à Vénissieux, de T2 à Bron, C2 à Rillieux-la-Pape, C3 à Vaulx-en-Velin), certains sites restent à intégrer dans cette dynamique (Villeurbanne – Saint-Jean, Saint-Fons). Les services de mobilité tels que l'autopartage ou la location de vélos sont globalement absents de ces territoires, et de surcroît peu accessibles aux publics en difficulté (besoin d'une carte bancaire, paiement d'une caution, freins cognitifs, etc.). L'**accès à l'emploi, à la formation et aux services reste une problématique cruciale**. Même si des améliorations sont d'ores et déjà prévues en matière de transport public, des solutions complémentaires devront être apportées pour répondre à la diversité des besoins des populations concernées et des solutions complémentaires devront être trouvées.

Près de 50 % des inscrits à Pôle Emploi n'ont pas de moyen de transport individuel. Pour d'autres, l'absence de permis de conduire constitue un obstacle majeur dans l'accès à l'emploi. Autre facteur de vulnérabilité, le vieillissement prévisible de la population à l'horizon 2030 : entre 2013 et 2030, tous les territoires seront marqués par un vieillissement de la population, phénomène qui pourrait être accentué à l'Ouest. Or, une partie des retraités auront de plus faibles revenus à l'horizon 2020, notamment pour ceux ayant connu des carrières incomplètes. Ces mécanismes ajoutent une exigence supplémentaire dans le défi que les politiques de déplacements doivent relever en matière de cohésion sociale.

250 000 habitants du Centre de l'agglomération régulièrement exposés à une pollution atmosphérique importante

La pollution de l'air est un sujet très préoccupant pour l'agglomération lyonnaise compte tenu de ses impacts en matière d'environnement et de santé publique. Si la plupart des polluants sont en diminution dans l'agglomération, des dépassements de valeurs réglementaires sont régulièrement constatés. Ainsi, en 2013, le long de l'A7, les nombres de jours de dépassement du seuil réglementaire pour les PM_{10} (50 µg/m^3) ont été largement dépassés (69 jours pour 35 jours/an autorisés).

Le dépassement régulier des seuils autorisés pour les émissions de dioxyde d'azote (NO_2) et de particules fines (PM_{10}), expose l'État français à un contentieux avec l'Union européenne[3]. Le **trafic routier** est directement en cause, puisqu'il est **responsable des deux tiers des émissions de NO_2** (qui proviennent à plus de 90 % des motorisations diesel) **et d'un tiers pour les particules**. Les voitures particulières ne sont pas seules en cause : 50 % des émissions de dioxydes d'azotes et 40 % des particules fines dues au transport sont imputables au transport routier de marchandises (poids lourds et véhicules utilitaires légers). Les particules fines sont issues de la combustion du carburant, mais également des pièces en roulement (freins, pneumatiques). L'enquête déplacements de 2015 montre par ailleurs une nette diésélisation du **parc automobile**, qui est aujourd'hui de 59 % dans l'agglomération contre 43 % en 2006. Les **territoires les plus denses et traversés par les axes routiers importants** sont les plus vulnérables en matière de pollution de l'air. Le Centre est particulièrement concerné : Air Rhône-Alpes estime que **40 % de la population de Lyon et Villeurbanne**, soit environ 250 000 habitants, est **régulièrement exposée à des dépassements des seuils réglementaires de NO_2**. L'Est de l'agglomération est également dans une situation préoccupante compte tenu de la présence du boulevard L. Bonnevay, de la rocade Est, de l'A42 et de l'A43.

Les épisodes de pics de pollution ne doivent pas faire oublier qu'il est tout aussi essentiel d'**agir sur la pollution « de fond », quotidienne**. Les populations vivant, travaillant ou fréquentant des équipements à proximité immédiate des grands axes routiers sont les plus exposées à la pollution atmosphérique, dont on sait aujourd'hui qu'elle est la cause de pathologies respiratoires sévères. L'Institut national de veille sanitaire a estimé que dans l'agglomération lyonnaise **environ 500 décès survenus en 2008-2009 étaient imputables à la pollution atmosphérique**. La réduction des pollutions est donc un enjeu environnemental et sanitaire majeur.

Un développement important des réseaux et services de mobilité depuis quinze ans

Durant les quinze dernières années, les différents dispositifs de déplacements de l'agglomération lyonnaise ont connu des évolutions considérables. Elles dessinent une réelle diversification des offres de mobilité, et restent néanmoins confrontées à des demandes d'amélioration continue en termes de desserte, d'efficacité et de complémentarité des modes.

Un développement considérable du réseau et de l'offre de transport collectif, qui demande à être poursuivi

En 2014, la **fréquentation du réseau TCL s'élève à 1,5 million de voyages quotidiens**, ce qui en fait le **premier réseau de province**. Deux milliards d'euros ont été investis depuis 2001 pour faire évoluer ce réseau qui comporte aujourd'hui 30 kilomètres de lignes de métro (4 lignes et 2 funiculaires) et 60 kilomètres de tramway (5 lignes). Le maillage des lignes fortes a été renforcé

3. L'État français risque une condamnation pour non-respect des seuils réglementaires en PM_{10} et NO_2, l'amende prévue étant de l'ordre de 85 à 100 millions d'euros par an à compter de 2015.

et une réorganisation des lignes de bus a permis de valoriser 26 lignes majeures (C1 à C26). À ce réseau s'ajoute la liaison ferroviaire Rhônexpress, mise en service en 2010 pour relier l'aéroport de Saint-Exupéry à la Part-Dieu. La fréquentation globale des TCL a connu une forte hausse de 2009 à 2014 (+ 26 %), les **lignes fortes en ayant absorbé les trois quarts**. On observe aujourd'hui des phénomènes de saturation sur plusieurs lignes de métro (A, B, D) et de tramway (T2, T3, T4), ainsi que sur certaines lignes de bus (C3, C13…) en période de pointe.

Inscrite dans le SCoT de l'agglomération lyonnaise, la volonté de maillage du territoire par un réseau de transport collectif d'agglomération implique un renforcement des capacités et le développement de nouvelles lignes fortes entre polarités urbaines, et ce dans un contexte financier tendu qui contraint les capacités d'investissement des collectivités. L'amélioration des performances des lignes de bus constitue alors un enjeu important en matière de service pour l'usager, de desserte des territoires et de diminution des coûts d'exploitation.

Au cours de la dernière décennie, l'**offre de Transport express régional (TER) s'est fortement développée** sous l'impulsion de la Région Rhône-Alpes :

- entre 2006 et 2013, l'offre a crû de 20 % sur les 36 gares de l'agglomération lyonnaise ;
- le trafic a connu une hausse substantielle (12 % entre 2007 et 2012), entraînant notamment la saturation de la gare de la Part-Dieu (1re gare de correspondance en France) et de certains trains aux heures de pointe.

Suite au protocole REAL de 2005, le cadencement des services a été mis en œuvre, une tarification et un titre de transport intégrés ont été instaurés (carte OùRA !) et les conditions de rabattement ont été améliorées par l'aménagement de pôles d'échanges et de parcs-relais. Enfin, depuis fin 2012 a été mise en place une desserte par tram-train sur deux des trois branches de l'Ouest lyonnais.

Avec les lignes de métro A, B et D, le tramway T3 et la liaison Rhônexpress, ce réseau ferroviaire est au cœur du réseau express de l'aire métropolitaine identifié par le SCoT de l'agglomération lyonnaise. Il connaît toutefois des problèmes de qualité de service sur les lignes existantes et de capacité de l'infrastructure sur le cœur du nœud ferroviaire lyonnais, empêchant une augmentation de fréquences. Une première phase de travaux est prévue sur ce nœud ferroviaire à l'horizon 2020 pour en améliorer la robustesse ; une augmentation significative des capacités ne pourra être recherchée qu'à un horizon plus lointain, au-delà de 2030.

Les **aménagements et services favorisant l'intermodalité se sont développés** et l'offre de stationnement de rabattement atteint désormais 10 000 places pour la voiture (contre 4 100 en 2002) et 1 200 places pour le vélo sur l'ensemble des parcs-relais TCL et TER de l'agglomération lyonnaise. La saturation de certains équipements dès lors qu'ils sont connectés à une ligne performante pose aujourd'hui la question de leur évolution et de leurs conditions d'utilisation. Elle interroge la place donnée au rabattement en voiture sur les transports collectifs et la stratégie à adopter en matière de parcs-relais.

Une progression constante de la mise en accessibilité des modes de transport et des espaces publics

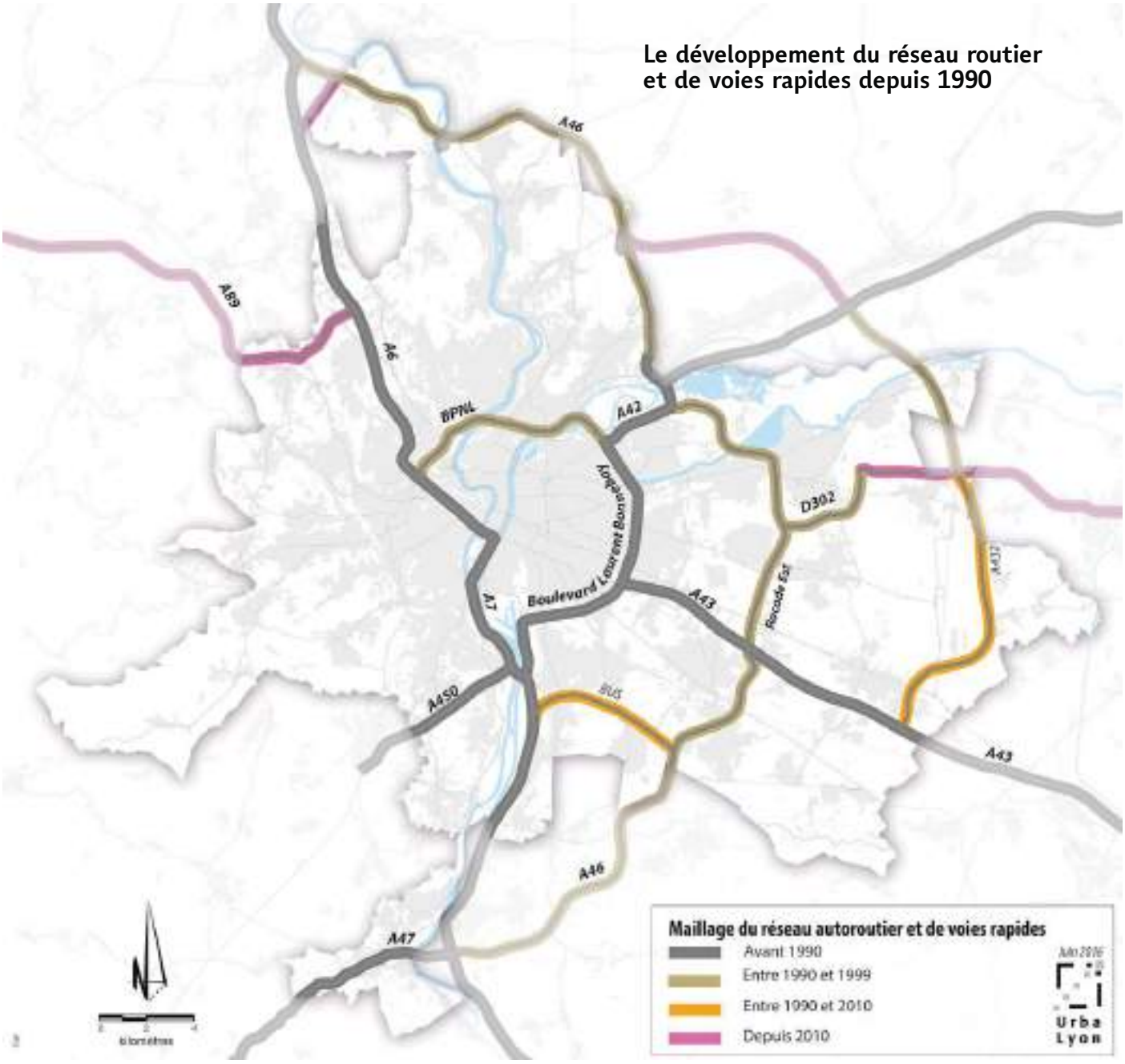
La politique de mise en accessibilité à destination des personnes à mobilité réduite s'est amplifiée avec la mise en œuvre des schémas directeurs d'accessibilité des transports et de la voirie.

100 % du réseau métro et tramway, 99 % des bus et 60 % des arrêts TCL sont aujourd'hui accessibles. Des améliorations significatives ont aussi été réalisées sur la voirie et les espaces publics, et près des deux tiers des carrefours de la Métropole de Lyon sont aujourd'hui équipés en feux sonores pour les malvoyants.
(L'annexe accessibilité détaille ces éléments de bilan.)

Un réseau routier dense, confronté à des problèmes de congestion et générateur de nuisances

L'agglomération lyonnaise bénéficie d'un réseau dense d'autoroutes et de voies rapides, dont le maillage s'est poursuivi depuis les années 1990. Il a notamment été complété par la réalisation d'infrastructures périphériques et de contournement mais aussi par de nouvelles « pénétrantes » comme l'A89. Ce réseau dédié aux transports routiers cumule plusieurs types de trafic (interne, échange, transit) et est quotidiennement congestionné aux heures de pointe.

Le développement du réseau routier et de voies rapides depuis 1990



Bien que les trafics routiers soient globalement en baisse dans l'agglomération, on continue à observer des **charges de trafic très importantes sur plusieurs axes de l'agglomération** : le boulevard périphérique Laurent Bonnevay (plus de 100 000 véhicules par jour), l'axe A6-A7 (plus de 115 000 véhicules par jour), la rocade Est (85 000 véhicules par jour) ainsi que de nombreuses voiries locales comme le tunnel sous la Croix-Rousse, les quais en rive droite du Rhône et l'avenue Tony Garnier (de 50 000 à 80 000 véhicules/jour).

Ce réseau routier est aujourd'hui confronté à des **enjeux de réduction des nuisances pour la préservation de la qualité de vie et de la santé des riverains**, en plus de l'objectif de diminution du trafic automobile qui s'impose à tout PDU. L'intégration urbaine de plusieurs grands axes a certes été améliorée, que ce soit par des opérations majeures de requalification qui ont engendré une réduction du trafic, ou par des baisses de vitesses sur les voies rapides urbaines dans le cadre d'une première étape de la mise en œuvre du plan de protection de l'atmosphère (PPA) en 2012. Le SCoT de l'agglomération lyonnaise invite à amplifier cette politique :

- en poursuivant l'apaisement des vitesses et en améliorant l'insertion urbaine de l'A6, l'A7, l'A43, du boulevard Laurent Bonnevay et de l'A47 en traversée de Givors ;
- en identifiant des sites de projet, dits d'« agrafes urbaines », qui peuvent être concernés par une requalification des infrastructures routières (A6, A7, A43, A47, boulevard périphérique) afin de limiter les coupures urbaines et de réduire les nuisances subies par les riverains.

Par ailleurs, l'**organisation actuelle du réseau autoroutier et de voies rapides continue à orienter vers le Centre de l'agglomération un certain nombre de flux automobiles de transit**.

De nouveaux services et un réseau en développement pour continuer à augmenter l'usage du vélo

Inauguré en 2005, le **système Vélo'v** a contribué à dynamiser la politique de l'agglomération lyonnaise en faveur du vélo. Avec 349 stations principalement situées à Lyon et Villeurbanne, ce système connaît un réel succès (61 000 abonnés annuels et 8,3 millions de locations en 2014). Il a également permis de rendre ce mode de déplacements visible dans l'espace public et a incité de nombreux usagers à le pratiquer. Des comptages ont permis d'estimer qu'aujourd'hui un vélo sur trois en circulation dans le Centre est un Vélo'v.

Plus de 600 kilomètres de linéaires cyclables sont aujourd'hui aménagés (deux fois plus qu'en 2008). Le réseau cyclable s'est en particulier fortement développé dans le Centre et à l'Est. Le nombre d'arceaux sur voirie a triplé depuis 2008 et dépasse aujourd'hui les 10 000 (soit 20 000 places de stationnement vélo). Par ailleurs, la subvention à l'achat de vélo à assistance électrique, proposée par le Grand Lyon en 2012, a rencontré un vif succès, avec plus de 1 600 subventions accordées lors de sa seule année d'existence. Les données de comptage disponibles sur le Centre de l'agglomération font état d'augmentations de trafic importantes sur certains axes comme la rue de la Part-Dieu ou les quais du Rhône.

L'essor de nouveaux services de mobilité : vers un changement du rapport à l'automobile ?

L'enquête déplacements 2015 montre que l'équipement des ménages en voitures a cessé d'augmenter et confirme l'enjeu de promouvoir des usages différents, plus partagés, de la voiture.

Le **covoiturage** incite les automobilistes à se regrouper dans le même véhicule pour effectuer leur trajet. Sa promotion repose sur des campagnes d'information et la mise en place de sites internet dédiés. Celui de la Métropole de Lyon a ouvert en 2009, celui du département en 2013. Suite à une enquête réalisée en 2013 auprès d'un panel d'habitants de la Métropole de Lyon, environ 5 % déclarent covoiturer au moins deux fois par semaine pour leurs déplacements liés au travail ou aux études, dont une majorité depuis moins d'un an.

L'**autopartage** est un service de location de voiture conçu comme une alternative à la possession d'un véhicule. Apparues dans l'agglomération lyonnaise au début des années 2000, les offres d'autopartage se sont fortement développées depuis, avec une multiplication des systèmes, des types de véhicules et des opérateurs, en particulier dans le Centre de l'agglomération (Bluely, Citiz LPA). Si l'autopartage reste une pratique marginale, les enquêtes disponibles montrent que les abonnés réduisent progressivement leur kilométrage parcouru en voiture et s'ouvrent à la multimodalité.

Différents dispositifs pour inciter au changement de comportement

Pour inciter à des pratiques de mobilité plus durables, des **actions portant sur l'information, la communication et la sensibilisation** au changement de comportement ont été menées.

Des démarches concertées de **management de la mobilité** ont ainsi été conduites auprès de différentes cibles (salariés, scolaires, personnes en insertion…) depuis 2003. Elles se sont notamment traduites par la réalisation de près de 150 plans de déplacements d'entreprises et 14 démarches inter-entreprises (PDIE) sur le territoire de la Métropole de Lyon. En 2012, Aéroports de Lyon s'est également engagé dans un PDIE qui implique 21 entreprises et 2 400 salariés. Ces démarches, efficaces dès lors qu'elles reposent sur une animation dédiée, permettent aux salariés d'expérimenter des solutions alternatives à l'autosolisme.

Depuis 2009, la **plateforme mobilité emploi insertion** a permis de déployer des aides individuelles de diverses natures à destination de publics en insertion pour lesquels la mobilité constitue un frein dans l'accès à l'emploi. Cette plateforme a notamment permis d'expérimenter des formes spécifiques d'accompagnement (par exemple, des « parcours découverte » dans le réseau TCL ou TER) qui montrent que ce champ de l'accompagnement des publics doit être pleinement investi par les opérateurs de mobilité.

L'**information multimodale** s'est également développée en investissant de nouveaux canaux. Le service Onlymoov' propose aujourd'hui aux usagers se déplaçant dans l'agglomération lyonnaise un calculateur d'itinéraire multimodal, combiné avec une information en temps réel, disponible sur internet et sur application mobile Optymod'Lyon.

Le bilan de ces différentes mesures, qui ont un impact réel sur les usagers et leurs comportements, invite à **faire progresser leur portée et à diversifier les publics touchés**. S'il paraît essentiel d'amplifier la dynamique des PDE et PDIE, le management de la mobilité doit également toucher à l'avenir une population plus large que les salariés ou les demandeurs d'emploi : scolaires, étudiants, personnes âgées par exemple.

Un contexte institutionnel et financier en mouvement

Au cours de la dernière décennie, la répartition des compétences et les modalités d'action et de financement en matière de déplacements ont connu des évolutions importantes.

Ce contexte implique de rechercher les **meilleures synergies entre les différents réseaux et services de mobilité**, en dépassant les frontières institutionnelles et territoriales. De ce fait, la **gouvernance des politiques de déplacements** implique des coopérations étroites :

- entre le SYTRAL et la Métropole de Lyon, et les intercommunalités couvrant l'Est et l'Ouest lyonnais ;
- avec le Syndicat mixte des transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise (SMT AML), chargé de coordonner les systèmes d'information, la tarification et les services de transport entre les agglomérations de Lyon, Vienne, Saint-Étienne et du nord-Isère ;
- avec les conseils départementaux de l'Ain et de l'Isère pour la desserte en cars de l'agglomération lyonnaise ;
- avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes, autorité organisatrice du transport régional et en particulier du TER, et depuis peu (loi NOTRe du 7 août 2015) chef de file pour l'organisation de l'intermodalité et, en 2017, autorité organisatrice des transports routiers interurbains départementaux ;
- avec l'État, responsable du réseau autoroutier, qui reste, via l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF), un co-financeur potentiel de nouveaux projets de transport et d'infrastructure ;
- avec les communes, qui conservent des prérogatives importantes en matière d'organisation de la circulation et de gestion du stationnement sur voirie notamment.

Par ailleurs, les **offres de mobilité proposées par les acteurs privés et associatifs** se sont considérablement multipliées ces dernières années et interpellent aujourd'hui la capacité de régulation des acteurs publics, dans un contexte financier contraint.

Le **financement du système de transport et de déplacements** demeure en effet un des principaux postes de dépenses des collectivités, en matière d'investissement mais aussi d'entretien et d'exploitation. Depuis 2001, le SYTRAL a investi 2 milliards d'euros dans les transports collectifs. Sur le mandat 2009-2014, le Grand Lyon a consacré 1,3 milliard d'euros, soit plus de 40 % de son budget d'investissement, à des actions en matière de mobilité. Or, les perspectives font état d'un renforcement des contraintes financières qui vont peser sur les politiques de déplacements, en raison :

- de la baisse engagée des dotations de l'État ;
- du poids des dépenses d'exploitation et d'entretien, et de l'importance grandissante d'investissements récurrents liés au renouvellement et à la modernisation des matériels et systèmes utilisés ;
- des besoins persistants en matière de renforcement et de développement des offres et services de mobilité.

Dans ces conditions, les orientations de la politique de déplacements devront nécessairement **intégrer le souci d'optimisation** des dépenses et des recettes. Cela peut passer par la recherche de nouvelles sources de financement, mais aussi par une **redéfinition des lignes de partage** et des complémentarités possibles entre politiques publiques et initiatives privées. Enfin, on observe un manque de connaissance sur la réalité des coûts et des financements du système de mobilité à l'échelle de l'agglomération. L'**élaboration d'un compte déplacements** apparaît nécessaire pour éclairer l'action des collectivités et les stratégies des usagers.

Stationnement et partage de l'espace public : deux leviers d'action majeurs à mobiliser

Le stationnement et le partage de l'espace public sont deux leviers majeurs des politiques de déplacements. Le stationnement est un facteur clé du choix modal et permet une régulation fine et ciblée de l'accessibilité automobile à un lieu. Quant au partage de l'espace public, il constitue un outil stratégique pour assurer les performances attendues des différents modes de déplacements. Plusieurs éléments de diagnostic invitent à une mobilisation accrue de ces deux leviers au service de la régulation des déplacements.

Des politiques de stationnement qui interrogent la place de la voiture particulière sur l'espace public

Le stationnement dans la Métropole lyonnaise : CHIFFRES-CLÉS

Plus d'un million de places de stationnement au total.

Une offre publique de stationnement constituée de :

- 400 000 places de stationnement sur voirie (50 000 seulement font l'objet d'une réglementation arrêtée par la commune) ;
- 30 000 aires de stationnement et 20 000 places en parcs ;
- 10 000 places en parcs-relais connectées au réseau urbain ou au réseau ferroviaire.

L'agglomération lyonnaise comprend plus d'**un million de places de stationnement** sur son territoire, sachant qu'une minorité seulement relève d'une régulation directe par la puissance publique. En effet, sur le territoire de la Métropole de Lyon[4], l'**offre publique de stationnement ne représente que 40 % des places**. Par ailleurs, cette **offre globale de stationnement n'a cessé d'augmenter** sous l'influence conjointe :

- de la construction de nouveaux parcs de stationnement : plus de 4 000 places ont été réalisées dans de nouveaux parcs publics dans le Centre de l'agglomération depuis 2005 (parcs Morand, Fosse aux Ours, Brotteaux, Archives, Gros Caillou…). Le PDU de 2005 prévoyant que cette offre supplémentaire entraîne la suppression en nombre équivalent de places sur voirie, cela s'est traduit par un réaménagement et une requalification des espaces publics au profit des modes actifs (Berges du Rhône, esplanade du Gros Caillou, aménagements cyclables…). Néanmoins, depuis 2005 plus de 4 000 nouvelles places ont été créées dans les parcs privés accessibles au public dans le Centre de l'agglomération : Parkings Tony Garnier, Grolée, Tour Oxygène, Pôle de Loisirs Confluence… Ces créations de places n'ont pas été systématiquement compensées par une réduction du stationnement sur voirie ;
- de nouveaux programmes immobiliers s'accompagnant de la réalisation de places de stationnement privé aux lieux de résidence et de travail. Or, pour le logement, cette offre nouvelle répondant aux normes du PLU de la Métropole s'est révélée supérieure de 30 % aux besoins des ménages, ce qui correspond à 17 000 places excédentaires construites depuis 2005.

Cette création de places de stationnement est à mettre en relation avec les résultats de l'enquête déplacements de 2015 qui montre une baisse du taux de motorisation moyen des ménages de la Métropole de Lyon (de 1,11 voiture/ménage en 2006 à 0,99 en 2015). Cette baisse touche en particulier Lyon et Villeurbanne.

Ces évolutions s'accompagnent d'**usages qui mettent en exergue des situations de sous-utilisation et un manque de cohérence global dans le fonctionnement du stationnement** :

- les parcs publics en ouvrage du Centre, confrontés à une baisse importante de leur nombre de visiteurs (passés de 8 millions en 2001 à 5,6 millions en 2014) et à une sous-utilisation chronique pour les plus récents ou excentrés d'entre eux, offrent en permanence plus de 5 000 places libres en journée ;
- le constat est similaire pour le stationnement privé, marqué lui aussi par une sous-occupation chronique. À la Part-Dieu, 50 % des garages de bureaux sont inoccupés en journée. Par ailleurs, une proportion importante de places de stationnement liées au logement ne sont pas utilisées comme telles ou ne trouvent pas preneurs. L'arrivée sur le marché des nouveaux acteurs de la mutualisation du stationnement privé (Bepark, Zenpark, Copark…) devrait permettre d'améliorer sensiblement l'occupation des garages privés, mais n'est pas sans poser question quant aux enjeux de régulation de ces services en cohérence avec les objectifs de la collectivité ;
- dans le même temps, le stationnement sur voirie reste fortement sollicité par une diversité d'usagers, tout en peinant à atteindre ses objectifs de rotation. Ainsi, les places payantes de la ville de Lyon présentent en 2015 un taux d'occupation moyen de 83 %. Elles sont occupées à 40 % par des résidents qui bénéficient de tarifs préférentiels (20 € par mois) et à 60 % par des usagers dont le quart seulement respecte la réglementation en matière de paiement.

Ces constats mettent en évidence l'existence de **réelles marges de manœuvre en matière d'optimisation de la gestion globale du stationnement**. Le plan de stationnement mis en place à partir de 2012 à Villeurbanne a ainsi pu aboutir à une nette décongestion des places sur voirie (de l'ordre de - 20 % à 30 %) et à une meilleure occupation de l'offre privée (environ + 10 % à 20 %). Ce résultat a été atteint grâce à une extension du stationnement payant, au renforcement des moyens de contrôle et à la reconquête de l'espace public. Cette expérience montre plus globalement qu'une meilleure régulation du stationnement sur voirie favorise une plus forte occupation des garages privés.

4. Les éléments relatifs au stationnement concernent ici uniquement le territoire de la Métropole de Lyon.

Un espace public encore majoritairement dédié à la voiture alors qu'il est de plus en plus sollicité pour d'autres usages

Depuis le début des années 2000, des **projets importants ont été menés pour rééquilibrer le partage de la voirie et plus largement de l'espace public** dans l'agglomération lyonnaise :

- l'aménagement des lignes de tramway a conduit à redistribuer l'espace entre les différents modes de déplacements, en même temps qu'il agissait comme un levier de requalification et d'embellissement de la ville. Cette politique s'est prolongée avec l'aménagement de couloirs réservés pour les lignes de transport collectif. Mi-2013, le linéaire de couloirs bus est de 107 km, dont un quart proposant une mixité d'usage avec les vélos ;
- des opérations emblématiques ont également permis de reconquérir l'espace public, au bénéfice notamment des piétons et des cyclistes. C'est le cas dans le Centre de l'agglomération (réaménagement des berges du Rhône, des rives de Saône, de la rue Garibaldi ou encore de l'avenue Mermoz) ainsi que dans plusieurs centralités d'autres bassins de vie (Mions, Tassin-la-Demi-Lune, Vaulx-en-Velin, Craponne, Oullins, Caluire-et-Cuire…) ;
- l'aménagement de zones de circulation apaisée, zone 30 ou zone de rencontre, a été développé dans le Centre de l'agglomération (230 km de voies concernées), mais aussi dans les cœurs de ville d'autres communes de l'agglomération ;
- enfin, de nouvelles infrastructures sont venues faciliter le franchissement des fleuves et collines lyonnaises pour les modes alternatifs à la voiture (pont Raymond Barre, passerelle de la Paix, second tube du tunnel de la Croix Rousse).

Mais, si d'autres modes de déplacements réaffirment leur légitimité à occuper l'espace public, celui-ci reste **dédié à plus de 60 % à la voiture particulière**, qu'elle soit en circulation ou en stationnement. S'il y a là un écart notable avec la place de ce mode dans les pratiques de déplacements (sa part modale est de 44 % pour l'ensemble de l'agglomération, et de 26 % dans le Centre), il y a également une réelle disproportion par rapport à la place envisagée pour l'automobile dans les déplacements urbains.

Cette situation apparaît aujourd'hui d'autant plus problématique que l'espace public accueille bien d'autres activités et suscite une demande croissante d'agrément, de détente, de loisirs, de nature en ville. Il est aussi essentiel à l'approvisionnement et la livraison de marchandises : dans le Centre de l'agglomération, lors du pic d'activité du matin à 9 heures, la demande est estimée à environ 43 000 m² alors que la place accordée au stationnement pour livraisons sur l'espace public est de 32 000 m².

Il devient donc essentiel d'arbitrer entre différentes demandes d'usage et d'améliorer la cohabitation entre modes de déplacements. La **persistance de conflits d'usage** – après avoir baissé, l'accidentologie tend à stagner depuis 2008 – et d'**importantes coupures urbaines** – dues notamment à de grands axes de transport contraignants voire dangereux pour les piétons et les cyclistes – invitent à poursuivre les efforts entrepris pour une meilleure prise en compte des usagers les plus vulnérables dans les politiques de déplacements et d'aménagement de l'espace public. Au-delà des préoccupations de sécurité, l'agrément, la continuité et la lisibilité des itinéraires apparaissent incontournables pour inciter à la pratique des modes actifs.

Des pratiques de mobilité aux évolutions encourageantes

L'enquête déplacements de 2015 établit une photographie des comportements de mobilité dans l'aire métropolitaine lyonnaise. Elle permet de voir que dans l'agglomération lyonnaise, depuis 2006, les pratiques de déplacements ont continué à évoluer en faveur des modes alternatifs à l'automobile. Des pistes de progrès subsistent toutefois. Quant au transport de marchandises, sa connaissance reste à parfaire mais les éléments disponibles et les enjeux qu'ils révèlent confirment tout l'intérêt d'une régulation.

Les enquêtes déplacements

Une enquête déplacements a été réalisée auprès des habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise en 2015 sur la base d'une méthode établie par le Cerema, permettant la comparaison dans le temps et entre territoires. Elle fournit une photographie des déplacements sur un jour moyen de semaine. Elle permet de comparer globalement l'usage des modes de déplacements, en éclairant les origines-destinations, les horaires, les modes et motifs de tous les déplacements des personnes enquêtées. C'est une enquête statistique, établie auprès d'un échantillon représentatif de la population. Ces enquêtes sont réalisées dans la plupart des agglomérations françaises, généralement tous les 10 ans environ.

La mobilité individuelle baisse mais les déplacements augmentent globalement dans l'agglomération

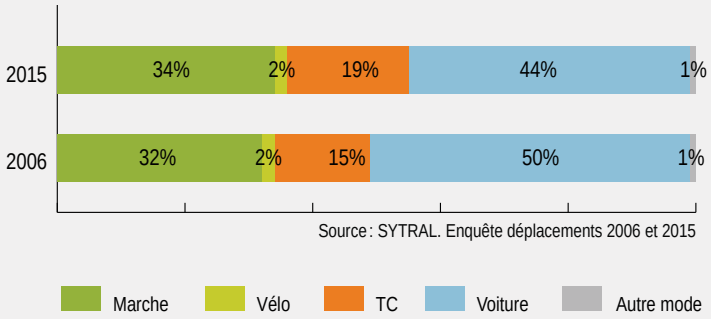
L'agglomération lyonnaise accueille aujourd'hui **4,5 millions de déplacements quotidiens**, soit 91 000 de plus qu'en 2006. Cette hausse de l'ordre de 2 % apparaît très modérée au regard de la hausse bien supérieure de la population entre 2006 et 2011. Ce décalage s'explique par la nette baisse de la mobilité individuelle des résidents : **3,4 déplacements par personne et par jour** en 2015 contre 3,6 en 2006. Si cette baisse constatée de la mobilité individuelle tient sans doute à la conjonction de facteurs divers, l'enquête déplacements montre une tendance à la rationalisation des déplacements individuels.

Sur l'agglomération lyonnaise, 92 % des déplacements relevés par l'enquête sont réalisés par des résidents de l'agglomération. L'augmentation des déplacements totaux s'explique quasiment pour moitié par celle des flux en provenance des territoires voisins : ceux-ci augmentent de 15 %, soit 42 000 déplacements supplémentaires, essentiellement à destination du Centre (19 000) et de l'Est (16 000) de l'agglomération. Ces deux secteurs connaissent d'ailleurs la plus forte croissance de déplacements de l'agglomération, en lien avec les augmentations de population et d'emploi qui les caractérisent et qui alimentent également une forte hausse des flux internes. Les déplacements à destination du secteur Ouest se caractérisent en revanche par une baisse, liée à la diminution des flux internes et des flux en lien avec le Centre de l'agglomération.

Parts modales 2015 : les enseignements majeurs de l'enquête déplacements

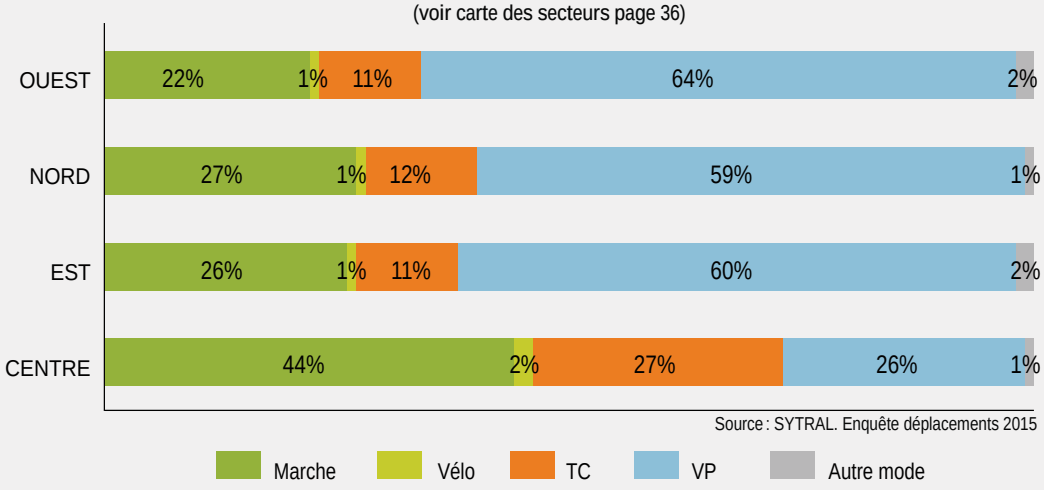
- La **part des déplacements automobiles** passe nettement sous la barre de 50 % (44 %, soit - 6 points), et l'usage de la voiture baisse dans tous les territoires.
- Les **parts modales des transports en commun et de la marche augmentent fortement** (respectivement + 4 et + 2 points), et ce dans tous les territoires.
- L'usage du vélo est confirmé à l'échelle de l'agglomération, avec une évolution des usages notamment dans le Centre.

Déplacements réalisés sur le périmètre PDU : répartition selon le mode principal

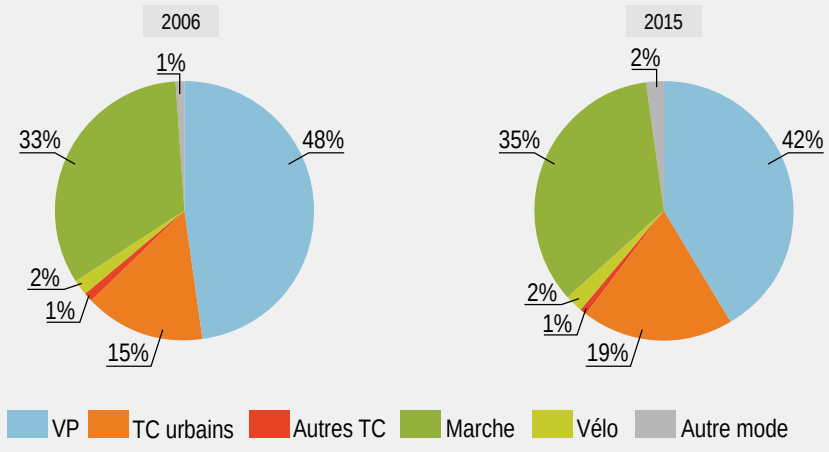


(Les données de parts modales sont ici calculées non pas sur les seuls déplacements des résidents de l'agglomération lyonnaise, mais sur l'ensemble des déplacements des résidents de l'aire métropolitaine lyonnaise à destination de l'agglomération, qu'ils soient internes ou en provenance des territoires voisins).

Déplacements réalisés dans les secteurs du périmètre PDU : répartition selon le mode principal
(voir carte des secteurs page 36)



Métropole de Lyon : parts modales 2015



L'utilisation de l'automobile pour les déplacements quotidiens des habitants de la Métropole de Lyon a diminué de 6 points au profit des transports collectifs (+4 points) et des modes doux (+2 points).

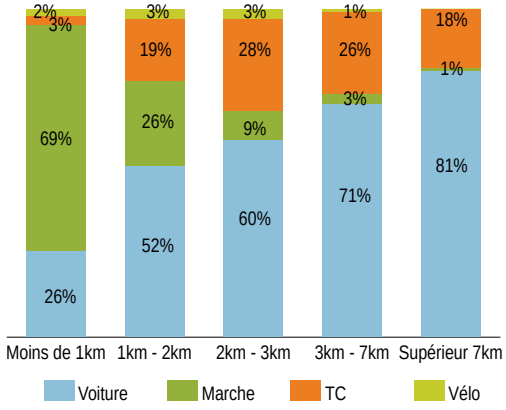
L'automobile : un recul qui se confirme

La récente enquête déplacements confirme l'érosion de la part modale de l'automobile au cours des vingt dernières années : 54 % des déplacements en 1995, 50 % en 2006, 44 % en 2015. Cette évolution résulte d'une diminution extrêmement importante des déplacements automobiles, avec 230 000 déplacements en moins entre 2006 et 2015. Cette baisse est très largement liée à celle des déplacements automobiles dans le Centre, qui ont diminué de 167 000 en dix ans : 72 % de la baisse totale des déplacements automobiles est liée à la baisse des déplacements automobiles dans le Centre. Cette baisse touche aussi dans une moindre mesure les autres secteurs, à l'exception de l'Est : ce secteur a connu un fort développement démographique et économique qui s'est traduit par une hausse globale des volumes de déplacements (+ 9 %), et notamment des déplacements automobiles.

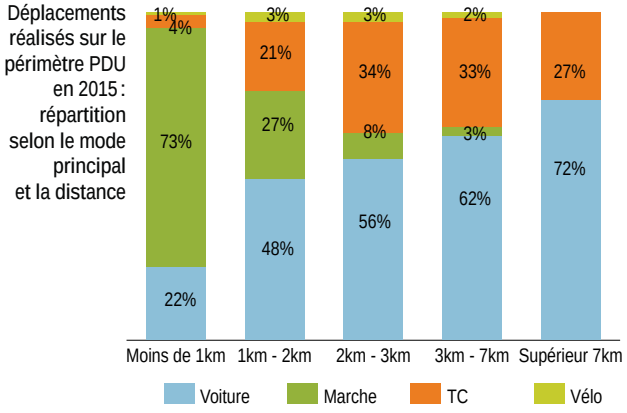
La baisse de l'usage de la voiture est constatée quelle que soit la portée du déplacement. Mais hors du Centre, la voiture reste le mode le plus utilisé pour tous les déplacements d'une portée supérieure à un kilomètre.

Cette tendance se traduit également en matière de motorisation, puisque le taux de motorisation baisse dans le Centre (0,75 voiture par ménage) et se stabilise dans les autres territoires de l'agglomération (1,32 voiture par ménage en moyenne). En 2015, 42 % des habitants de l'agglomération (et 48 % de ceux du Centre) déclarent ne jamais utiliser la voiture comme conducteur en semaine, contre 33 % en 2006.

Déplacements réalisés sur le périmètre PDU en 2006 : répartition selon le mode principal et la distance



Déplacements réalisés sur le périmètre PDU en 2015 : répartition selon le mode principal et la distance



Source : SYTRAL. Enquête déplacements 2006 et 2015

Deux modes en progression : les transports collectifs et la marche

Les transports collectifs et la marche sont les grands bénéficiaires de ce repli de l'automobile. La part modale des **transports collectifs est passée de 15 % (en 2006) à 19 %.** C'est en volume que cette hausse est la plus spectaculaire, puisque le nombre de déplacements en transports collectifs a augmenté de 25 % ; cette hausse a de surcroît concerné l'ensemble des bassins de vie. Par ailleurs, la fréquence d'utilisation croît également : 28 % des habitants de l'agglomération, contre 22 % en 2006, se déclarent en 2015 usagers quotidiens des transports collectifs.

En ce qui concerne la marche, sa part modale a **augmenté de 2 points** pour s'établir à **34 % des déplacements** aujourd'hui. Depuis 2006, le nombre de déplacements réalisés à pied a augmenté de 10 %. La marche est le premier mode de déplacement dans le Centre (44 % de part modale) et le deuxième dans les autres secteurs. Près de trois-quarts des déplacements de moins d'un kilomètre sont faits à pied.

Un usage du vélo conforté, avec des pratiques en évolution

Parmi les modes alternatifs à la voiture particulière, le vélo est celui dont l'usage progresse le moins puisque sa part modale reste stable, à **2 % des déplacements.** Cette donnée occulte cependant des évolutions quant aux comportements et aux usages du vélo, qui méritent d'être soulignées :

- l'usage du vélo s'est en effet confirmé sur certains territoires (Lyon et Villeurbanne) et pour certains motifs, puisque **43 % des déplacements à vélo concernent le motif travail** (contre 22 % en 2006) ;
- les distances parcourues à vélo ont **augmenté de 30 %** et la « portée », c'est-à-dire la **distance moyenne** du déplacement à vélo, s'est allongée depuis 2006 et se situe aujourd'hui entre **2 et 3 kilomètres**.

Par ailleurs, des marges de manœuvre substantielles existent pour développer l'**usage du vélo dans une logique d'intermodalité** avec les transports collectifs, qu'il s'agisse des TCU ou du TER.

Des potentiels d'évolution en matière de report modal

La **voiture** ne représente plus qu'un quart des déplacements à destination du Centre de l'agglomération, mais ce mode de transport **reste prépondérant dans les autres secteurs puisqu'elle est utilisée pour plus de 60 % des déplacements**. Hors du Centre de l'agglomération, cette part dépasse 70 % pour les déplacements liés au travail. Elle illustre la persistance d'une certaine dépendance à l'automobile et renvoie aux orientations à donner aux politiques de transport et d'aménagement dans ces secteurs.

Pour autant, des marges de manœuvre subsistent très certainement pour diminuer encore l'usage de l'automobile à Lyon et Villeurbanne : la **moitié des déplacements en automobile ayant pour destination le Centre… proviennent du Centre**. Même si ce pourcentage a baissé entre 2006 (56 %) et 2015 (51 %), un important potentiel de report de la voiture vers des modes moins polluants subsiste sur Lyon et Villeurbanne.

Trois quarts des déplacements en voiture sont le fait « d'autosolistes ». Des marges de manœuvre existent donc pour favoriser le covoiturage, et ce dans une perspective de réduction des kilomètres parcourus en voiture.

Par ailleurs, des perspectives de report modal de la voiture vers la marche, le vélo ou les transports collectifs, pour des **déplacements de courte et moyenne portée**, sont tout à fait crédibles puisque **22 % des déplacements de moins d'un kilomètre sont effectués en voiture particulière**.

Un transport de marchandises essentiellement routier, des enjeux importants pour la qualité de l'air et l'occupation de l'espace public

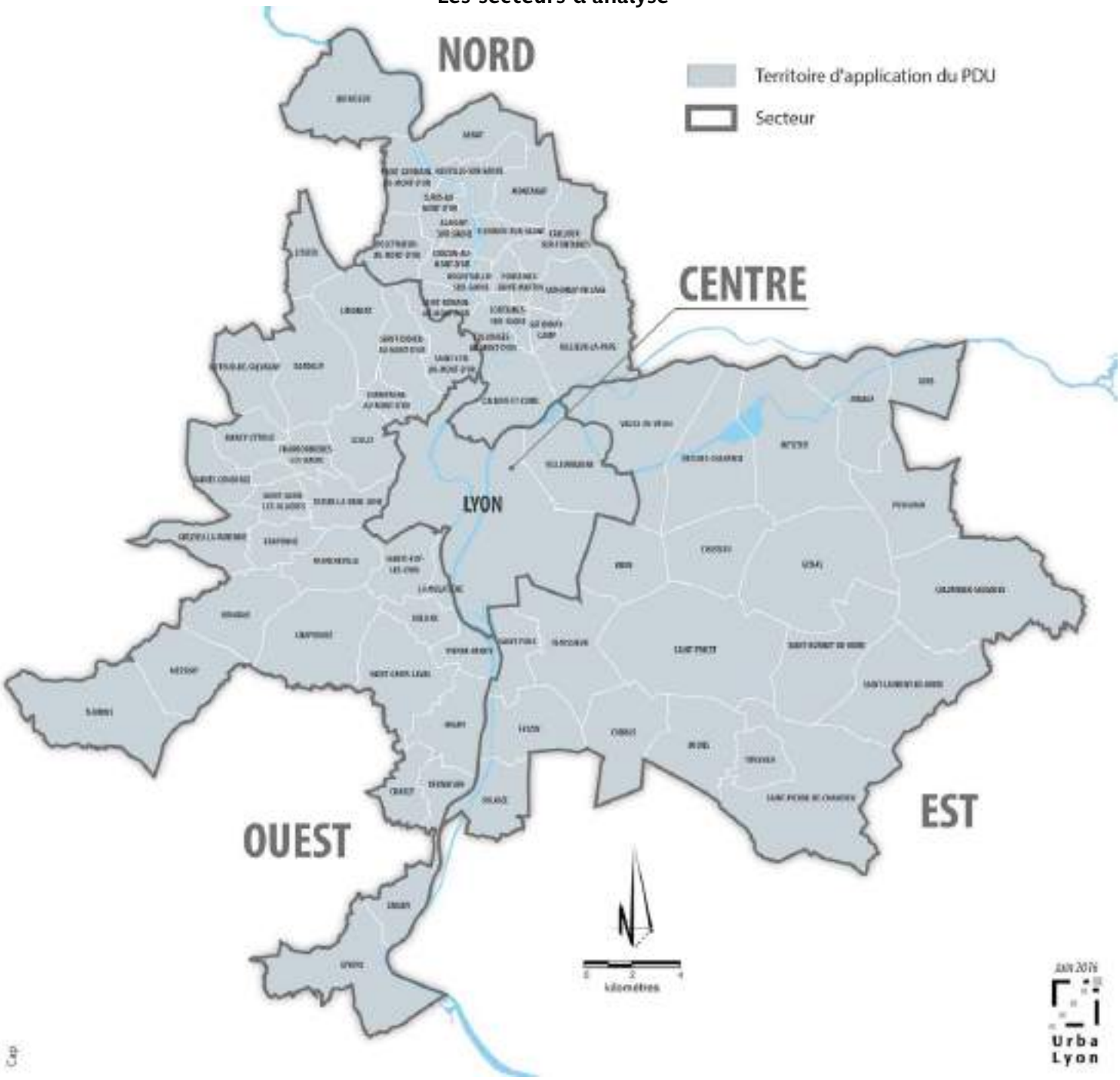
Si la connaissance du transport de marchandises est plus partielle que celle des déplacements de personnes, les éléments à disposition mettent en relief l'importance de ces flux. Dans l'aire urbaine lyonnaise, le **nombre de mouvements journaliers**, correspondant à une livraison ou un enlèvement de marchandises, **est estimé à près de 200 000**, dont les deux tiers (64 %) se font dans l'agglomération lyonnaise et **un peu plus d'un quart** (27 %) **dans le Centre. 1,5 million de kilomètres** sont ainsi parcourus chaque jour par des véhicules de marchandises, dont **plus d'un tiers (537 000 km) dans le Centre**, secteur où les besoins d'approvisionnement sont très élevés mais où les contraintes de livraisons sont importantes.

Les mouvements de marchandises impliquent une multiplicité d'acteurs et d'activités. En effet, **60 % de ces mouvements sont réalisés pour compte propre**, tandis que seuls 40 % sont réalisés pour compte d'autrui, essentiellement par des transporteurs professionnels. Ces flux apparaissent cependant plutôt optimisés en termes de distances et de temps de parcours, puisque 75 % des mouvements pour compte d'autrui sont intégrés à des tournées.

Les flux engendrés demeurent essentiellement routiers. Au sein de la Région Rhône-Alpes, on estime ainsi à 98 % la part du mode routier, ce qui se traduit dans l'agglomération lyonnaise quasiment autant par la circulation de camions que par celles de véhicules de moins de 3,5 tonnes de PTAC (qui représentent 46 % des kilomètres parcourus pour compte d'autrui). Ces flux logistiques jouent un rôle **non négligeable dans les émissions de polluants** au sein de l'agglomération et sont également confrontés à des **problèmes de stationnement et de circulation**, notamment pour les livraisons dans le Centre.

Des problématiques hétérogènes selon les territoires

Les secteurs d'analyse



Avec près de 1,4 million d'habitants et 750 km², le territoire d'application du PDU est d'une grande diversité. Les situations démographiques et urbaines, les densités, infrastructures, niveaux d'équipements tout comme les pratiques de déplacements et les défis posés à la mobilité quotidienne sont très contrastés selon les secteurs. **Ceux du Centre et de l'Est ont un rôle essentiel** dans le développement de l'agglomération lyonnaise : le SCoT prévoit qu'ils accueillent plus des deux tiers de la production de logements à l'horizon 2030. Ces deux secteurs portent une **part importante de la hausse des volumes de déplacements constatée entre 2006 et 2015**. Les secteurs Ouest et Nord ont également connu des évolutions significatives au cours de la dernière décennie. Ces évolutions incitent de fait à différencier les pistes de progrès qui s'offrent sur ces territoires.

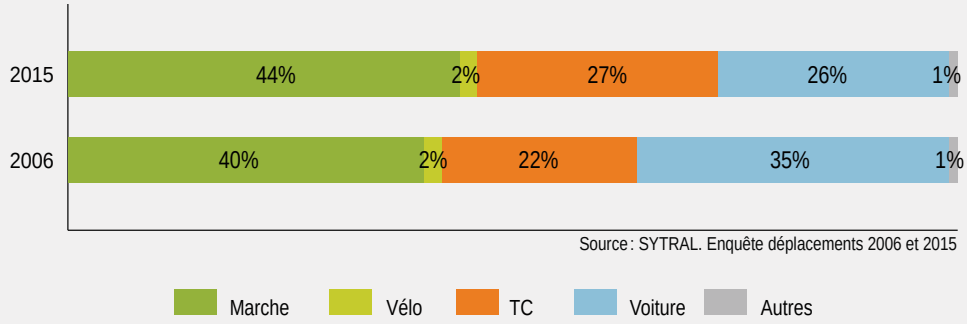
Les secteurs d'analyse en chiffres

Secteur	Centre	Est	Ouest	Nord
	Lyon Villeurbanne	21 communes 4 bassins de vie + Est lyonnais	30 communes 3 bassins de vie + Ouest lyonnais	20 communes 2 bassins de vie
Superficie	8 %	44 %	32 %	16 %
Population	46 %	25 %	20 %	9 %
Emplois	51 %	26 %	17 %	6 %

Le secteur Centre (Lyon et Villeurbanne) : territoire de prédilection des modes actifs

Lyon et Villeurbanne : CHIFFRES-CLÉS

- + 70 000 habitants entre 1999 et 2011 (56 % de la croissance démographique de l'agglomération lyonnaise)
- Parts modales : déplacements réalisés dans le secteur Centre (répartition selon le mode principal)



- 78 % des habitants du Centre déclarent marcher tous les jours (contre 56 % des habitants des autres secteurs)
- Près de trois quarts des déplacements à vélo sont réalisés dans le Centre
- 23 % de déplacements automobiles en moins entre 2006 et 2015

Les deux communes de Lyon et Villeurbanne accueillent à elles seules environ la moitié des habitants et des emplois de l'agglomération. À la **forte attractivité résidentielle du Centre** s'ajoute son **dynamisme économique**, puisque depuis la crise de 2008 la **croissance de l'emploi** s'est concentrée dans les sites tertiaires du Centre, avec une part importante d'emplois métropolitains. Doté de sites touristiques de premier plan, le Centre accueille des équipements métropolitains et de nombreux sites tertiaires ou technopolitains à fort rayonnement. D'importants **sites de projet** (la Part-Dieu, Lyon-Confluence, Gerland, Gratte-Ciel...) vont renforcer ce rôle. Ce secteur est également **contrasté dans sa composition sociale**. Plusieurs quartiers concentrent en effet des populations à bas revenus : la Duchère et Mermoz (Lyon), les Buers et Saint-Jean (Villeurbanne), mais également certains secteurs des 1er, 3e, 7e et 8e arrondissements. Le SCoT de l'agglomération lyonnaise prévoit l'accueil de 60 000 nouveaux habitants à Lyon et Villeurbanne à l'horizon 2030.

Par essence ville mixte et à l'échelle du piéton, le Centre de l'agglomération lyonnaise est un **territoire où la marche est le premier mode de déplacement**. Le réseau de transport collectif y offre également une **excellente couverture** et assure plus du quart des déplacements. Plusieurs des lignes fortes connaissent aujourd'hui des **situations de saturation**, et plusieurs lignes de bus C sont affectées par des conditions de circulation difficiles. Malgré les mesures prévues d'augmentation de capacité des métros A, B, D et des tramways T1, T2, T4, ou d'amélioration des conditions de circulation (double site propre pour C3), la polarisation des emplois et logements sur ce secteur et sur l'Est pourrait engendrer une aggravation de cette saturation. En outre, l'augmentation de l'offre ferroviaire s'est traduite par des hausses substantielles de fréquentation des gares du Centre. Celle de la Part-Dieu accueille aujourd'hui une clientèle quatre fois supérieure à celle pour laquelle elle a été conçue en 1980. Première gare française hors Île-de-France, elle fait aujourd'hui l'objet d'un important projet de modernisation et d'agrandissement qui est au cœur d'un projet urbain majeur pour l'agglomération lyonnaise.

Le Centre est aussi le **territoire où se sont concentrées les innovations en matière de mobilité** : Vélo'v, depuis 2005, ou plus récemment les services d'autopartage (Citiz LPA, Bluely). Vélo'v a indéniablement permis une relance de la pratique du vélo dans le Centre de l'agglomération. Les aménagements cyclables réalisés restent à compléter, notamment en lien avec la première couronne. Face à la saturation du réseau TCL, il sera par ailleurs essentiel de rechercher les complémentarités entre l'offre de transport collectif et les modes actifs, dans une politique cohérente et intégrée.

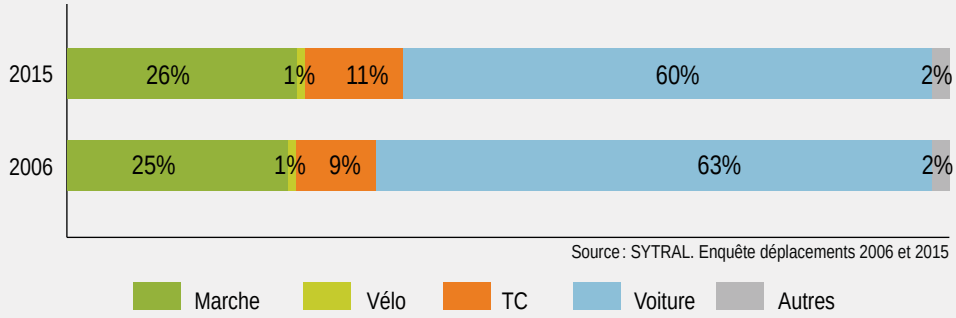
Si l'usage de l'automobile y a très fortement baissé (23 % de déplacements en moins entre 2006 et 2015), Lyon et Villeurbanne accueillent 28 % des déplacements automobiles réalisés dans l'agglomération, plus de la moitié de ces déplacements étant internes. Le **Centre est traversé par d'importants axes de circulation** au trafic élevé (de 70 000 à 140 000 véh./jour). Des opérations de requalification d'axes structurants ont été menées avec un certain succès, et plus de 200 km de voies ont été aménagées en zone 30 ou en zone à circulation apaisée. Malgré cela, l'**emprise spatiale de l'automobile est loin de refléter le fait qu'aujourd'hui, près des trois quarts des déplacements dans le Centre sont faits à pied, en vélo ou en transport collectif**. Les politiques de stationnement ont notamment conduit à une augmentation de l'offre globale et à une accentuation de la pression du stationnement résidentiel sur la voirie. Ces politiques nécessitent aujourd'hui d'être infléchies pour favoriser davantage le report modal vers des modes respectueux de la santé publique et de l'environnement.

En effet, la **pollution atmosphérique est un sujet préoccupant** : on estime que 40 % de la population du Centre est exposée à des dépassements réguliers des seuils de NO_2. L'abaissement des vitesses est ainsi un enjeu de premier plan pour les 60 000 personnes qui résident à moins de 300 mètres de l'axe A6-A7 ou du périphérique L. Bonnevay. Le transport de marchandises contribue de manière significative aux émissions de polluants, dans un contexte où la contrainte de l'approvisionnement du Centre, particulièrement problématique aujourd'hui, devrait se renforcer.

Le secteur Est : territoire-clé du développement de l'agglomération où l'utilisation de la voiture reste importante

Le secteur Est : CHIFFRES-CLÉS

- + 27 000 habitants entre 1999 et 2011, dont 13 000 sur les seules communes de Vaulx-en-Velin, Bron, Vénissieux, Saint-Fons, Décines-Charpieu et Meyzieu
- 42 % de l'emploi ouvrier de l'agglomération lyonnaise
- Parts modales : déplacements réalisés dans le secteur Est (répartition selon le mode principal)



- 78 % des actifs travaillant dans ce secteur utilisent l'automobile pour leurs trajets domicile-travail
- 35 % des déplacements de moins de 1 km dans l'Est sont réalisés en voiture

Le secteur Est accueille depuis 60 ans une part essentielle du développement urbain de l'agglomération. **Très dynamique au plan démographique, ce secteur est aussi le principal pôle économique de l'agglomération après le Centre**, et a connu un fort développement des sites d'activité. La première couronne et les corridors desservis par les tramways T2, T3 et T4 ont connu un net regain d'attractivité résidentielle.

Ce secteur accueille plusieurs sites de grands projets (Carré de Soie, Puisoz, Porte des Alpes, Montout-Peyssilieu), de grands équipements (aéroport de Saint-Exupéry, Eurexpo, Grand Stade), deux campus (Bron et Vaulx-en-Velin), le parc de Miribel-Jonage, plusieurs zones industrielles. Il présente un **important potentiel de développement confirmé par les objectifs du SCoT** à l'horizon 2030. Par ailleurs, à cette échéance, la plate-forme aéroportuaire devrait avoir connu un essor important lié au quasi-doublement de sa fréquentation actuelle (15 millions de passagers espérés en 2030). En matière d'emploi, ce secteur tend à fonctionner de manière assez autonome (58 % de ses habitants actifs y travaillent) ou alors en relation avec le Centre et les territoires voisins. Malgré ce dynamisme, **ce secteur n'est pas exempt de fragilités** : les secteurs les plus industriels ont connu des pertes d'emplois depuis 2008, et les quartiers en politique de la ville (notamment Vénissieux, Saint-Fons, Vaulx-en-Velin, Bron), qui font l'objet de projets majeurs de rénovation urbaine, accueillent des populations cumulant les difficultés sociales et économiques.

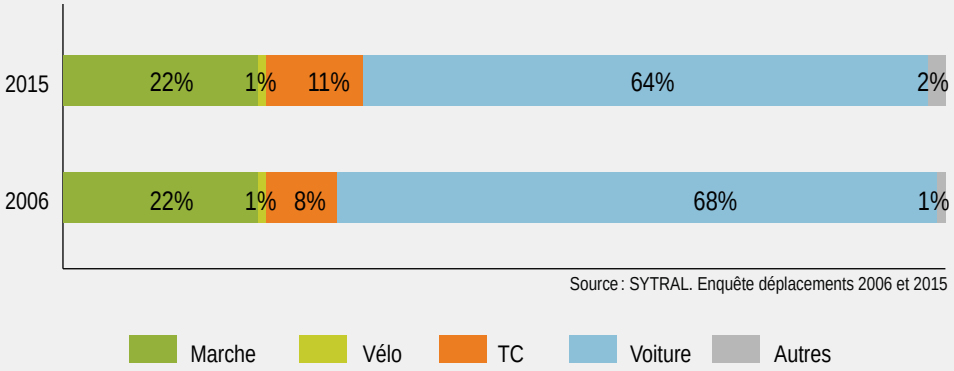
Plusieurs lignes fortes de transports urbains desservent l'Est de l'agglomération (métros A et D, tramways T2, T3, T4, T5, bus C3). Les lignes T2, T3 et C3 connaissent des **situations de saturation** ; les lignes de bus sont en général très fréquentées. La desserte de certains quartiers en requalification reste néanmoins insuffisante (cas de Saint-Fons) et environ 30 000 emplois, majoritairement localisés en zones industrielles, ne sont pas desservis par les transports collectifs. Il en va de même pour la plate-forme aéroportuaire, dont les conditions de desserte par un transport public de proximité sont aujourd'hui à améliorer. Enfin, ce secteur est doté de quatre gares TER, dont certaines sont sous-utilisées au regard de leur offre.

Les profondes transformations économiques et urbaines de ce secteur ont entraîné une **hausse globale des volumes de déplacements**, y compris des déplacements automobiles, entre 2006 et 2015. Avec **60 % des déplacements, l'automobile reste un mode largement structurant malgré la baisse de sa part modale (63 % en 2006)**. Les importantes infrastructures routières (boulevard périphérique, rocade est, A42, A43, D302) connaissent des niveaux de trafic élevés (supérieurs à 100 000 véhicules/ jour pour certaines d'entre elles), tandis que le maillage du réseau de voirie locale se poursuit (Boulevard urbain Est, Boulevard des Expositions, accès au Grand Stade). Les **nombreuses coupures urbaines n'incitent guère à la pratique des modes actifs.** Des itinéraires cyclables ont été aménagés depuis 2008, offrant par endroits de vraies continuités pouvant être valorisées par un meilleur maillage. La présence de plusieurs PDIE actifs sur certaines zones industrielles du secteur invite à **renforcer le rôle du management de la mobilité** pour valoriser les solutions alternatives à l'autosolisme, et imaginer de nouvelles pistes en relation étroite avec les entreprises ou les grands générateurs de déplacements.

Le secteur Ouest : territoire contrasté où le ferroviaire apparaît structurant, mais où le réseau routier et son utilisation restent majeurs

Le secteur Ouest : CHIFFRES-CLÉS

- + 18 000 habitants entre 1999 et 2011, dont 53 % sur les communes de Tassin-la-Demi-Lune, Craponne, Francheville, Givors, Grigny
- La moitié des actifs de ce secteur y travaille, 30 % travaillent dans le Centre
- Parts modales : déplacements réalisés dans le secteur Ouest (répartition selon le mode principal)



Contextes résidentiels, paysages, reliefs et types d'activité économique dominants sont ici très contrastés. Outre la croissance démographique substantielle de Tassin la Demi-Lune, Craponne, Francheville, Givors et Grigny, la dynamique a été réelle également pour les créations d'emplois tertiaires, notamment sur le Val d'Yzeron et les six communes de l'Ouest lyonnais. Ce secteur concentre des pôles d'emplois et équipements de premier plan : Techlid (2e pôle tertiaire de l'agglomération après la Part-Dieu), le biopôle de Marcy-l'Étoile, l'École nationale vétérinaire, le campus Lyon-ouest, ou plus au sud sur le site des Hôpitaux et dans la vallée de la Chimie. En revanche, les emplois industriels du sud du secteur ont décliné depuis 2008. L'Ouest accueille en outre deux sites de projets majeurs : Vallon des Hôpitaux et Saulaie-Confluent.

Le revenu médian des populations par commune est également révélateur des contrastes territoriaux. La carte des niveaux de revenus se confond d'ailleurs avec celle des **taux de motorisation : le sud du secteur** (Givors, Oullins, Pierre-Bénite notamment) **accueille des populations plus modestes et moins motorisées** que les communes situées au nord et les périphéries à dominante périurbaine, voire rurale.

La moitié des gares du périmètre du PDU (18 sur 36) sont localisées dans ce secteur. Plusieurs d'entre elles (celles de la branche Lyon – Sain-Bel, celle de Lyon – Givors) bénéficient d'une desserte très attractive. La gare d'Oullins permet depuis 2014 une connexion au métro B. Le **ferroviaire est donc un réseau structurant de ce territoire**, bien qu'au final l'ensemble des gares ne totalise que 10 000 montées-descentes quotidiennes. La création d'une halte à Irigny en 2019, puis le prolongement du métro B aux Hôpitaux sud à l'horizon 2023 devraient permettre de renforcer le rôle de ce réseau. La hausse prévisible de la demande de rabattement, alors même que plusieurs parcs-relais sont saturés, implique de mettre au point à l'avenir une politique véritablement multimodale en la matière.

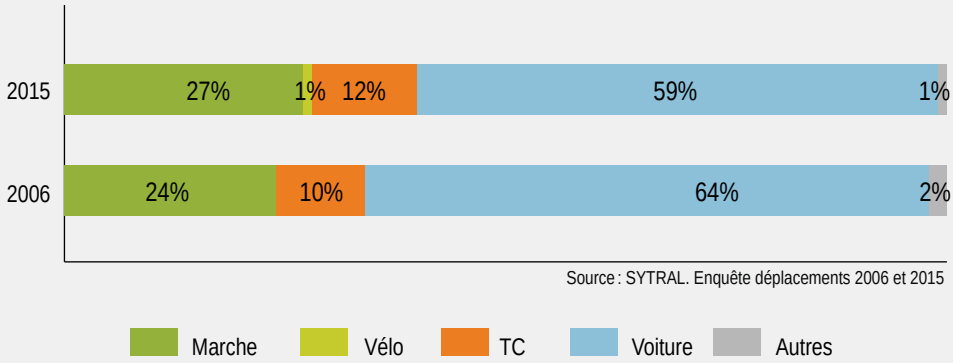
Plusieurs lignes majeures de bus irriguent les principales polarités urbaines. Leurs performances aux heures de pointe souffrent de la forte congestion routière et du manque d'aménagements dédiés, notamment lors des traversées de cœurs de villes. Certains ont été requalifiés et présentent aujourd'hui des aménagements plus amènes pour piétons et cycles ; il resterait toutefois à **améliorer les continuités cyclables** pour aménager un réseau structurant à l'échelle du secteur.

Enfin, ce territoire dispose d'**infrastructures autoroutières majeures** (A6, A7, A89, A450, A47), génératrices d'importantes coupures et de nuisances compte tenu de leur niveau de trafic. La voirie locale est également très sollicitée. Des PDE et PDIE très actifs sur des sites économiques (Techlid, vallée de la Chimie) ont contribué à enclencher une diversification des alternatives à l'autosolisme. Mais les perspectives de développement économique ou l'annonce de réflexions ou de projets d'infrastructures routières à plus ou moins longue échéance (Anneau des Sciences, liaison A89-A466, réalisation de l'A45, liaison A45-A7-A46 sud...), impliquent d'**anticiper dès aujourd'hui les conditions d'utilisation et d'intégration urbaine d'une partie de ce patrimoine routier**.

Le secteur Nord : territoire à l'accessibilité contrainte où les réseaux structurants de transport collectif constituent un enjeu majeur

Le secteur Nord : CHIFFRES-CLÉS

- + 5 800 habitants entre 1999 et 2011, dont 4 200 sur le Val de Saône
- 42 % des ménages du Val de Saône ont 2 voitures ou plus, 10 % sont non-motorisés (contre 20 % des habitants du Plateau nord)
- Parts modales : déplacements réalisés dans le secteur Nord (répartition selon le mode principal)



Doté de qualités paysagères certaines, le secteur Nord comprend plusieurs espaces résidentiels au cadre de vie remarquable. Malgré la présence d'activités économiques, ce secteur **est très dépendant des autres en matière d'emploi**. L'accès au **Centre de l'agglomération** est contraint en raison du relief, des cours d'eau et des infrastructures.

Le Val de Saône a connu une forte croissance démographique entre 2006 et 2011. Il comprend des secteurs résidentiels peu denses et attractifs, où le **taux de motorisation comme l'usage de la voiture sont élevés**. Le Plateau nord, avec les trois communes de Caluire-et-Cuire, Rillieux-la-Pape et Sathonay-Camp, constitue un secteur urbain dense, qui concentre les ¾ de la population du secteur. Il accueille d'importantes opérations d'urbanisme et du développement économique à proximité de l'A46. Les principaux quartiers de la politique de la ville sont localisés à Caluire-et-Cuire, Neuville-sur-Saône, Fontaines-sur-Saône et Rillieux-la-Pape. Les populations concernées cumulent à leurs difficultés économiques de réels problèmes d'accès aux zones centrales et aux bassins d'emploi.

Les **infrastructures autoroutières** qui bordent ce secteur (A6, A46, A466) **ainsi que la topographie contraignent les déplacements** : les possibilités de franchissement de la Saône sont rares, le franchissement du Rhône et de la voie ferrée est contraignant pour l'accès au Centre. L'usage dominant de la voiture conduit à des niveaux de trafic élevés dans les centres de Rillieux-la-Pape, Neuville-sur-Saône, Caluire-et-Cuire, et induit des points de congestion récurrents sur certains axes aux heures de pointe.

Des lignes de bus performantes, très fréquentées et parfois proches de la saturation, desservent aujourd'hui le Plateau nord (C1, C2, C5, C13) ; leurs fréquences seront à adapter pour répondre au développement urbain en cours sur ce secteur. Dans le Val de Saône, les lignes de bus connaissent une hausse continue de fréquentation depuis plusieurs années, mais sont soumises aux engorgements quotidiens en rive gauche.

Le secteur Nord bénéficie d'un réseau ferroviaire performant, avec quelques gares très attractives comme celle de Sathonay-Camp ou, en rive droite de la Saône, celle de Saint-Germain-au-Mont-d'Or. La **forte fréquentation des gares du Val de Saône induit une forte demande de rabattement automobile**, qui entraîne un fréquent débordement du stationnement sur la voirie autour des gares. La pression qui pèse sur le réseau de transport collectif s'incarne aussi dans les attentes autour du projet de liaison performante sur l'emprise de l'ancien chemin de fer Sathonay-Trévoux.

Des **aménagements en faveur de la marche ont enfin été réalisés** dans plusieurs centres bourgs. Cette dynamique doit être amplifiée. Des liaisons cyclables structurantes (voie verte de la Dombes, rives de Saône) ont été aménagées et gagneraient à être confortées dans une logique de maillage. Cette action en faveur des modes actifs devrait aussi être mise au service de l'amélioration de l'accessibilité aux gares ou des liaisons entre quartiers. Le secteur Nord est aussi un territoire d'expérimentation **en matière de management et de nouveaux services de mobilité** : les PDIE des zones industrielles Perica et Lyon Nord, le réseau d'autostop organisé Auto Hop ! ou encore le lancement récent d'une plateforme de covoiturage dynamique (Flexicov) montrent que les conditions sont favorables pour amplifier les actions visant à faire évoluer les comportements de mobilité vers un moindre « réflexe auto-soliste ».

Éclairage prospectif

Au-delà des éléments mis en avant par le diagnostic, la définition du projet de PDU doit s'appuyer sur une analyse prospective en matière de mobilité et de ses impacts. Pour cette analyse, plusieurs méthodes et outils ont été utilisés :

- un état des lieux de la situation actuelle tenant compte des évolutions passées et permettant d'identifier des enjeux de report modal, par l'analyse des données des enquêtes déplacements 2006 et 2015 ;
- une estimation de l'évolution du nombre de déplacements, de leur distribution spatiale et de leur répartition par mode à l'horizon 2030, par le biais du Modèle multimodal des déplacements de l'aire métropolitaine lyonnaise (MODELY) ;
- une estimation des émissions de polluants générés par ces déplacements par le Modèle de calcul émissions transport routier (MOCAT) développé par Air Rhône-Alpes ;
- une analyse des variations d'émissions acoustiques sur le réseau de transport par le biais d'une analyse SIG menée par Acoucité.

Cette analyse prospective intègre les pronostics de développement retenus dans les SCoT applicables dans le périmètre d'application du PDU, prévoyant que l'agglomération lyonnaise va se développer et pourrait compter plus de 1,5 million habitants et plus de 790 000 emplois en 2030.

Ce développement urbain générera une augmentation des déplacements sur le territoire.

Dans une situation où les pratiques de déplacements n'évolueraient pas au-delà des tendances déjà enclenchées et constatées, et en l'état actuel des projets programmés, les déplacements automobiles continueraient de progresser. Les phénomènes de saturation connus aujourd'hui au sein de l'agglomération seraient accentués, tant en durée qu'en fréquence, dégradant alors le fonctionnement du système de mobilité et la qualité du cadre de vie. De plus, une telle évolution ne serait pas satisfaisante au regard de l'objectif de diminution du trafic automobile porté par le PDU.

Sur le plan de la qualité de l'air, les progrès technologiques accomplis sur les véhicules neufs et les évolutions des pratiques de déplacements en faveur des modes alternatifs à la voiture ont permis de réduire de 30 à 40 % les émissions de différents polluants sur la décennie précédente. Malgré ces évolutions importantes, l'agglomération lyonnaise reste soumise à une pollution de fond significative ponctuée de pics de pollution trop fréquents au regard des normes européennes. Si d'ici 2030 les hypothèses de renouvellement du parc automobile laissent espérer une diminution très significative des émissions de polluants locaux (NO_x et PM_{10}), les enjeux de santé publique liés à la pollution impliquent de rechercher une amélioration la plus rapide possible de la qualité de l'air et d'accélérer les bénéfices attendus par des mesures complémentaires.

Par ailleurs, l'augmentation du trafic automobile à l'horizon 2030 ne permettrait pas d'atteindre les réductions de gaz à effet de serre visées par les documents-cadre. Pour répondre aux enjeux du réchauffement climatique, des actions ambitieuses doivent donc être mises en place pour engager une diminution beaucoup plus significative des déplacements et distances parcourues en mode automobile.

Outre les enjeux liés aux émissions de polluants et de gaz à effet de serre, un trop fort usage de la voiture particulière dans les déplacements du quotidien soulève aussi des questions en matière d'occupation de l'espace public pour le stationnement ou la circulation de ces véhicules. Cette occupation de l'espace public se ferait au détriment des modes alternatifs et induirait des conflits d'usage, sources d'insécurité des déplacements. Elle nuirait également à la qualité du cadre de vie, du fait notamment des nuisances sonores liées à la circulation.

Ces éléments prospectifs doivent guider la définition des objectifs et du plan d'actions du PDU. En plus des réalisations prévues aux programmations pluriannuelles d'investissement 2015-2020 des collectivités de l'agglomération lyonnaise, qui sont porteuses d'une dynamique d'amélioration du système de déplacements, le PDU définira des actions et des modalités de mise en œuvre plus efficientes, qui permettront de conforter cette dynamique. Ces actions viseront à mettre en œuvre les orientations ou objectifs des documents cadres et de planification (SCoT, PPA, SRCAE). Elles permettront d'inciter et d'accompagner au mieux la mise en œuvre des principes de la ville des courtes distances et de l'agglomération multipolaire portés par les SCoT, tout en permettant son développement économique. En ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, si la contribution de l'agglomération lyonnaise est à replacer dans celle de l'ensemble des territoires couverts par le SRCAE, le PDU s'inscrit dans la perspective du « facteur 4 » à l'horizon 2050 portée par ce document et dans la philosophie d'action portée par le plan climat énergie de la Métropole de Lyon. Enfin, au regard des objectifs de réduction des émissions de polluants portés par le PPA et le SRCAE et en phase avec les ambitions du plan Oxygène de la Métropole de Lyon, la stratégie du PDU vise à renforcer l'effort en matière d'amélioration de la qualité de l'air, en complément des mesures qui pourront être prises par la puissance publique au-delà de la simple échelle locale par exemple en matière d'incitation à l'évolution des motorisations.

Dans cette optique, le PDU vise donc un horizon 2030 où les pratiques de déplacement ne se fonderont plus sur les mêmes logiques que celles observées antérieurement. Cette politique ambitieuse de mobilité vise à réduire le trafic automobile et à accroître l'usage des modes alternatifs, en lien avec la mise en place de la ville des courtes distances poursuivie par les SCoT et à traduire par les PLU. Les actions du PDU chercheront donc à induire des évolutions substantielles des comportements de mobilité par rapport à la situation actuelle, tout en répondant de façon équitable et solidaire aux besoins de mobilité de la population et en assurant les conditions de fonctionnement indispensables au rayonnement de l'agglomération.

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Les objectifs du PDU en réponse à 4 enjeux majeurs

Le PDU de l'agglomération lyonnaise définit les principes régissant le transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, et présente un programme d'actions pour une politique de mobilité au service de tous les citoyens. Pour guider la définition de ces principes et l'établissement du plan d'action qui les accompagne, le diagnostic fait ressortir des éléments forts qui ont conduit à identifier **quatre enjeux majeurs pour la politique de déplacements de l'agglomération**:

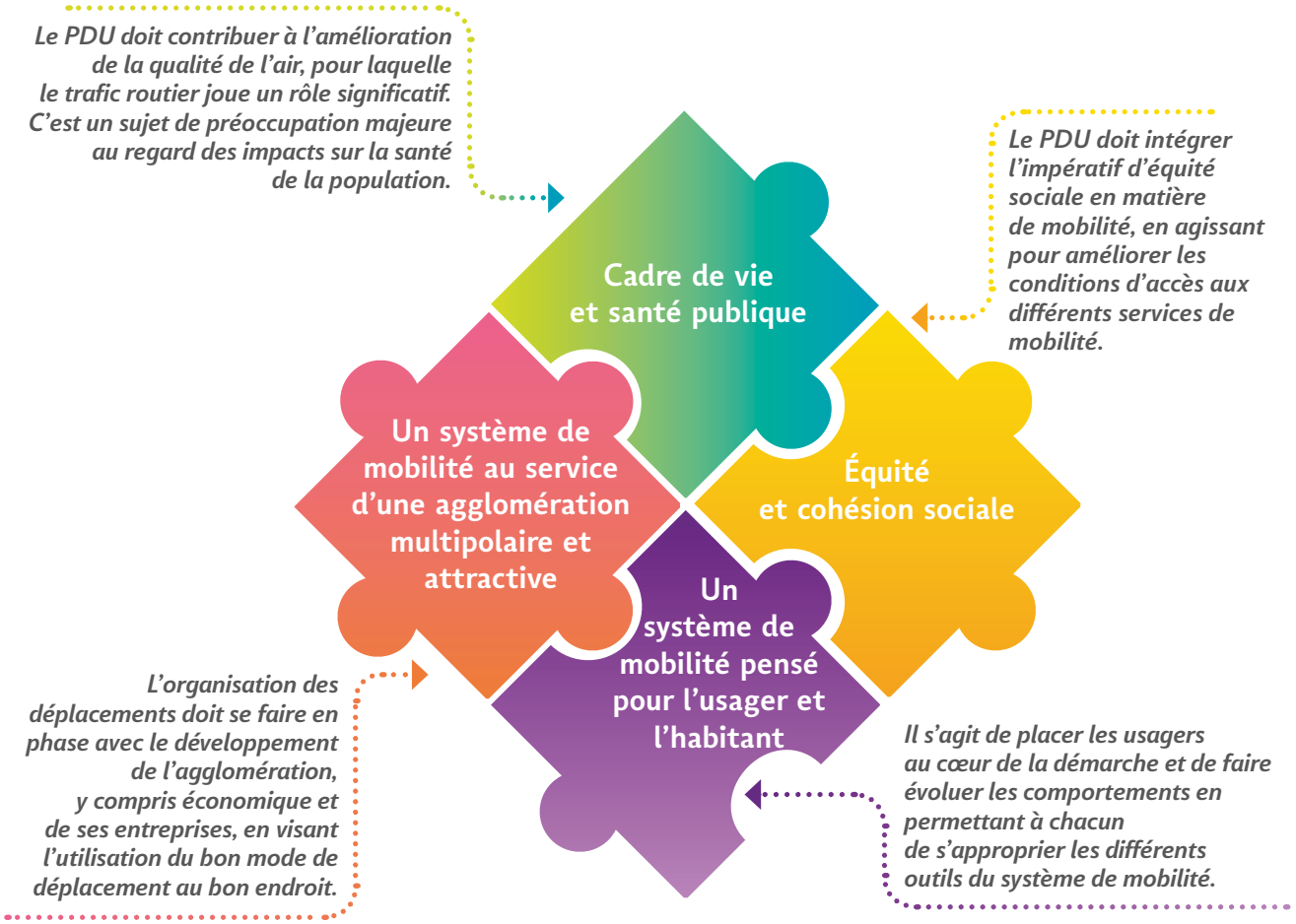
- le cadre de vie et de santé publique;
- l'équité et la cohésion sociale;
- un système de mobilité pensé pour l'usager et l'habitant;
- un système de mobilité au service d'une agglomération multipolaire et attractive.

Ainsi, le PDU doit proposer une organisation des déplacements qui se préoccupe de la santé des populations et de la qualité du cadre de vie. La politique de mobilité doit également contribuer utilement à la lutte contre les fractures sociales et spatiales. L'organisation des déplacements constitue en particulier un levier efficace pour renforcer la cohésion des populations et des territoires, et ainsi conforter la résilience de notre agglomération face aux changements de toutes natures (économiques, climatiques, démographiques, etc.). Il s'agit donc de trouver le juste équilibre entre cohésion sociale, protection de l'environnement et dynamisme économique, dans la perspective de fournir aux générations actuelles et futures une ville harmonieuse, agréable à vivre et respirable.

En plaçant le citoyen au cœur de la démarche de planification, tant au niveau du travail d'élaboration du projet que des orientations retenues dans le document, le PDU entend par ailleurs concilier les points de vue de deux publics:

- pour l'habitant du territoire, il s'agit de répondre à ses besoins de mobilité, tout en l'orientant vers des pratiques de déplacements saines et durables;
- pour les personnes venant de l'extérieur (pendulaires, touristes), il s'agit d'optimiser leurs déplacements, tout en leur proposant des conditions d'accueil qui participent au bon fonctionnement de l'agglomération.

Enfin, la politique de mobilité est au service de la construction d'une agglomération multipolaire et attractive. L'organisation des déplacements doit en effet permettre à l'agglomération d'exprimer toutes ses potentialités et ainsi de confirmer, voire d'accroître, son attractivité. Le dynamisme économique du territoire étant pour une large part conditionné par le bon fonctionnement du système de mobilité, il convient d'en garantir la pérennité en accord avec les principes d'une mobilité saine et durable.



Aussi, le défi que le PDU de l'agglomération lyonnaise doit relever est de viser à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité, de facilité d'accès, d'équité et de cohésion sociale d'une part, et les préoccupations liées au cadre de vie, à la protection de l'environnement et à la santé publique d'autre part. Ce défi est traduit dans les objectifs-cibles fixés par le PDU, en réponse aux enjeux majeurs identifiés pour la politique de déplacements de l'agglomération. Ces objectifs :

- ciblent le résultat à atteindre, afin de donner du sens aux actions qui seront mises en œuvre ;
- ne préjugent pas en revanche des moyens à mettre en place pour atteindre ce résultat ;
- peuvent être soit quantitatifs soit qualitatifs, tout en devant rester évaluables ;
- constitueront le cadre de référence pour l'évaluation de la portée des actions mises en place conformément aux orientations du PDU.

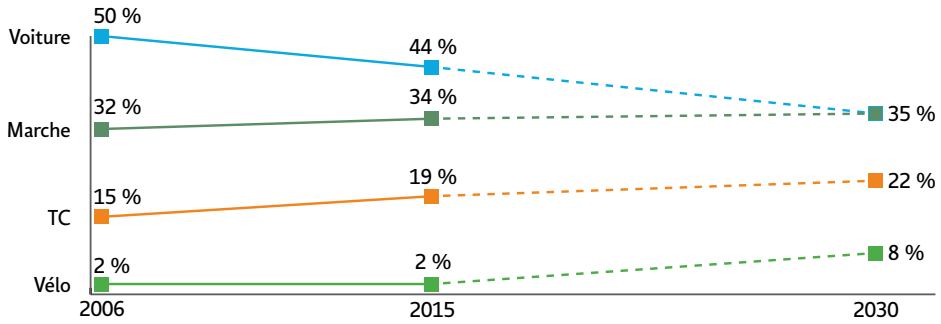
Un objectif ambitieux de répartition modale

L'objectif de répartition modale est l'objectif emblématique et incontournable de tout PDU. Il traduit l'ambition du document en matière d'évolution des comportements de mobilité, des habitants de l'agglomération comme des personnes extérieures, en identifiant les modes à privilégier pour les déplacements du quotidien.

Les évolutions visées par le PDU s'attachent à poursuivre la dynamique globale engagée en faveur de la baisse de l'usage de la voiture, en s'appuyant sur un fort développement de l'usage du vélo et sur une poursuite de la croissance des déplacements réalisés en transports collectifs et à pied. Le PDU vise donc un horizon 2030 où les pratiques de déplacement ne se fonderont plus sur les mêmes logiques que celles observées antérieurement : la mise en place de la ville des courtes distances et d'une politique de mobilité ambitieuse se traduira par une utilisation accrue des modes alternatifs et redonnera sa juste place à la voiture individuelle.

Objectif : atteindre en 2030 pour les déplacements réalisés sur le périmètre d'application du PDU

- **35 % de déplacements en voiture et deux-roues motorisés ;**
- **35 % de déplacements à pied (y compris les auxiliaires de la marche) ;**
- **22 % de déplacements en transports collectifs (urbains et non urbains) ;**
- **8 % de déplacements en vélo.**



Les objectifs liés aux enjeux de santé publique et de cadre de vie

L'agglomération lyonnaise est dynamique et attractive. Pour conforter ce dynamisme dans un contexte où la compétition entre agglomérations s'accentue, la qualité du cadre de vie est un enjeu majeur du PDU.

Aujourd'hui, les habitants et « usagers » de l'agglomération sont soumis à d'importantes nuisances générées par la circulation automobile (pollution de l'air, bruit, confiscation de l'espace public, coupures urbaines...), en particulier dans le Centre et la première couronne. Certaines de ces nuisances ont des effets avérés sur la santé et constituent une fragilité supplémentaire subie par les habitants de certains quartiers prioritaires de la politique de la ville situés à proximité de grandes artères routières. Il s'agit donc de résorber ces nuisances pour améliorer la qualité de vie de tous et ainsi conforter le dynamisme de l'agglomération.

La prise en compte des enjeux de santé publique implique en particulier de diminuer la pollution atmosphérique ainsi que les nuisances sonores liées aux transports et aux déplacements. Mais le PDU fixe également des objectifs en matière d'activité physique et de sécurité des déplacements, afin de s'inscrire dans une approche globale de l'amélioration de la santé publique par le prisme de la politique de mobilité.

Enfin, le PDU de l'agglomération lyonnaise doit tenir compte des enjeux globaux de lutte contre le changement climatique et entend contribuer localement aux engagements pris par la France à l'échelle internationale en la matière. Cela implique de diminuer localement les émissions de gaz à effet de serre en s'inscrivant dans l'objectif fixé au SRCAE d'atteindre le facteur 4 en 2050, c'est-à-dire de permettre la réduction de 75 % des émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050.

Pour répondre à ces enjeux de santé publique et de cadre de vie, l'amélioration des performances environnementales des véhicules en circulation, qu'il s'agisse de voitures particulières, de véhicules utilitaires légers ou de poids lourds, est une réalité, et la politique de déplacements de l'agglomération doit notamment favoriser l'usage des véhicules électriques et hybrides rechargeables. Pour autant, ces évolutions technologiques ne suffiront pas pour relever ce défi. C'est pourquoi il est nécessaire d'inciter au report vers des modes de déplacements plus respectueux de l'environnement et de limiter les kilomètres parcourus par les véhicules les plus polluants et les plus consommateurs d'énergie. Les actions mises en place doivent donc faire évoluer significativement les pratiques de déplacements en faveur des modes les moins polluants. Les indicateurs relatifs à la « répartition modale », aux « véhicules.km » et à la « part des motorisations propres » dans le parc roulant seront mobilisés pour vérifier que les pratiques de déplacements évoluent conformément à ces objectifs.

Par ailleurs, dans le cadre les actions mises en place pour répondre à ces objectifs, il sera porté une attention particulière au respect de l'ambition d'équité et de renforcement de la cohésion sociale portée également par le PDU.

Objectif : réduire d'au moins 5 % en 2030 les kilomètres parcourus par les voitures particulières et le transport routier de marchandises par rapport à 2015 sur le territoire d'application du PDU.

Cet objectif s'inscrit dans la perspective de réduire les émissions de gaz à effet de serre tel que prévu au SRCAE. Il vient ainsi compléter l'objectif de part modale fixé pour la circulation automobile. En effet, la diminution du recours à la voiture mesurée en part modale doit aussi se traduire par une diminution des distances parcourues afin de réduire les émissions de polluants générées par la circulation automobile interne et d'échange. Cet objectif intègre également les évolutions souhaitées en matière de transport de marchandises et permet d'atteindre les deux objectifs suivants en matière de réduction des émissions polluantes et de gaz à effet de serre.

Objectif : réduire sur le territoire d'application du PDU les émissions de polluants locaux (NO_x, PM_{10}) liées au transport routier pour répondre aux objectifs découlant du PPA et du SRCAE

- **pour les NO_x, réduire de plus de 85 % les émissions liées au transport en 2030 par rapport à 2007 ;**
- **pour les PM_{10}, réduire de plus de 60 % les émissions liées au transport en 2030 par rapport à 2007.**

Cette diminution des émissions de polluants locaux (par rapport à 2007 qui constitue l'année de référence pour le SRCAE et le PPA) vise donc l'amélioration de la qualité de vie et le bien-être des populations, ambition poursuivie également par le plan Oxygène de la Métropole de Lyon. Ces objectifs intègrent le fait que l'agglomération lyonnaise est confrontée au non-respect de plusieurs valeurs réglementaires en matière de qualité de l'air, ce qui l'expose à des contentieux européens pouvant déboucher sur de fortes amendes. En effet, les pics de pollution, et plus globalement la persistance de la pollution de fond, ont des conséquences néfastes sur la santé des populations.

Objectif : réduire de plus de 35 % les émissions de gaz à effet de serre liées au transport routier sur le territoire d'application du PDU en 2030 par rapport à 2005.

Cet objectif traduit la volonté de relever le défi du changement climatique en agissant pour une agglomération plus sobre en carbone.

Objectif : inciter à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture individuelle pour permettre aux habitants de l'agglomération de réaliser les 30 minutes d'activité physique quotidienne recommandées par l'OMS.

Il s'agit de contribuer à la lutte contre l'obésité et les maladies liées à la sédentarité croissante de nos modes de vie, en incitant dans le cadre de la mobilité quotidienne à réaliser une activité physique régulière. En effet, les bénéfices sur la santé d'une activité physique régulière sont connus et plusieurs plans nationaux portent cet objectif de développement des mobilités actives (PNSE2, PNNS, Plan cancer, Plan particules, PNAPS, PNVélo, Plan d'Action Mobilité Active…). Le PDU reprend donc à son compte les orientations de l'OMS qui recommande la pratique de 30 minutes d'activité physique quotidienne.

Objectif : réduire de moitié le nombre de tués (32 en 2014) et de blessés graves (2 408 en 2014) liés aux accidents de la circulation sur le territoire du PDU d'ici 2030, en particulier parmi les usagers des modes actifs.

Il importe également de lutter contre la violence routière, en visant une diminution du nombre de personnes tuées et blessées sur le périmètre d'application du PDU à l'occasion d'accidents de la circulation. Au regard des ambitions portées par le PDU en faveur du développement de la pratique de la marche et du vélo, les actions viseront donc à garantir la sécurité de l'usage de ces modes. Plus largement, il s'agit de mettre en œuvre les moyens permettant d'atteindre une ville apaisée préservant les usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes) mais également le confort de tous.

Les objectifs liés à l'enjeu d'équité et de cohésion sociale

La mobilité est un facteur essentiel d'intégration sociale. Or il subsiste dans l'agglomération de réelles inégalités sociales et territoriales dans l'accès à la mobilité. En effet, pour une part non négligeable des populations, l'accès à l'emploi et aux services est source de difficultés.

La mobilité automobile, mais aussi en transports collectifs, représente un coût qui n'est pas toujours aisément abordable pour tous. La difficulté financière à se déplacer devient alors un véritable frein dans la recherche d'un emploi. Mais se déplacer sur un territoire élargi en empruntant différents modes de déplacements repose également sur des compétences et connaissances qui s'acquièrent. Si des étapes restent encore à franchir pour permettre à plus d'habitants de disposer d'un système de mobilité adapté aux spécificités des territoires, il s'agit aussi d'améliorer les conditions effectives d'accès aux services de mobilité existants et d'accompagner les publics les plus vulnérables dans leurs parcours de mobilité.

Par ailleurs, en dépit des améliorations réalisées dans l'agglomération, plusieurs quartiers d'habitat social connaissent encore des difficultés de desserte par le transport public. Pour les quartiers prioritaires de la politique de la ville, comme d'ailleurs pour les autres territoires de l'agglomération (Centre, 1re ou 2e couronne), les services de mobilité doivent être déployés en tenant compte de la réalité des besoins des populations en matière de déplacements.

Enfin, la mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement pour les personnes à mobilité réduite est affirmée comme une priorité. Au-delà du respect des obligations légales, il importe de prendre conscience que les améliorations apportées aux cheminements, dispositifs d'information et de signalétique, au matériel roulant des systèmes de transport collectifs et à leurs infrastructures sont autant de progrès pour l'ensemble des usagers de ces services. Il s'agit de veiller à appliquer les principes d'une haute qualité d'usage dans la conception et l'aménagement de ces espaces ou systèmes. Cela implique également de veiller au bon entretien, au maintien en bon état de fonctionnement et à la pérennité de ces dispositifs et aménagements. Cette préoccupation doit par ailleurs s'inscrire dans la prise en compte du vieillissement de la population, qui va notamment toucher des territoires peu denses voire périurbains, posant la question du maintien de la mobilité et du risque d'isolement aux âges où l'automobilité est abandonnée.

Objectif: améliorer les conditions effectives d'accès à l'ensemble des services de mobilité.

Objectif: accompagner les publics les plus vulnérables dans leurs parcours de mobilité, notamment pour favoriser l'accès à l'emploi.

Objectif: offrir des services de mobilité adaptés aux besoins des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Objectif: assurer une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite de l'ensemble de la chaîne de déplacements.

Les objectifs liés à un système de mobilité pensé pour l'usager et l'habitant

Si des efforts ont été faits dans le déploiement de réseaux et services de mobilité, ce développement de l'offre ne suffit pas toujours à faire évoluer les pratiques de mobilité dans le sens et avec l'ampleur souhaités par les politiques publiques. Démonstration doit notamment être faite de la performance des solutions alternatives de mobilité auprès de leurs usagers potentiels. Cela implique de déployer des moyens pour susciter et accompagner les changements de comportement : informer, sensibiliser, faire connaître voire faire essayer les différentes offres de mobilité pour faire évoluer les pratiques. C'est un champ d'actions prioritaire pour permettre la bonne appropriation par chacun de la diversité des solutions existantes. Par ce biais, il s'agit d'amener chacun à choisir son mode de déplacement en tenant compte de ses besoins individuels mais aussi des enjeux collectifs portés par la collectivité notamment en matière de qualité du cadre de vie et de santé publique.

Cette perspective ouvre sur la nécessité de rendre plus lisibles et facilement appropriables les différentes solutions de mobilité. Et ce d'autant plus que la diversité des institutions ou opérateurs en matière de mobilité rend difficile cette appréhension globale des services existants. Même si des actions ont déjà été mises en place, il convient d'aller plus loin dans la simplification du vécu des habitants et usagers du territoire en matière de mobilité au quotidien. Cela concerne à la fois la lisibilité et la simplicité de l'accès à l'information, aux titres de transport et aux services dans le cadre d'une approche multimodale et unifiée. Il s'agit d'effacer les frontières entre les opérateurs, dont l'usager n'a pas à se préoccuper. En revanche, les acteurs économiques (employeurs, transporteurs de marchandises...) doivent se préoccuper du rôle qu'ils jouent dans le système de mobilité. Eux-mêmes peuvent être porteurs d'initiatives et d'innovation concourant à l'atteinte des objectifs poursuivis par le PDU. Aussi la collectivité doit favoriser et encourager ces actions menées par exemple dans le cadre de plans de déplacements d'entreprises.

Enfin, par rapport aux opérateurs privés à l'initiative de nouveaux services de mobilité, il s'agit de s'interroger sur leur bon positionnement et sur des modalités de régulation permettant que leurs actions s'accordent avec les objectifs du PDU. C'est en lien avec les objectifs du PDU que le secteur des services à la mobilité pourrait être vecteur de création d'emplois, dans l'esprit de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte d'août 2015.

Objectif: susciter et accompagner les changements de comportement en faveur d'une mobilité durable.

Objectif: simplifier le vécu des habitants en matière de mobilité quotidienne.

Objectif: coordonner et intégrer les interventions des institutions publiques.

Objectif: renforcer les complémentarités avec les acteurs privés impliqués dans les politiques de mobilité.

Les objectifs liés à un système de mobilité au service de la construction d'une agglomération multipolaire et attractive

Le SCoT de l'agglomération lyonnaise approuvé en 2010 vise la mise en œuvre d'une agglomération multipolaire. Il promeut également la construction d'une « ville des courtes distances » par un renforcement des polarités urbaines et par la priorité accordée aux transports collectifs, au vélo et à la marche. Le PDU doit organiser un système de mobilité qui alimente cette organisation projetée pour le territoire.

Cela implique de renforcer les réseaux de transport collectif pour qu'ils puissent répondre, par leur niveau de performance et leur maillage, aux enjeux de développement urbain identifiés dans l'agglomération. Mais cela passe également par la promotion d'autres alternatives crédibles à l'usage de la voiture solo, que ce soit pour l'accès aux polarités urbaines définies par le SCoT ou pour les déplacements internes à ces polarités.

Si les efforts ont jusqu'à présent surtout porté sur le Centre de l'agglomération, il importe aujourd'hui que la politique de mobilité offre des alternatives crédibles à l'usage de la voiture solo pour l'ensemble de l'agglomération lyonnaise. Par ailleurs, dans la mesure où l'agglomération rayonne sur un territoire plus large, il est également nécessaire d'agir à plus grande échelle, en s'assurant que les actions portées par chacun des territoires soient en cohérence et visent un objectif commun. Pour ce faire, il s'agit notamment de conforter les dispositifs de dialogue et de construction d'une vision commune et partagée à l'échelle de la grande aire métropolitaine lyonnaise.

Toutefois dans le contexte actuel de raréfaction des ressources publiques, les coûts de fonctionnement et de mise à niveau des systèmes existants pèsent fortement sur les budgets locaux et invitent à réinterroger les choix futurs en matière d'investissement. Plus que jamais, garantir la viabilité financière à moyen et long termes du système de mobilité apparaît comme un enjeu primordial. Cette question est essentielle pour les collectivités mais aussi pour les usagers, dont certains souffrent aujourd'hui du poids pris par les dépenses de mobilité quotidienne dans leur budget. Le programme d'actions du PDU intègre ces contraintes financières et vise à optimiser les ressources disponibles. Il est l'occasion de redéfinir les lignes de partage et les complémentarités possibles entre politiques publiques et initiatives privées. Il prévoit également d'étudier la participation des usagers à ces politiques, en s'interrogeant sur une tarification des déplacements qui favorise le report modal tout en étant socialement équitable.

En la matière, le PDU détermine également les principes régissant l'organisation du stationnement, afin que ce levier joue pleinement son rôle en matière de déplacements et que les actions portées par les différents acteurs concernés soient cohérentes et au service des objectifs du PDU. Outre l'importance du stationnement en matière d'occupation de l'espace public par l'automobile, il s'agit donc de définir les principes d'une politique de stationnement cohérente, intégrant l'ensemble des dimensions qui la composent, qu'il s'agisse du stationnement sur voirie, de sa régulation et de sa réglementation, du stationnement en parcs publics, de la régulation du stationnement privé ou encore de l'organisation du stationnement de rabattement sur les transports collectifs. Par ailleurs, il importe d'utiliser l'aptitude dont dispose la politique de stationnement pour mettre en place des mesures différenciées selon les catégories d'usagers et les modes de transport. En lien avec les objectifs du PDU, ce levier a ainsi vocation à être envisagé dans une perspective résolument multimodale, en s'intéressant également au stationnement pour les vélos, le covoiturage, l'autopartage, les véhicules de transport public, les taxis...

Le rayonnement et le dynamisme de l'agglomération étant fortement liés aux activités économiques qu'elle accueille, il importe d'inscrire pleinement les flux logistiques et les conditions d'approvisionnement des entreprises dans les orientations définies par le PDU. Il s'agit de renforcer la prise en compte du transport de marchandises dans la politique de déplacements de l'agglomération, en définissant les conditions d'organisation permettant de répondre aux besoins des activités économiques tout en réduisant, en lien avec les professionnels du secteur, l'impact environnemental de l'acheminement et des livraisons des marchandises.

Enfin, il y a aujourd'hui un impératif de rapprochement entre les politiques menées en matière de mobilité et d'espace public. Ce dernier est en effet devenu l'objet d'une compétition de plus en plus forte entre des usages qui se diversifient, qu'il s'agisse de nouveaux modes de déplacements, de distribution des marchandises ou d'attentes extérieures aux questions de mobilité. L'objectif est d'assurer la cohérence entre le partage de l'espace public et les objectifs de la politique de déplacements et de stationnement, en prenant en compte les performances attendues des différents modes mais aussi de l'espace public dans sa globalité (sécurité, lisibilité, confort, agrément, aménités...). Il s'agit ainsi de faire de l'espace public un facilitateur de mobilité, y compris pour les automobilistes qui pourront se voir proposer des garanties en termes d'accessibilité et de régularité de temps de parcours, à défaut d'une assurance de rapidité, de fluidité et de porte-à-porte.

Objectif : organiser la multimodalité en lien avec les spécificités des territoires, en offrant un bouquet de services articulant en bonne cohérence les systèmes traditionnels et les nouveaux services à la mobilité.

Objectif : renforcer les réseaux de transports collectifs pour répondre aux enjeux de développement de l'agglomération tout en garantissant leur viabilité financière.

Objectif : accompagner le dynamisme économique de l'agglomération en intégrant le transport de marchandises dans le système de mobilité aux différentes échelles de territoire en lien avec leurs politiques d'aménagement.

Objectif : concevoir un espace public à échelle humaine, contribuant à la lutte contre la sédentarité et à la diminution de la place occupée par la voiture individuelle en circulation et en stationnement

- **les projets de réaménagement ou de création des voies d'agglomération (niveau 3 dans la hiérarchie du réseau de voirie de la Métropole de Lyon) devront proposer une répartition équilibrée entre modes de déplacements au profit des modes alternatifs à la voiture individuelle ;**
- **dans les voies de niveau inférieur, les modes alternatifs à la voiture individuelle devront être considérés comme prioritaires.**

© RUCH MP / Agence d'Urbanisme de Lyon

LE PLAN D'ACTION

Pour atteindre l'ensemble des objectifs fixés par le PDU, plusieurs types d'actions peuvent être mobilisés. Une même action peut aussi concourir à l'atteinte de plusieurs objectifs. Il s'agit donc de disposer d'une approche globale, prenant en compte et tirant profit du fonctionnement systémique de la mobilité urbaine.

Le PDU fait le choix de structurer son plan d'action dans le cadre d'une stratégie fondée sur 8 axes :

- une mobilité sans couture ;
- un espace public accueillant et facilitant pour les modes actifs ;
- des transports collectifs performants et attractifs ;
- une mobilité automobile régulée et raisonnée ;
- susciter et accompagner le changement de comportement ;
- garantir l'accès à la mobilité pour tous et dans les territoires les plus vulnérables ;
- des transports de marchandises intégrés ;
- une gouvernance et des financements adaptés.

Les actions, rattachées à ces 8 axes stratégiques sont regroupées par famille dans des fiches actions.

Outre cette structuration, le plan d'action du PDU se caractérise également par un double horizon temporel :

- un horizon à moyen terme, qui correspond à un horizon de programmation fine et au jalon de l'évaluation (l'article L. 1214-8 du Code des transports disposant que le PDU fait l'objet d'une évaluation tous les cinq ans) ;
- un horizon prospectif à 2030, qui correspond à une approche de type phasage ou priorisation mais qui fera l'objet de précisions à l'occasion de l'établissement des futures programmations des collectivités concernées.

Le plan d'action du PDU s'est efforcé de mettre en résonance ces deux échelles de temps, l'horizon prospectif assurant notamment la valorisation des opérations programmées à moyen terme en leur conférant une cohésion renforcée et une pérennité accrue.

Enfin, des focus par secteurs apportent des éclairages particuliers en déclinant certaines actions décrites dans les axes stratégiques.

Le système multimodal des déplacements..... page 54

Les 8 axes stratégiques..... page 56

Les focus par secteur géographique ..... page 180

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Le système multimodal des déplacements

© RUCH MP / Agence d'Urbanisme de Lyon

Les objectifs de répartition modale fixés par le PDU reflètent une ambition forte en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle. L'évolution des comportements individuels observée depuis vingt ans doit être poursuivie et accompagnée en confortant la **construction d'un système de mobilité multimodal, cohérent et viable à l'échelle de l'agglomération**. Ce système de mobilité s'inscrit dans les projets de territoire portés par les SCoT, visant à construire une agglomération multipolaire et une ville des courtes distances, ainsi qu'à appliquer par ailleurs le concept de ville ou village densifié. Il vise également à faire converger les choix individuels et les enjeux collectifs en matière de déplacements, en orientant clairement chacun vers l'usage du mode de déplacement le plus durable en fonction du lieu et du moment. Pour y parvenir, **il s'appuie sur une diversité de services de mobilité, complémentaires entre eux, mais aussi sur une priorisation des modes** selon les types de territoires et de déplacements.

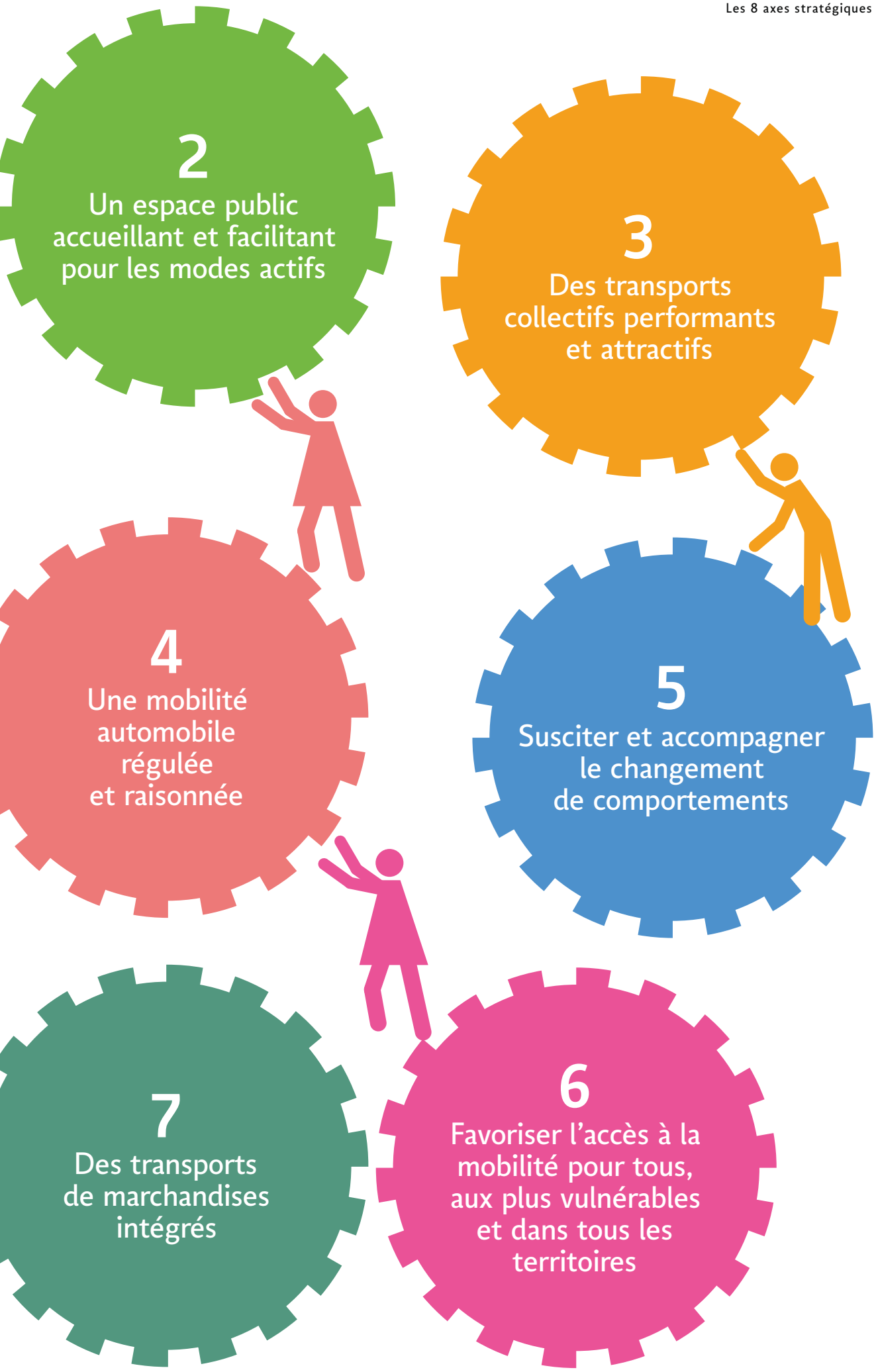
Les principes d'organisation du système de mobilité multimodal de l'agglomération, qui viennent traduire les orientations fondamentales de la politique publique de déplacements, sont les suivants :

- une priorité aux modes actifs (marche, vélo) pour les déplacements de proximité, et ce quel que soit le secteur de l'agglomération ;
- un renforcement de l'attractivité et de la compétitivité du vélo et des transports collectifs pour les déplacements de moyenne portée au sein de l'agglomération ;
- une priorité aux transports collectifs pour les déplacements de plus longue portée à destination du Centre et des différentes polarités d'agglomération ;
- une régulation de la circulation qui priorise les modes alternatifs à l'automobile. Cette régulation visera davantage la régularité du temps de parcours en voiture que la rapidité et la fluidité de la circulation automobile ;
- un développement de l'usage partagé de l'automobile dont le covoiturage, là où les autres alternatives à la voiture solo sont inadaptées, pour le rabattement et la diffusion sur et vers le réseau lourd de transports collectifs, en complémentarité avec les offres de transport collectif et sans augmenter le trafic automobile.

Parmi **les principes opérationnels qui en découlent**, il apparaît essentiel :

- **d'organiser le réseau de transports collectifs autour d'axes structurants** garantissant sa compétitivité par rapport à la voiture individuelle et lui permettant de répondre, en lien avec le développement des territoires, à l'évolution de la demande de déplacements induite par le développement urbain multipolaire. Pour ce faire, la complémentarité entre le réseau de transports urbains, le réseau TER et les cars interurbains doit être renforcée au sein de l'agglomération. Ce réseau doit permettre d'accéder dans de bonnes conditions au centre de l'agglomération mais aussi d'orienter les flux en provenance des territoires voisins vers des portes d'entrée dans l'agglomération, qui bénéficieront de conditions d'accès optimisées ;
- **de mettre en place une stratégie multimodale de rabattement et de diffusion vers et depuis les transports collectifs favorisant l'intermodalité**. Elle doit permettre de diminuer les distances parcourues en voiture, de favoriser les rabattements en modes alternatifs et de préserver la qualité de vie dans les quartiers des pôles d'échanges. Les principes de cette stratégie seraient les suivants :
  - inciter à l'usage du bus ou favoriser le recours aux modes actifs pour le rabattement sur les réseaux structurants de transport collectif. Pour cela, des stationnements dédiés aux vélos, au covoiturage, à l'autopartage, aux véhicules électriques doivent être développés à proximité, notamment dans les parcs-relais. Il conviendra également d'assurer des conditions efficaces de diffusion depuis les terminus des lignes fortes, par exemple en direction des zones d'activité,
  - orienter le rabattement automobile le plus en amont possible sur les réseaux structurants de transport collectif, en le régulant en lien avec les politiques locales de stationnement sur voirie et en envisageant un développement ciblé des capacités de stationnement de rabattement, sur certains parcs-relais desservis par des lignes fortes de transports collectifs à haut niveau de service ;
- **de garantir l'efficacité des axes forts de bus** desservant les différents territoires de l'agglomération. En effet, outre les réseaux ferrés (train, métro, tramway), le réseau routier de transports collectifs a un rôle majeur à jouer pour permettre le développement d'alternatives à l'automobile pour les déplacements internes et à destination du Centre et des différentes couronnes de l'agglomération. Il convient donc de conforter son rôle et son attractivité, en particulier dans les secteurs non desservis par le réseau tramway ou métro. Cela se traduit par la garantie d'un certain niveau de service sur des axes forts de bus mais aussi par des aménagements et des conditions d'exploitation permettant d'assurer l'attractivité de ces lignes pour l'usager ;
- **d'organiser et d'aménager un réseau de voirie hiérarchisé**. Cette hiérarchisation doit permettre de mieux distribuer les trafics, en écartant les flux de transit routier du cœur de l'agglomération et en améliorant la desserte et l'accessibilité des territoires tout en les protégeant des circulations indésirables et des nuisances qui y sont rattachées. C'est aussi sur cette base que doit s'organiser le partage de l'espace public entre les différents usages et modes de déplacements ;
- **de favoriser la bonne cohabitation en toute sécurité des modes actifs et des modes motorisés** en apaisant les vitesses de circulation. Cela passe notamment par une diminution à 30 km/h de la vitesse autorisée principalement dans les centres-villes et les secteurs résidentiels du territoire du PDU ;
- **d'améliorer le réseau structurant vélo de l'agglomération.** Ce réseau permettra aux cyclistes de rejoindre rapidement et en toute sécurité le centre de l'agglomération, les centralités et sites d'emplois ;
- **d'inscrire plus clairement dans l'espace public l'ambition de la politique de déplacements**. En effet, les choix de gestion et d'aménagement de l'espace public sont des marqueurs essentiels des politiques publiques, qui guident la façon dont chacun va appréhender, s'approprier et utiliser l'offre de mobilité sur le territoire. Il s'agit donc de procéder dans l'agglomération à une allocation de l'espace public qui soit en cohérence avec les objectifs de répartition modale, en tendant vers une situation où, hors des voies rapides urbaines, le partage de l'espace soit plus favorable aux modes alternatifs qu'aux modes individuels motorisés.

1
Une mobilité
sans couture
8
axes
stratégiques
8
Modalités
de mise en œuvre
et financement


2
Un espace public accueillant et facilitant pour les modes actifs
3
Des transports collectifs performants et attractifs
4
Une mobilité automobile régulée et raisonnée
5
Susciter et accompagner le changement de comportements
7
Des transports de marchandises intégrés
6
Favoriser l'accès à la mobilité pour tous, aux plus vulnérables et dans tous les territoires

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

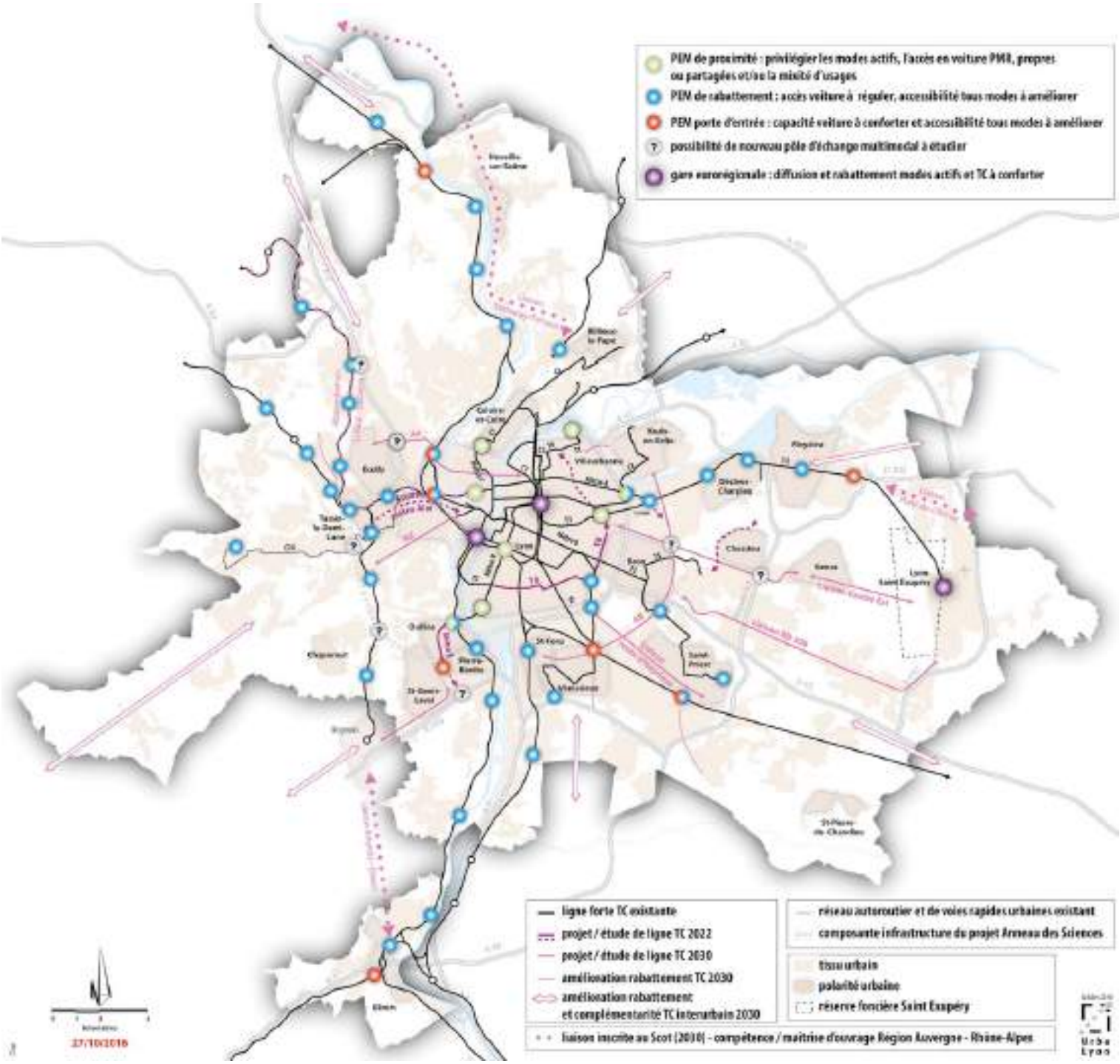
Axe stratégique 1

Une mobilité sans couture

La notion de mobilité sans couture recouvre l'idée qu'il doit être simple de passer d'un mode à l'autre lors d'un même déplacement (intermodalité), ou qu'il doit être tout aussi aisé de choisir un mode différent en fonction du type de déplacement, des moments de la journée ou de la semaine ou des contraintes qui se présentent (multimodalité). Cet axe stratégique vise alors à répondre aux objectifs de simplification du vécu des habitants en matière de mobilité quotidienne mais aussi de coordination et d'intégration des interventions des institutions publiques, en rendant plus lisible et facilement appropriable par chacun la diversité des solutions qui composent le bouquet de services de mobilité. En termes d'actions, cela passe par :

- la conception et la diffusion d'une information multimodale (fiche action 1.1), favorisant un usage moins systématique de la voiture en solo au profit d'une utilisation plus adaptée des solutions alternatives de mobilité dans leur diversité ;
- la poursuite du développement d'une billettique et d'une tarification intégrées pour l'ensemble des services de mobilité (fiche action 1.2). Ces approches, surtout portées jusqu'à présent par les réseaux de transports collectifs, doivent être étendues aux autres services de mobilité ;
- le déploiement, autour des stations et pôles d'échanges du réseau de transport collectif, d'une stratégie de rabattement et de diffusion qui simplifie les déplacements intermodaux et les rende plus attractifs.

Principe de typologie des pôles d'échanges multimodaux de l'agglomération lyonnaise à l'horizon 2030



Fiche Action 1.1

Une information multimodale et accessible à tous

Pour inciter à des comportements de mobilité plus durables, l'information à destination des usagers doit être multimodale et homogène sur l'ensemble du territoire de l'agglomération, en veillant à :

- **ne pas favoriser l'usage systématique de la voiture particulière thermique en solo, dans un souci de cohérence avec les objectifs de la politique de déplacements ;**
- **placer l'usager au cœur de la démarche, en tenant compte de la diversité des profils et des besoins ;**
- **favoriser la compréhension de l'offre de mobilité en rendant l'ensemble de l'information, qu'elle soit numérique ou plus traditionnelle, accessible à tous (personnes en situation de handicap, non-résidents de l'agglomération...) ;**
- **garantir la qualité et la complétude des informations, en organisant la coopération entre acteurs publics et avec les acteurs privés.**

Action 1 Concevoir un schéma directeur d'information multimodale

Le PDU propose de développer une logique multimodale dans la conception et la mise en œuvre de l'information voyageurs sous ses différentes formes : plans, sites Internet, agents des guichets d'information ou présents sur les réseaux, applications pour smartphones, jalonnement, signalétique dans les pôles d'échanges...

Cette démarche repose sur l'établissement d'un schéma directeur de l'information voyageurs multimodale, associant les exploitants et les acteurs publics de mobilité. Ce schéma constituera un référentiel décliné ensuite sur les canaux d'information des différents opérateurs et sur des supports d'information multimodaux. Il pourra par exemple prévoir :

- les principes généraux de mise en cohérence des plans, de la signalétique et du jalonnement ;
- les modalités de décloisonnement entre différents réseaux, en rendant possible par exemple la diffusion sur les réseaux routiers d'information portant sur les transports collectifs ;
- les conditions de diffusion de l'information concernant les différents réseaux ;
- la diffusion de temps de parcours indicatifs pour favoriser l'utilisation des modes actifs, en complément ou en substitution des transports collectifs ;
- l'organisation de l'information en cas de perturbation, en proposant des alternatives multimodales aux voyageurs ;
- l'articulation entre les services offerts par les nouveaux médias et les supports plus traditionnels (plans papiers, jalonnement physiques fixe ou dynamique...).

En parallèle, une stratégie de jalonnement sera établie. Fixe et dynamique, cette stratégie de jalonnement devra permettre d'agir sur les outils de guidage et faire évoluer le jalonnement vers une boîte à outils au service de la multimodalité (simplifier les mentions, privilégier le rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux, etc.).

Action 2 Pérenniser et mieux faire connaître les outils numériques existants

Le développement des différents outils numériques permettant d'accéder à l'information mobilité dans toutes ses composantes doit être poursuivi et soutenu : services Onlymoov (internet, radio, panneaux à messages variables...), applications labellisées (Optymod'lyon...), services TCL, services OùRA!.

Dans cette optique, il est essentiel que les opérateurs de mobilité poursuivent, de manière encadrée, la stratégie 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.

L'effort de communication et d'amélioration de ces outils devra être poursuivi. Il importe également de développer des outils dédiés pour la mise en œuvre d'actions de conseil en mobilité (cf. fiche action 5.1).

Action 3 Déployer des moyens de communication téléphonie et internet dans le réseau métro

Afin d'améliorer le confort des usagers et la qualité du service rendu sur le réseau de métro, il convient de :

- permettre aux utilisateurs du réseau de métro de conserver au mieux leurs moyens de communications utilisés en surface (internet, voire téléphone) ;
- fournir aux voyageurs un accès à l'information numérique ou à des services en ligne (appli mobile TCL, envoi de SMS, accès aux réseaux sociaux, tags NFC, etc.).

Cette stratégie s'inscrit dans un objectif de mise en service en 2020 et prévoit deux options en fonction des conditions techniques et économiques :

- déploiement de réseaux 3G/4G dans les tunnels permettant la continuité complète sur l'ensemble du réseau TCL des réseaux téléphonie et internet ;
- déploiement a minima d'une solution Wi-Fi dans les stations de métro.

Elle s'accompagne d'une recherche d'un montage innovant sur le plan juridique et financier permettant l'implication au bon niveau des opérateurs privés.

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

En continu

- Actions relatives aux supports d'information

2018-2020

- Établissement d'un schéma directeur de l'information voyageurs multimodale (SYTRAL et partenaires mobilité compétents) et d'une stratégie de jalonnement multimodale (Métropole de Lyon et autres collectivités compétentes)

2020

- Déploiement des moyens de communication dans le réseau métro (SYTRAL)

© Nicolas Robin

D'ici 2030

- Déclinaison des principes du schéma directeur de l'information voyageurs multimodale (exploitants, opérateurs)

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de lignes ou de stations de métro équipées de solutions de communication
- Satisfaction clientèle à l'égard des outils d'information

Fiche Action 1.2

Offrir une billettique et des tarifications combinées pour favoriser la multimodalité et l'intermodalité

Pour simplifier l'usage combiné des réseaux des transports collectifs et des autres services de mobilité de l'agglomération, les systèmes billettiques et la tarification devront connaître des évolutions substantielles. Celles-ci viseront notamment à :

- **développer l'interopérabilité des supports billettiques et les services de mobilité pouvant être accueillis sur ces supports ;**
- **proposer des tarifications multimodales attractives, basées sur des principes partagés de répartition des coûts et recettes entre partenaires ;**
- **élargir et homogénéiser les réseaux de distribution des titres de transport, en vue de leur mutualisation ;**
- **rechercher des convergences lors des renouvellements programmés des systèmes billettiques, en visant à moyen terme une interopérabilité des systèmes billettiques ;**
- **partager une base clients et des statistiques d'usages pour simplifier l'accès aux services de mobilité, adapter les services et leurs tarifications.**

Action 1 Améliorer l'interopérabilité des systèmes billettiques

Entre les réseaux de transports collectifs desservant l'agglomération lyonnaise, les systèmes billettiques devront évoluer pour aller dans le sens d'une meilleure interopérabilité. À l'horizon 2017, le déploiement de nouveaux équipements OùRA ! permettra par exemple de charger sur ces cartes des titres TCL (carnets de tickets, abonnement mensuel).

À partir de 2022, le renouvellement du système billettique TCL offrira de nouvelles perspectives. Ce nouveau système permettra de faciliter l'accès à la distribution de titres pour tous et partout, en visant les principes suivants :

- démultiplier les modes de distribution (notamment à distance), en garantissant leur accessibilité à toutes les catégories de personnes ;
- faciliter l'acquisition des titres de transports, par exemple en diversifiant les supports (téléphone mobile, carte bancaire...).

Action 2 Élargir la palette des services pouvant être hébergés sur les supports billettique des réseaux de transports collectifs

La billettique joue un rôle essentiel pour simplifier l'accès à l'ensemble des services de mobilité de l'agglomération. Plusieurs initiatives contribuent à faire évoluer la gamme des services pouvant être inclus dans un même support. La carte OùRA ! offre par exemple l'accès, comme la carte Técély, aux services Vélo'V. Elle permet également l'accès aux parkings P+R et aux abris vélos sécurisés TCL (pour les porteurs de titres multimodaux), aux abris vélos sécurisés TER ou aux services d'autopartage Citiz LPA. La Métropole de Lyon prévoit l'expérimentation d'un système billettique unifié (pass urbain), qui intégrerait l'ensemble des services de mobilité (transports urbains, vélos en libre-service, parkings, péages...) et des services urbains tiers (bibliothèques, musées, piscines...) voire privés.

Le PDU invite à capitaliser les enseignements de cette expérimentation pour rechercher à moyen terme une convergence des supports, dans un but de lisibilité et de simplification pour les usagers, qu'ils soient ou non résidents de l'agglomération, qu'ils soient utilisateurs réguliers ou occasionnels. La recherche d'une interopérabilité avec les systèmes de télépéages routiers pourra également être visée.

Action 3 Viser une tarification multimodale claire et cohérente, élargie à d'autres services de mobilité que les transports collectifs

L'offre tarifaire multimodale actuelle est trop peu lisible et visible, et ne répond pas totalement à la diversité des profils d'utilisateurs. L'ambition portée par le PDU est de proposer des tarifications :

- clarifiées et attractives ;
- permettant de pouvoir utiliser l'ensemble des services de mobilité de l'agglomération (transports collectifs, mais aussi vélo, autopartage, voire covoiturage, stationnement) ;
- adaptées à différents usages (occasionnels, réguliers, touristiques...).

Pour ce faire, l'évolution de la tarification T-Libr, qui intègre d'ores et déjà la possibilité d'accès à une large gamme de services de mobilité, pourra être poursuivie afin de proposer des formules tarifaires adaptées. L'un des enjeux de cette évolution sera de pouvoir toucher le public occasionnel, en envisageant des solutions de paiement simples et accessibles, voire du post-paiement. La recherche d'une intégration de ces services sur un même support billettique à moyen terme facilitera l'atteinte de ces objectifs.

La grille tarifaire devra être construite en tenant compte de l'objectif de financement des coûts d'exploitation de chacune des offres intégrées dans cette tarification.

Action 4 Améliorer la connaissance de l'usage des différents services de mobilité

De plus en plus d'individus combinent des solutions de mobilité diversifiées en fonction de leurs contraintes, en choisissant les modes les plus adaptés à leurs programmes d'activité quotidiens. Or, la mise en œuvre de tarifications multi-services implique de concevoir un système de répartition des recettes ou de compensation financière adéquat, partagé avec l'ensemble des partenaires.

Il est pour ce faire essentiel de disposer des moyens nécessaires à la connaissance de l'usage des différents services de mobilité. Une base de données commune des usages et une exploitation des données billettiques, complétée par des enquêtes régulières auprès des usagers, doit permettre d'améliorer cette connaissance, de fiabiliser les clés de répartition entre partenaires et de suivre les évolutions les plus significatives dans les pratiques multimodales.

Action 5 Proposer un réseau de distribution des titres élargi et plus homogène

Aux difficultés qui se posent pour l'usager du fait de la multiplicité des offres multimodales et monomodales actuelles s'ajoute la fragmentation des réseaux de distribution : tous les titres actuellement disponibles ne sont pas vendus partout. Si des rapprochements en matière de distribution entre les systèmes OùRA ! et TCL sont d'ores et déjà prévus dès 2017, l'organisation du réseau de distribution de ces titres doit être plus fondamentalement repensée dans une vision multi-services et multi-acteurs selon les principes suivants :

- la recherche d'une couverture territoriale élargie, lisible pour les utilisateurs ;
- la simplification et l'homogénéisation du service client, en intégrant aussi l'objectif de qualité du service après-vente ;
- la démultiplication des modes de distribution, y compris par la vente à distance, en garantissant leur accessibilité à toutes les catégories de personnes.

Fiche Action 1.2

Offrir une billettique et des tarifications combinées pour favoriser la multimodalité et l'intermodalité (suite)

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

En continu

- Enquêtes et études relatives à l'usage des différents services de mobilité

2017

- Déploiement d'équipements de billettique permettant de charger des titres TCL sur carte OùRA ! (Région et autres partenaires, coût fonction du nombre d'équipements déployés)

2018

- Déploiement d'équipements OùRA ! dans les principales agences du réseau TCL (SYTRAL, 400 000 €)

2018-2020

- Définition d'une stratégie partenariale de renforcement du réseau de distribution des titres (SMT AML et partenaires)

2022

- Renouvellement de la billettique du réseau TCL (SYTRAL, 40 millions €)

2022-2025

- Déploiement de titres et tarifications combinées des différents services de mobilité

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Évolution des pratiques d'intermodalité et de la multimodalité
- Nombre de titres intermodaux vendus
- Nombre d'utilisateurs
- Satisfaction clientèle

© Cédric Lefèvre

Fiche Action 1.3

Mettre en œuvre une stratégie multimodale de rabattement et de diffusion vers et depuis les transports collectifs

Le système multimodal des déplacements proposé par le PDU repose sur une stratégie de rabattement et de diffusion vers et depuis les transports collectifs. Elle vise à offrir des conditions optimales de rabattement et de diffusion sur/depuis ces réseaux afin d'inciter à un moindre usage de la voiture solo. Cette stratégie multimodale doit contribuer à l'attractivité et à la fluidité de la chaîne de déplacement, en apportant simplicité et lisibilité pour les usagers. C'est en particulier dans l'aménagement, le fonctionnement et la gestion courante des pôles d'échanges, lieux-clés de l'intermodalité, que cette stratégie multimodale devra se décliner.

Action 1 Définir une gouvernance adaptée pour mettre en œuvre la stratégie multimodale de rabattement et de diffusion

En raison de la multiplicité des acteurs concernés, la mise en œuvre de cette stratégie multimodale doit être menée de manière partenariale et cohérente. Les partenaires de la révision du PDU auront par conséquent à proposer un principe de gouvernance adapté, qui permette d'assurer les missions suivantes :

- préciser si besoin la stratégie multimodale de rabattement et de diffusion, l'expliquer et la faire évoluer si nécessaire ;
- décliner cette stratégie d'ensemble sur les pôles d'échanges de l'agglomération lyonnaise, sur la base d'une typologie pragmatique et évolutive définie de manière partenariale ;
- définir des principes partagés de conception, d'aménagement et de gestion adaptés aux différents types de pôles d'échanges présents dans l'agglomération ;
- conduire une réflexion coordonnée avec les collectivités voisines sur la bonne connexion des réseaux entre eux (TER, réseaux routiers interurbains ou urbains). Il s'agit notamment d'assurer, au-delà de l'agglomération lyonnaise, la cohérence des principes de rabattement et de diffusion sur les gares des corridors ferroviaires et sur les points d'arrêts structurants des réseaux routiers interurbains. Cette réflexion doit concerner autant les flux d'accès à l'agglomération lyonnaise que ceux en sens inverse.

Action 2 Décliner la stratégie multimodale de rabattement et de diffusion sur les pôles d'échanges de l'agglomération

Les pôles d'échanges diffèrent nécessairement par leur localisation géographique, par la nature et le niveau de service des réseaux (ferroviaires, urbains…) qu'ils mettent en correspondance. La stratégie globale devra donc être déclinée en fonction des grandes catégories de pôles d'échanges :

- portes d'entrée, pour lesquelles les conditions d'accessibilité tous modes doivent être confortées ;
- pôles d'échanges de rabattement, pour lesquels l'accessibilité automobile doit être régulée ;
- pôles d'échanges de proximité, pour lesquels les modes actifs doivent être privilégiés ;
- gares eurorégionales (Part-Dieu, Perrache, Saint-Exupéry).

Cette typologie permet de décliner les grands principes d'action, devant être mis en adéquation avec les besoins, contraintes et opportunités du territoire :

- la promotion de solutions alternatives à l'automobile solo, par une politique de tarification spécifique et par l'aménagement de stationnements adaptés aux autres modes (avec par exemple du stationnement nocturne et sécurisé pour vélos afin d'effectuer les derniers kilomètres jusqu'au lieu de travail avec ce mode) ;
- l'instauration de critères d'éligibilité pour réserver le stationnement automobile aux utilisateurs qui ne peuvent faire autrement ;
- l'accroissement modéré des capacités des parkings de rabattement automobile dès lors que cet accroissement est justifié et ne nuit pas à la qualité de vie aux abords du pôle d'échanges ;

- le développement de stationnements vélos, sécurisés et en nombre adapté, aux stations de métro et de tramway, afin d'augmenter les possibilités de rabattement en vélo sur l'ensemble d'une ligne performante de transport collectif ;
- l'optimisation des solutions de stationnement automobile, par exemple en affectant une part des surfaces de stationnement aux usages partagés des véhicules, en proposant des solutions de mutualisation avec des équipements voisins ou en réglementant et en contrôlant davantage le stationnement sur voirie aux abords ;
- la mise en œuvre de solutions adaptées à la diffusion en direction des zones d'activité proches.

Action 3 Définir des principes partagés de conception, d'aménagement et de gestion des pôles d'échanges

Si la stratégie multimodale de rabattement et de diffusion permet de dégager des objectifs structurants pour le fonctionnement de l'intermodalité dans les pôles d'échanges, il est également nécessaire de définir des principes plus globaux de conception, d'aménagement et de gestion de ces équipements afin de garantir un fonctionnement optimal et attractif pour les usagers. Ces principes portent par exemple sur :

- l'information multimodale à offrir au sein des pôles d'échanges et à leurs abords pour le rabattement et la diffusion ;
- le dimensionnement global des différentes composantes (lieux d'attente, espaces d'accueil et information, espaces dévolus aux stationnements, etc.) ;
- l'aménagement et l'insertion urbaine du pôle, avec notamment les modalités de traitement des cheminements, du jalonnement et de la signalétique pour piétons et cyclistes, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, la régulation des flux de véhicules et de leur stationnement, etc. ;
- les critères de définition de la qualité de service offerte à l'usager ;
- l'offre de commerces et services à apporter aux usagers (boutiques, services de réparation et d'entretien des vélos, accès wifi, systèmes de consignes, conciergeries multi-services, bornes de covoiturage, etc.) et les principes de cohérence avec ceux offerts dans l'environnement proche du pôle d'échanges ;
- les conditions d'intégration des nouvelles formes de mobilité (mobilités individuelles mécanisées ou non, autopartage de véhicules électriques...) ;
- l'organisation partenariale de la gestion du pôle (veille, maintenance coordonnée des équipements, suivi des usages, etc.).

Ces principes pourront être transcrits dans des guides de prescription propres à chaque catégorie de pôle d'échanges, élaborés de manière partenariale.

Fiche Action 1.3

Mettre en œuvre une stratégie multimodale de rabattement et de diffusion vers et depuis les transports collectifs (suite)

Action 4

Mettre en œuvre un plan d'action hiérarchisé pour faire évoluer les pôles d'échanges de l'agglomération

Un plan d'action hiérarchisé sera proposé pour mettre progressivement les principaux pôles d'échanges de l'agglomération en adéquation avec les principes de conception, d'organisation des rabattements, de gestion définis dans les deux actions précédentes.

Au-delà des cas de Part-Dieu, de Perrache et de Saint-Exupéry qui disposent d'instances de gouvernance spécifiques, les autorités organisatrices, la Métropole de Lyon ou les communes hors Métropole pourront avoir recours à des modalités de contractualisation, dans l'esprit de contrats de pôles, établis pour chaque pôle d'échanges ou bien à l'échelle de corridors, en lien avec la ou des commune(s) d'implantation, afin notamment de :

- recenser les objectifs et priorités d'action globales ;
- détailler les aménagements à réaliser par les différents maîtres d'ouvrage ;
- préciser les modalités de financement et le calendrier prévu ;
- prévoir les conditions nécessaires pour assurer la pérennité des aménagements réalisés ;
- préciser les conditions du suivi régulier des usages et des problèmes éventuels rencontrés. Des comités de suivi locaux pourront être mis en place à cette fin.

Les opérations d'aménagement des pôles d'échanges rechercheront des montages financiers innovants, impliquant par exemple des opérateurs économiques privés.

© Mathilde Matrion

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

Mise en œuvre des actions avec l'ensemble des partenaires concernés.

2018

- Mise en place de la gouvernance

2020

- Définition de la stratégie multimodale de rabattement et de diffusion
- Élaboration de principes de conception, d'aménagement et de gestion des pôles d'échanges sous forme de guides de prescriptions

2020-2022

- Élaboration d'un plan d'action hiérarchisé pour les pôles d'échanges

D'ici 2030

- Mise en œuvre du plan d'action

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Suivi des flux et des usages par pôles d'échanges
- Enquêtes sur les pratiques d'intermodalité
- Enquêtes de satisfaction auprès des usagers
- Nombre de places de stationnement programmées en pôles d'échanges pour le rabattement vélo (arceaux/boxes sécurisés) et covoiturage
- Nombre de places de stationnement vélo/covoiturage effectivement aménagées
- Utilisation des stationnements vélos/covoiturage

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Axe stratégique 2

Un espace public accueillant et facilitant pour les modes actifs

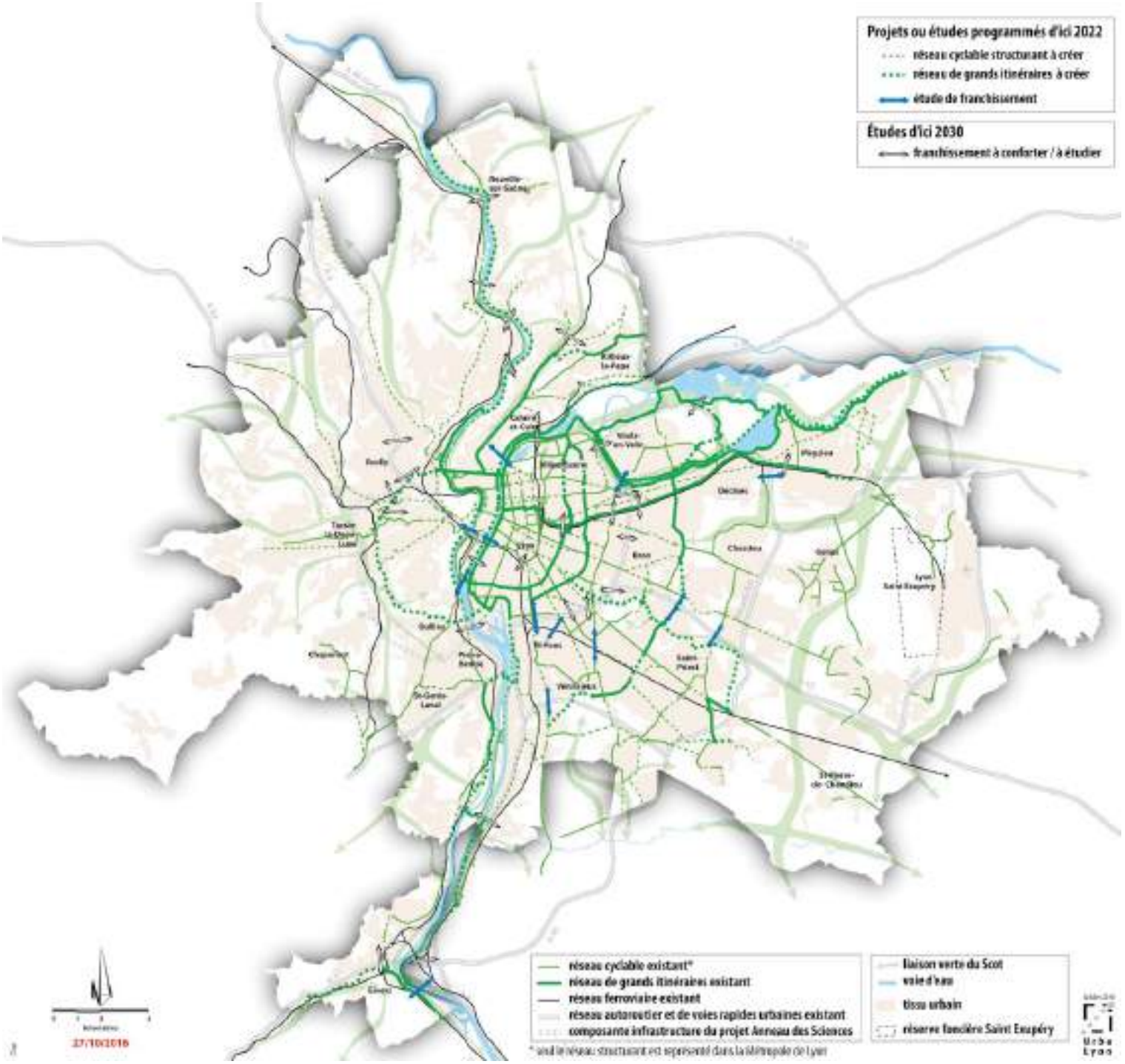
Le PDU fixe l'objectif d'atteindre 35 % de déplacements à pied et 8 % de déplacements à vélo en 2030. Or beaucoup de territoires de l'agglomération lyonnaise sont encore marqués par la priorité accordée depuis plusieurs décennies au mode automobile. Pour que les pratiques de déplacements évoluent selon l'ampleur fixée par le PDU, il est donc impératif de rééquilibrer l'aménagement et l'usage de l'espace public en garantissant la sécurité, la continuité, le confort et l'agrément des conditions de déplacements à pied ou à vélo. En cela, cet axe stratégique répond à l'objectif de réduction de moitié du nombre de tués et de blessés graves dans les accidents de la circulation, en portant une attention particulière aux usagers vulnérables que sont les piétons et cyclistes. Il s'inscrit également dans la volonté de concevoir un espace public à échelle humaine contribuant à la lutte contre la sédentarité et de participer aux politiques de santé publique en aidant à l'atteinte des recommandations de l'OMS en matière d'activité physique quotidienne.

En termes d'actions, cette orientation se traduit par :

- la mise en œuvre de principes généraux destinés à rendre les espaces publics plus sûrs et plus accueillants pour les modes actifs (fiche action 2.1) ;
- des actions spécifiques visant à faciliter, valoriser et encourager les déplacements à pied (fiche action 2.2) et à vélo (fiche action 2.3). En la matière, si les modalités d'aménagement sont essentielles pour concrétiser la priorité accordée aux modes actifs, il convient également de développer des outils d'information, des services et des politiques de communication ;
- une meilleure intégration urbaine des infrastructures de transport (fiche action 2.4).

2
Un espace public accueillant et facilitant pour les modes actifs

Réseau cyclable à développer et franchissements modes actifs à conforter à l'horizon 2030



Fiche Action 2.1

Améliorer la sécurité, la qualité d'accueil et l'agrément de l'espace public

L'amélioration de l'aménagement des espaces publics constitue un élément central pour concrétiser les objectifs du PDU en faveur des piétons et des cyclistes. Elle implique de diffuser des principes d'aménagement prenant en compte les besoins et les difficultés de ces modes de déplacements mais aussi de mettre en place les mesures réglementaires permettant de donner aux piétons et aux cyclistes toute leur place dans la circulation et la vie urbaines.

Ces actions doivent permettre :

- **d'améliorer les conditions de déplacements en modes actifs et de rendre ces modes plus attractifs et plus sûrs ;**
- **de réduire les pollutions et nuisances sonores et de rendre la ville plus agréable et attractive en améliorant le cadre de vie.**

Action 1 Réaliser et diffuser des référentiels d'aménagement pour mieux intégrer les modes actifs dans les projets urbains et de voirie

Pour guider les porteurs de projet dans la conception et la réalisation de leurs aménagements, des documents de référence seront établis par les collectivités compétentes et diffusés auprès des maîtres d'ouvrage concernés. Notamment la Métropole de Lyon réalisera :

- un guide des aménagements piétons. Ce document opérationnel guidera la réalisation des travaux des espaces publics, afin de prendre en compte la marche dans l'ensemble des projets menés par les collectivités ;
- des diagnostics communaux sur la marche, ciblant les secteurs à enjeux et permettant d'identifier les itinéraires où il existe de réels besoins en termes d'amélioration des conditions de marchabilité ;
- une actualisation du « Guide de conception des aménagements cyclables » de 2013, pour prendre en compte les évolutions réglementaires et de nouveaux thèmes émergents ;
- une valorisation de la cartographie du réseau « cible » de la Métropole de Lyon pour la réalisation des aménagements cyclables, en faisant notamment apparaître un réseau de grands itinéraires (réseau super-structurant).

Les principes de conception pour l'aménagement de l'espace public tiendront compte des orientations suivantes :

- promouvoir des aménagements prenant en compte les usages dans leurs pratiques et leurs représentations et associer les usagers aux projets de réaménagement via les associations ;
- considérer l'espace public comme un support d'information permettant au piéton et cycliste de se localiser et incitant à l'usage de ces modes grâce notamment à une meilleure identification des temps de parcours ;
- garantir l'accessibilité tout au long de la chaîne de déplacements en prenant en compte le confort d'usages et la qualité de service (dimensionnement, éclairage, propreté, sécurité…) ;
- renforcer la place de la nature en intégrant dans la conception et la réalisation des projets des matériaux et plantations vecteurs d'ombrage, afin de rendre la rue plus agréable et de lutter contre les îlots de chaleur urbains, notamment par la poursuite de la dynamique engagée par la Charte de l'Arbre.

Action 2 Mieux connaître l'accidentologie du territoire et sensibiliser au partage de la rue

Il est important de mieux connaître l'accidentologie, en particulier celle impliquant des piétons ou des cyclistes, afin d'adapter les dispositifs de lutte contre l'insécurité routière. Cela pourra se faire par :

- la réalisation de bilans d'accidentologie annuels, permettant de mieux connaître l'accidentologie (évolution, gravité, modes impliqués, points d'accumulation d'accidents) afin d'adapter de manière efficace les dispositifs de lutte contre l'insécurité routière. Ces bilans seront diffusés à l'ensemble des communes et acteurs partenaires de la sécurité routière (préfecture, forces de l'ordre...) ;
- la réalisation d'études de sécurité. Ces études, portant sur un secteur ou une thématique spécifique, doivent permettre d'indiquer les actions à entreprendre en termes d'aménagement de voirie ou de sensibilisation des usagers pour diminuer l'accidentologie. Elles ont également vocation à enrichir les fiches ou guides internes des collectivités compétentes pour la conception des espaces publics et de la voirie.

Sur un registre plus opérationnel, il s'agira de poursuivre :

- l'analyse de l'accidentologie pour en tirer des enseignements et des propositions d'actions ;
- les actions d'aménagement de voirie permettant d'apaiser la circulation et de réduire le nombre de zones accidentogènes ;
- la concertation avec les services de l'État pour identifier les sites les plus adaptés afin de positionner des équipements de contrôles automatisés ;
- la mise en place de groupes d'experts traitant de sujets spécifiques, à l'instar du groupe « accidentologie tramway » qui a permis d'aborder de façon partenariale, entre le SYTRAL et la Métropole de Lyon, les enjeux de sécurité des déplacements sur les projets modes actifs en interface avec les lignes de tramway existantes (cette démarche est venue compléter les réglementations actuelles qui ne fixent pas d'obligation au gestionnaire de voirie de travailler avec l'AOT sur les projets d'aménagements modes actifs en interface avec les tramways) ;
- le soutien aux associations participant à l'amélioration de la sécurité routière.

Enfin, une grande partie des accidents ayant lieu sur l'agglomération étant liés au comportement des usagers, il convient de développer des actions de communication destinées à sensibiliser le public aux enjeux et aux bonnes pratiques en matière de sécurité routière. Il pourra s'agir :

- de journées de sensibilisation à la mobilité durable et à la sécurité routière (type Mobil'idées) permettant de sensibiliser un large public ;
- de la diffusion d'informations et conseils « flash » sur les panneaux à messages variables ;
- de campagnes de sensibilisation sur le « partage de la rue » ;
- de modules de formation à la sécurité routière pour chacun des modes de déplacements, définis en concertation avec les partenaires (CRAM, CNRACL, prévention routière, etc.) et mis à la disposition des entreprises, des établissements de formation (établissements scolaires, centres d'apprentissage, etc.) et des associations.

Fiche Action 2.1

Améliorer la sécurité, la qualité d'accueil et l'agrément de l'espace public (suite)

Action 3 Apaiser les vitesses de circulation

Les zones de circulation apaisée (zone 30 ou zone de rencontre) permettent aux modes actifs de bénéficier de conditions de déplacements plus confortables et plus sûres.

Dans la Métropole de Lyon, les aménagements visant l'apaisement de la circulation se sont développés dans le cadre de propositions et portages au cas par cas, sans démarche d'ensemble. Il s'agit désormais de développer une stratégie globale. Pour ce faire, un travail de repérage des zones de circulation apaisée potentielles a été réalisé par la Métropole de Lyon permettant de recenser les lieux où il serait pertinent et possible de les développer. Il s'agit désormais de poursuivre ces actions en les structurant autour d'une stratégie partagée et portée par les élus métropolitains, visant le développement des zones de circulation apaisée avec un objectif de doublement à l'horizon 2022 sur la base d'un potentiel identifié de 1 100 km. Ce changement d'échelle implique un changement des modes de faire qu'il convient d'organiser et de structurer.

Ces réflexions seront élargies à l'échelle du territoire d'application du PDU, par les collectivités compétentes. Elles intégreront par ailleurs une approche visant à limiter les effets indésirables liés aux éventuels phénomènes de report du trafic et de congestion sur les secteurs adjacents.

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

2017-2022

- Réalisation et diffusion de référentiels d'aménagement en faveur des modes actifs (Métropole de Lyon)
- Réalisation de bilans accidentologie annuels (Métropole de Lyon)
- Doublement des zones de circulation apaisée (Métropole de Lyon, communes)

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Km cumulés de voiries classées en zone 30
- Km de zones de rencontres
- Km de zones piétonnes
- Km de voies vertes

Fiche Action 2.2

Faciliter et encourager les déplacements à pied

En visant 35 % de déplacements à pied en 2030, le PDU entend faire de la marche un mode de déplacement à part entière, pleinement intégré dans l'univers de choix des individus, et ce sur des portées étendues. Les différentes actions développées pour faciliter et encourager les déplacements à pied contribueront à rendre le système de mobilité plus économe en ressources, plus efficace et plus sain et s'inscriront dans un plan pour le développement des mobilités actives.

Action 1 Développer les liaisons et les aménagements piétons

Il s'agit d'abord de développer les aménagements en faveur de la marche, que ce soit :

- dans le cadre de grands projets d'aménagement (comme, par exemple, la piétonisation de la voûte ouest de Perrache, les espaces publics du secteur Part-Dieu, la promenade Moncey, le cœur Presqu'île, l'aménagement du cours Émile Zola ou de la rue Garibaldi…) ;
- pour résorber des coupures urbaines majeures (fleuves, voies rapides, voies ferrées, îlots urbains…) ;
- dans le cadre d'opérations d'aménagement de la voirie de proximité, portant sur des aménagements de trottoirs, la sécurisation des traversées piétonnes ou encore l'installation de repos (bancs ou assis/debout) sur les cheminements, pour les personnes à mobilité réduite comme pour les marcheurs dans leur globalité. Pour cela, la réalisation de diagnostics communaux de marchabilité permettra d'orienter les choix de programmation ;
- dans le cadre d'opérations d'entretien et d'exploitation de l'espace public, en renforçant les facilités d'usages pour les piétons via l'entretien des passages piétons, la sécurisation des espaces aux carrefours ou encore des cycles de feux adaptés ;
- dans le cadre des programmes d'aménagements urbains. Les PLU pourront ainsi intégrer des prescriptions portant sur la longueur des cheminements, le traitement des accès, les débouchés d'impasse pour améliorer la porosité du tissu urbain.

Action 2 Améliorer l'information et la signalétique pour les piétons

L'amélioration du guidage et de l'orientation des piétons est essentielle pour faciliter la pratique de la marche. En la matière, le PDU préconise :

- d'accompagner la dynamique de la mobilité active grâce à l'apport des nouvelles technologies comme l'infomobilité, en mettant en place un « calculateur » d'itinéraire ludique pour les piétons ;
- de développer la signalétique pour les piétons sur le mobilier urbain existant, conçu comme un support d'information et de services de mobilité, tout en veillant à ne pas encombrer davantage l'espace public ;
- de rechercher une homogénéisation sur l'ensemble du territoire d'application du PDU, dans le cadre d'une démarche partenariale impliquant notamment les communes.

Action 3 Développer la complémentarité de la marche avec les transports collectifs

La marche est un maillon central de l'intermodalité, support de la continuité entre les différents modes. Mais son développement peut aussi se faire en substitution de trajets courts effectués en transports collectifs, contribuant alors à la désaturation des réseaux existants. Le renforcement de la complémentarité entre la marche et les transports collectifs implique alors :

- d'améliorer la prise en compte des déplacements piétons dans le calculateur d'itinéraire TCL, en augmentant les distances possibles à parcourir à pied pour rejoindre un arrêt ;
- de développer, aux arrêts de transports collectifs, une signalétique piétonne destinée à encourager le report modal vers la marche sur de courts trajets (1 à 2 km) ;
- d'améliorer les cheminements en rabattement et en diffusion vers et depuis les pôles d'échanges et de placer le piéton au cœur des pôles d'échanges intermodaux (fiche action 1.3).

Action 4 Connaître, communiquer et dialoguer

La connaissance de la mobilité piétonne devra être complétée, par l'exploitation des données de l'enquête déplacements 2015, par l'étude portant sur l'usage des données de téléphonie mobile mais aussi par la mise en place de comptages « piétons » permanents. Dans ce travail, une attention particulière sera également portée aux « nouveaux engins de déplacements » (trottinettes, solowheel, giropodes, overboard...), qui se développent dans la pratique quotidienne et peuvent poser des problèmes de cohabitation avec les piétons sur l'espace public.

Pour promouvoir les mobilités actives, la communication est une action clé, qui doit renforcer la reconnaissance publique des atouts et des services que peuvent rendre la marche et le vélo :

- un plan de communication « modes actifs », porté par la Métropole de Lyon, sera mis en place à destination du grand public. Relayé par l'ensemble des acteurs du territoire, il pourra notamment se concrétiser par des campagnes d'affichage, la diffusion de plaquettes, des affichages sur les chantiers, la tenue d'événements, l'accueil de conférences ou de séminaires sur ce thème, l'amélioration et l'enrichissement des informations sur internet... ;
- en complément, le soutien aux actions de communication des associations agissant pour les modes actifs sera poursuivi, afin de diffuser une culture modes actifs.

Plus globalement, le dialogue avec les associations « modes doux » sera poursuivi, à travers notamment des réunions d'échanges régulières.

Ces réflexions seront élargies à l'échelle de l'agglomération, territoire d'application du PDU, par les collectivités compétentes.

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

2017-2020

- Mise en place du plan d'action mobilités actives (maîtrise d'ouvrage : communes, intercommunalités et Métropole de Lyon sur son territoire. Partenaires : SYTRAL, SNCF, communes, État... Coût : 160 M€)

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Données d'évolution des comptages piétons

© HENRY E Agence d'Urbanisme de Lyon

Fiche Action 2.3

Encourager et rendre performants les déplacements à vélo

Le PDU porte un projet ambitieux de développement de l'usage du vélo, avec un objectif de part modale de 8 % à l'horizon 2030. Comme pour la marche, les actions visant à encourager et rendre performant le vélo dans les déplacements urbains s'inscrivent dans la promotion d'une mobilité plus saine et respectueuse de l'environnement et d'une ville douce et agréable à vivre. Le vélo constitue également un mode de déplacement qui peut se révéler particulièrement performant en ville, que ce soit en termes de temps de parcours ou de coût d'utilisation, et qui contribue au développement économique du territoire.

Action 1 Développer les aménagements et liaisons cyclables

Le plan pour le développement des mobilités actives de la Métropole de Lyon vise à atteindre un réseau cyclable de 1 200 km à l'horizon 2022 (soit 540 km supplémentaires par rapport à 2015) pour se doter d'un réseau maillé complet, correspondant à l'objectif des autres agglomérations européennes de plus d'un million d'habitants. Il vise à développer l'usage du vélo pour les déplacements de proximité comme pour ceux de moyenne portée, en facilitant les déplacements cyclistes et en les rendant plus performants.

Les aménagements à réaliser portent notamment sur :

- la finalisation du réseau cyclable des axes structurants, notamment sur les ex-départementales, et la mise en évidence des grands itinéraires permettant de traverser l'agglomération. Il s'agit notamment du tronçon sud de la ViaRhôna, de la voie bleue le long de la Saône, de la voie verte des Confluences, de la finalisation de l'Anneau Bleu le long des canaux de Jonage et Miribel... Le niveau de service du réseau cyclable structurant pourrait être notamment défini sur la base des indicateurs suivants : temps de parcours/vitesse praticable, type d'aménagement/largeur, niveau de maintenance ou qualité d'entretien, éclairage, non-mixité avec d'autres modes... ;
- la résorption des coupures urbaines majeures. En la matière, plusieurs projets doivent être réalisés ou étudiés : voûte ouest de Perrache, passerelle de la Mulatière, passage du périphérique au niveau de la route de Vienne, dans le secteur du Puisoz et de Cusset, franchissement du Boulevard Urbain Sud avec la voie verte Feyzin-Vénissieux, traversées de l'A43 à Saint-Priest par le réaménagement du BUE et du chemin du Lortaret, traversées du Rhône au niveau du pont de Chasse et du pont Churchill, traversées de la voie ferrée Lyon – Grenoble au niveau de la gare de Vénissieux, franchissement de la rocade Est/A46 par le réaménagement du chemin du Rambion... ;
- la réalisation d'aménagements permettant de développer un réseau cyclable maillé et continu à l'échelle de l'agglomération. Cela passe en particulier par :
  - le développement des doubles sens cyclables et des zones apaisées. Il est proposé de les généraliser dans les zones résidentielles et îlots urbains ne comportant que des voies de desserte locale et des liaisons interquartiers (niveau 1 et 2 de la hiérarchie du réseau de voirie de la Métropole),
  - la généralisation du cédez-le-passage cycliste aux feux (CPC) sur l'ensemble des carrefours à feux,
  - le développement des couloirs-bus ouverts aux vélos avec un objectif de 60 km à l'horizon 2022. La Métropole de Lyon et le SYTRAL étudieront plus en détail les impacts d'une ouverture aux vélos de plusieurs couloirs bus existants et, dans la mesure du possible, des couloirs bus à venir,
  - la poursuite de création de sas vélo dans la rénovation des carrefours,
  - le développement de goulottes et de rampes dans les escaliers pour franchir les collines et balmes.

Ces réflexions seront élargies à l'échelle de l'agglomération, territoire d'application du PDU, par les collectivités compétentes.

Action 2 Renforcer l'offre de stationnement vélo

La possibilité de stationner facilement son vélo étant un facteur décisif dans le développement de son usage, il est essentiel :

- de poursuivre la pose d'arceaux de stationnement, à raison de 1 000 arceaux (soit 2 000 places) par an sur la Métropole de Lyon, à proximité des lieux de vie, des générateurs de déplacements et des stations de métro et de tramway ;
- de poursuivre le déploiement de stationnement sécurisé pour les vélos dans les pôles d'échange. L'objectif est de quadrupler le nombre de places à l'horizon 2020 sur la Métropole de Lyon, en passant de 7 à 24 pôles d'échanges équipés pour atteindre près de 2 500 places au total, et de renforcer la promotion de ce service et son intégration à l'offre globale de mobilité ;
- d'encourager le développement et la mise en place de stationnements sécurisés sur l'espace public à l'initiative des communes.

Ces réflexions seront élargies à l'échelle du territoire d'application du PDU, par les collectivités compétentes.

Action 3 Guider et orienter les cyclistes

L'amélioration du guidage et de l'orientation des cyclistes est un point important pour faciliter la pratique du vélo. En la matière, le PDU préconise :

- d'accompagner la dynamique de la mobilité active grâce à l'apport des nouvelles technologies comme l'infomobilité, en maintenant les services d'information multimodaux OnlyMoov/Optymod et en accompagnant l'évolution de Géovélo ;
- de déployer un jalonnement cyclable sur les carrefours de l'agglomération (en particulier 180 carrefours de la Métropole de Lyon), pour donner à voir et faciliter l'usage de ce réseau, en commençant par l'équipement de la ViaRhôna ;
- de développer des itinéraires cyclotouristiques pour encourager cette forme émergente de tourisme durable.

Action 4 Renforcer l'offre de vélos en libre-service

Le système de vélo en libre-service de la Métropole de Lyon sera renouvelé à partir de 2017. Afin de répondre au mieux aux objectifs de mobilité de la collectivité et permettre le meilleur service rendu aux usagers, le nouveau système, conçu pour une durée de 10 à 15 ans, pourrait prévoir :

- une perspective de renforcement du maillage des stations ;
- la mise à disposition d'un parc de vélos à assistance électrique.

Fiche Action 2.3

Encourager et rendre performants les déplacements à vélo (suite)

Action 5 Développer et diversifier les services vélo

Il convient de prévoir la possibilité de déployer de nouveaux services vélo à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération. Trois types de services pourraient être déployés :

- mise en place d'une offre de location longue durée. Son expérimentation en 2011 (« pariez sur le vélo »), dans les zones industrielles de la Métropole de Lyon avec des vélos à assistance électrique, a donné des résultats encourageants ;
- mise en place de « vélo-stations », regroupant un ensemble de services et facilités à destination des cyclistes (stationnement sécurisé, location de vélos, entretien et réparation, achats d'accessoires...). Il s'agit de profiter des opportunités sur des sites comme les pôles d'échange Part-Dieu et Perrache ou le parking mutualisé de Confluence ;
- réactivation de la subvention à l'achat de Vélo à Assistance Électrique selon des modalités et critères à définir. Cette aide peut être complétée en adaptant le dispositif pour les publics en insertion, leur offrant aussi de manière privilégiée une solution de mobilité pour l'accès à l'emploi.

Action 6 Connaître, communiquer et dialoguer

Comme pour la marche, il s'agit d'abord de mieux connaître les pratiques cyclistes :

- en élargissant les comptages vélos existant sur quatre grands cordons (franchissements de la Saône, du Rhône, des voies ferrées et du boulevard périphérique) et le développement d'indicateurs ;
- en poursuivant la mise à disposition des données vélo, pour contribuer à l'échelle nationale et européenne à une meilleure connaissance des pratiques cyclistes et pouvoir comparer l'agglomération lyonnaise aux autres grandes agglomérations.

La promotion du vélo se fera également par le biais du plan de communication « modes actifs » et du soutien aux associations pour diffuser une culture en la matière (fiche action 2.2). Par ailleurs, des éléments de communication de terrain seront plus spécifiquement déployés, comme des Totems affichant en temps réel le trafic cycliste journalier sur des points très fréquentés de l'agglomération, afin de donner à voir la dynamique d'utilisation du vélo.

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

2017-2020

- Mise en place du plan d'action mobilités actives (maîtrise d'ouvrage : communes, intercommunalités et Métropole de Lyon sur son territoire. Partenaires : SYTRAL, SNCF, communes, État… Coût : 160 M€)

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de km d'aménagements cyclables
- Nombre d'arceaux vélo sur l'espace public
- Nombre de places de stationnement sécurisé pour les vélos dans les parcs-relais
- Nombre de stations de vélos en libre-service
- Données d'évolution des comptages cyclistes

© LEONE / Grand Lyon

Fiche Action 2.4

Améliorer l'intégration urbaine des infrastructures de transport

Les infrastructures de transport, si elles permettent d'assurer la desserte du territoire, peuvent aussi occasionner des effets négatifs sur les espaces situés à proximité. C'est pourquoi il importe d'améliorer leur intégration urbaine afin de :

- **résorber les coupures et faciliter les déplacements en modes actifs ;**
- **réduire les nuisances sonores, atmosphériques, sonores et visuelles pour les riverains et améliorer le cadre de vie ;**
- **renforcer leur potentiel en termes de valorisation du territoire et de développement urbain.**

Action 1

Réduire les nuisances et les effets de coupures liés aux grandes infrastructures de transport pour valoriser le territoire

Pour renforcer leur rôle en matière de valorisation du territoire, il convient de concevoir l'insertion des infrastructures de transport en abordant les enjeux de diversification des usages et d'appropriation.

Plusieurs infrastructures devront ainsi faire l'objet d'études de requalification, visant à une meilleure intégration urbaine. Il s'agit notamment :

- de gagner l'urbanité du périphérique Laurent Bonnevay, en engageant des études pour proposer un traitement visuel en lien avec le développement des territoires traversés (traitement paysager, suppression du caractère autoroutier, aménagement éventuel de voies réservées aux transports collectifs, mise en œuvre opérationnelle des agrafes urbaines…) ;
- d'engager la requalification de la partie urbaine de l'axe A6-A7 déclassé en boulevard urbain apaisé suite à son déclassement par des actions et réaménagements successifs (fiche action 4.1) ;
- d'engager les réflexions sur l'apaisement de l'A43 entre la rocade Est et le périphérique, en intégrant la perspective de voies réservées pour le covoiturage et les transports collectifs. L'intégration urbaine de cette infrastructure sera étudiée en lien avec l'élaboration du schéma directeur de l'agrafe Parilly/Entrée Est menée dans le cadre du Nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU). Le Schéma directeur d'agglomération de la gestion du trafic (SDAGT) viendra proposer dans un premier temps des mesures permettant d'apaiser les circulations sur cet axe.

Parmi les réalisations emblématiques de cette volonté de réduction des coupures urbaines liées aux infrastructures routières, il s'agira de poursuivre en plusieurs phases la requalification de la rue Garibaldi à Lyon et le réaménagement du cours Émile Zola à Villeurbanne, dans une optique d'apaisement de la circulation automobile, de mise en valeur des équipements et espaces publics adjacents, de réalisation d'un aménagement paysager et d'amélioration des liens entre les quartiers alentours. Dans ce cadre, une attention particulière sera apportée à la limitation des effets indésirables liés aux éventuels phénomènes de report du trafic sur les secteurs adjacents.

Cette volonté devra également se traduire autour des transports collectifs, en faisant :

- des projets d'infrastructures de transports collectifs (notamment de tramway) ou des opérations de réaménagement des infrastructures ferroviaires (projet de gare ouverte de la Part-Dieu, nœud ferroviaire lyonnais…) des leviers de développement et de requalification du territoire et des supports de projets urbains, soucieux notamment de la perméabilité de ces infrastructures ;
- des pôles d'échanges de véritables lieux de vie attractifs, en exploitant davantage leur vocation servicielle tant pour les usagers du pôle que pour les habitants du quartier. Ces approches peuvent être mises en œuvre et articulées à des degrés variables selon la nature du pôle et son échelle (pôles connectés aux modes lourds métro/train, gares routières, pôles d'échelle plus locale…). Outre une gestion multimodale des rabattements, un traitement urbain et compact de l'ensemble des fonctions des pôles d'échanges doit être réalisé au profit de fonctions diversifiées et attractives, sources d'urbanité et d'appropriation.

Enfin, il s'agit d'engager les études permettant de traduire opérationnellement le concept d'agrafe urbaine, porté par le SCoT de l'agglomération lyonnaise, par exemple entre Saint-Fons et Moulin à Vent ou sur l'entrée nord de la ville-centre vers la Part-Dieu, entre la Cité Internationale et La Doua.

Action 2 Assurer les liens de part et d'autre des obstacles physiques

Il a déjà été évoqué la nécessité de faciliter, pour les piétons et les cyclistes, les traversées ou franchissements de voiries ou voies ferrées. Cela peut se faire par l'aménagement, le jalonnement des itinéraires de traversée ou encore la prise en compte de ces usagers en matière de programmation des feux (en privilégiant par exemple des cycles courts pour augmenter la fréquence des phases pour les piétons ou des cycles longs quand les flux sont importants).

Outre le franchissement des infrastructures routières ou des voies ferrées, un certain nombre d'obstacles physiques (fleuves, relief) peuvent contraindre les déplacements, notamment de proximité. Il convient alors d'engager ou poursuivre les réflexions pour améliorer ces continuités :

- le pont des Girondins, la Transversale, le pont Suchet ;
- le pont urbain de l'Anneau des Sciences ;
- la ViaRhôna ;
- en vallée de la Chimie pour le Rhône et dans le Val de Saône…

Les obstacles et les problèmes posés par la topographie peuvent enfin être l'occasion d'innover en matière de mobilité.

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

D'ici 2022

- Suppression du caractère autoroutier de l'axe A6-A7 déclassé (Métropole de Lyon)
- Réaménagement de la rue Garibaldi, phase 2 Bouchut-Arménie (Métropole de Lyon)
- Réflexions sur l'apaisement de l'A43 entre la rocade Est et le périphérique (État, Métropole de Lyon)

D'ici 2030

- Requalification de l'axe A6-A7 en boulevard urbain (Métropole de Lyon)
- Études de traitement du boulevard Laurent Bonnevay (Métropole de Lyon)
- Poursuite du réaménagement de la rue Garibaldi (Métropole de Lyon)

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Axe stratégique 3

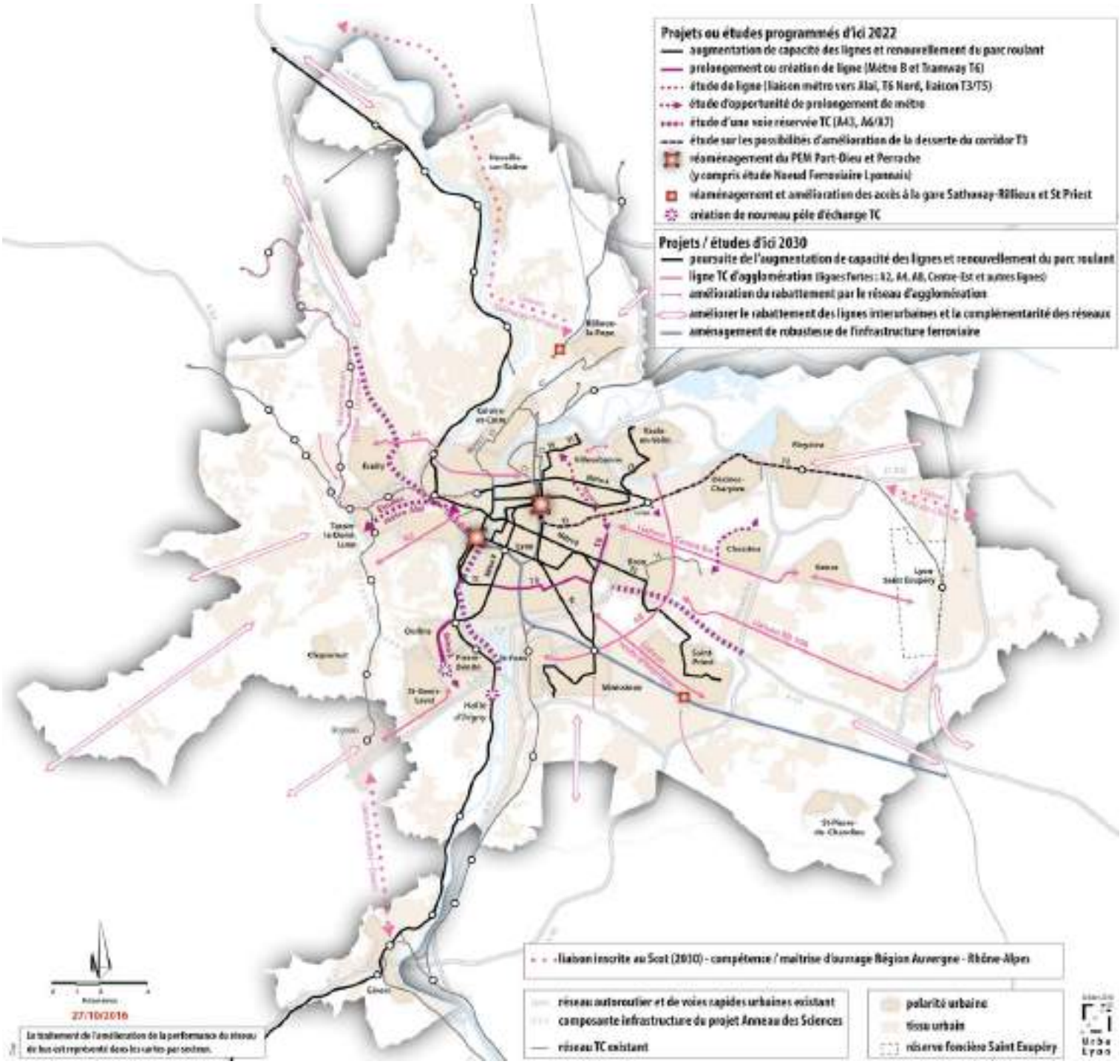
Des transports collectifs performants et attractifs

L'agglomération lyonnaise dispose d'une offre de transports collectifs étoffée et performante, reposant sur différents réseaux : train et tram-train, métro et funiculaire, tramway et bus à haut niveau de service, lignes de bus et de cars. Cette offre fait l'objet d'adaptations régulières par les maîtres d'ouvrage concernés pour répondre à l'évolution de la demande et des besoins des usagers du territoire en cherchant à concilier amélioration du service au public et maîtrise des coûts d'exploitation. Au-delà de ces adaptations en continu, les perspectives de développement de l'agglomération rendent cependant indispensable de les faire évoluer pour répondre à l'accroissement prévisionnel de la demande et aux ambitions de report modal visées par le PDU, et cela dans un contexte financier contraint. Conforter la performance et l'attractivité de ces réseaux en garantissant leur viabilité financière passe par une série d'actions de différentes natures :

- augmenter la capacité du réseau structurant et renforcer sa fiabilité (fiche action 3.1), afin d'offrir notamment une alternative crédible à l'automobile pour les déplacements pendulaires et éviter de générer des situations de saturation. Ces actions concernent à la fois les transports urbains (capacité des métros et tramways) et le transport ferroviaire (capacité des TER, amélioration de l'exploitation du nœud ferroviaire lyonnais) ;
- poursuivre le maillage du réseau structurant de transports collectifs urbains (fiche action 3.2) en vue d'améliorer les conditions de desserte des polarités et des principaux sites de projet et pôles d'emploi du territoire ;
- améliorer la performance du réseau de bus (fiche action 3.3) pour obtenir des gains d'efficacité et de régularité des lignes irriguant le territoire ;
- renforcer les liens en transports collectifs avec les territoires voisins (fiche action 3.4), afin de faciliter les échanges indispensables à la dynamique métropolitaine tout en respectant les objectifs de qualité de vie et de santé publique définis par ailleurs dans le PDU ;
- réduire les nuisances induites par le fonctionnement des réseaux de transports collectifs (fiche action 3.5), qu'il s'agisse des émissions de polluants ou des nuisances sonores ;
- poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs (fiche action 3.6) ;
- renforcer la sécurité sur le réseau TCL pour permettre à chacune et chacun de voyager en toute tranquillité (fiche action 3.7) et contribuer de ce fait à l'attractivité globale des transports collectifs.

3
Des transports collectifs performants et attractifs

Des transports collectifs performants et attractifs au sein de l'agglomération



Fiche Action 3.1

Augmenter la capacité du réseau structurant et renforcer sa fiabilité

Les perspectives de développement résidentiel et économique de l'agglomération devraient entraîner une pression accrue sur l'ensemble des lignes structurantes du réseau de transport. Le PDU affiche par ailleurs un objectif de part modale des transports collectifs de 22 % à l'horizon 2030. Des investissements importants sont donc indispensables pour :

- **répondre à l'augmentation prévisible de la demande de déplacements ;**
- **éviter les problèmes de saturation aux heures de pointe sur certaines lignes ;**
- **maintenir l'ensemble du système de transport collectif en bon état de fonctionnement et en garantir la robustesse.**

Action 1 Augmentation de capacité et renouvellement du parc métro

Pour que le réseau métro joue pleinement son rôle structurant dans le développement urbain de l'agglomération et dans les déplacements de ses habitants, il s'agit de rechercher des gains de capacité de l'ordre de 12 % pour la ligne A, 30 % sur la B et 16 % sur la D à l'horizon 2020.

Cette augmentation de capacité du réseau métro repose sur les actions suivantes :

- pour la ligne D :
  - d'ici 2020, une première phase d'amélioration des performances d'exploitation des équipements existants (automatismes et matériel roulant) : service renforcé, augmentation du nombre de rames en exploitation, optimisation des échanges voyageurs…,
  - à l'horizon 2023, ajout de nouvelles rames en complément des rames existantes, et renouvellement des systèmes tel que le système de pilotage automatique ;
- pour la ligne B :
  - fin 2019 et 2020 : renouvellement et augmentation du parc de matériel roulant (parc actuel remplacé par des nouvelles rames), et automatisation intégrale sans conducteur ;
- pour la ligne A :
  - dès 2020, la récupération des rames actuelles de la ligne B permettant un renforcement du parc de matériel roulant.

Une autre opération sera à préparer dès 2025 pour le renouvellement à l'horizon 2030 des rames en fin de vie circulant sur le réseau, à savoir l'ancien matériel roulant des lignes A et D.

Action 2 Augmentation de capacité et renouvellement du parc tramway

L'augmentation de capacité du réseau tramway doit permettre de répondre à l'augmentation de la fréquentation sur ce réseau à l'horizon 2020. L'objectif est d'atteindre des gains de capacité de l'ordre de 15 % pour les lignes T1 et T2 et de 30 % pour la ligne T4.

Concernant T3, malgré la mise en service de rames longues (43 m), les perspectives à l'horizon 2020 font état de problèmes de saturation. Des études complémentaires sont donc à mener afin de déterminer les solutions envisageables pour améliorer la desserte du corridor T3, en fonction des contraintes actuelles d'exploitation commune avec Rhônexpress.

Quatre pistes de solutions pourraient être plus particulièrement explorées pour en mesurer les intérêts ou limites :

- la faisabilité de la réservation d'emprises le long de l'infrastructure actuelle T3/Rhônexpress utiles à l'amélioration de l'exploitation ;
- l'étude de la modification du terminus Rhônexpress à la Part-Dieu ;
- l'éventuelle création de nouveaux franchissements ou de nouvelles stations ;
- les montages contractuels et juridiques.

L'augmentation de capacité du réseau tramway repose sur :

- l'équipement intégral de la ligne T4 en rames de 43 mètres ;
- l'augmentation de la fréquence sur les lignes T1 et T2 grâce à l'utilisation des rames de 32 mètres ne circulant plus sur T4.

Pour répondre à l'augmentation de fréquentation du réseau tramway au-delà de 2022, il conviendra :

- d'étudier la faisabilité d'une exploitation partielle ou totale des lignes T1 et T2 avec des rames de 43 mètres ;
- de mettre en œuvre les moyens permettant d'améliorer la desserte du corridor T3.

En corollaire des acquisitions de nouveaux matériels roulants, il s'agira de veiller à la préservation des emprises foncières pour les dépôts métro et centre de maintenance tramway.

Action 3 Augmentation de capacité et amélioration de la robustesse de l'infrastructure ferroviaire

Concernant le réseau ferroviaire, plusieurs investissements importants sur le matériel et l'infrastructure apparaissent nécessaires pour répondre à une augmentation de la fréquentation attendue (de l'ordre de 3 % par an) et améliorer la qualité de service proposée par les trains régionaux :

- augmentation de la capacité de transport sur les services périurbains TER (dont Lyon – Ambérieu, Lyon – Villefranche) avec la mise en service des rames Regio2N (livraison achevée au printemps 2017) ;
- amélioration progressive de l'exploitation du nœud ferroviaire lyonnais (NFL) :
  - d'ici à 2022, amélioration de la régularité et de la robustesse des dessertes ferroviaires et de la qualité de service offerte aux usagers avec notamment :
    - l'achèvement de l'opération sur les voies J et K en gare de Perrache,
    - la création d'une douzième voie (voie L) en gare de la Part-Dieu,
    - la création de nouveaux accès en gare de Part-Dieu par l'avenue Pompidou, première phase de réaménagement de la gare de la Part-Dieu et poursuite d'autres aménagements de robustesse (axe Lyon – Grenoble notamment) ;
  - après 2022, poursuite des actions du plan de mobilisation à inscrire aux prochains CPER(s).

Fiche Action 3.1

Augmenter la capacité du réseau structurant et renforcer sa fiabilité (suite)

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

D'ici 2022

- Augmentation de capacité du réseau Métro 1re phase (SYTRAL, 365 millions d'euros)
- Études d'anticipation de phases ultérieures d'augmentation de capacité ou d'offre du réseau Métro, notamment renouvellement du matériel roulant sur la ligne A et D, automatisation de la ligne A (SYTRAL)
- Augmentation de capacité réseau tramway (SYTRAL, 60 millions d'euros)
- Mise en service des 40 rames Regio 2N (Région, 400 millions d'euros)
- Réalisation d'une première tranche du Plan de mobilisation court-moyen terme du nœud ferroviaire lyonnais (État, Région, Métropole de Lyon, SNCF Réseau, 420,9 millions d'euros inscrits dans le Contrat de plan État - Région 2015-2020)
- Études de faisabilité pour une exploitation partielle ou totale des lignes T1 et T2 avec des rames de 43 mètres (SYTRAL)
- Études des moyens permettant d'améliorer la desserte du corridor T3 (SYTRAL)

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Taux de réalisation de l'offre et causes d'irrégularités sur les lignes structurantes
- Évolution de la fréquentation (voyages/jour, voyages/an) des lignes structurantes
- Évolution de la fréquentation des lignes structurantes au regard de l'offre (voyages/PKO)
- Indicateurs de saturation des lignes structurantes : charge maximale de la ligne et personnes laissées à quai
- Suivi des enquêtes satisfaction client

© Mathilde Marrion

Fiche Action 3.2

Poursuivre le maillage du réseau structurant de transports collectifs urbains

Le réseau de transports collectifs urbains fait l'objet d'adaptations régulières de l'offre (tracés, fréquences, amplitudes...) pour répondre au mieux aux évolutions de la demande. La Commission d'adaptation de l'offre du SYTRAL se réunit ainsi deux fois par an pour analyser et arbitrer les différentes propositions. Au-delà de ce suivi en continu et des adaptations qui peuvent en résulter, le développement attendu de l'agglomération lyonnaise implique que soit poursuivi le maillage du réseau structurant des transports collectifs. Deux objectifs principaux sont recherchés :

- **améliorer les conditions de desserte des polarités, sites de projet et pôles d'emploi, en lien avec le Centre de l'agglomération mais également dans une logique de déplacements en rocade ;**
- **proposer une offre de rabattement efficace sur le transport collectif depuis les différentes polarités de l'agglomération.**

Action 1 Poursuivre le développement du réseau métropolitain

L'important développement du réseau métropolitain de transport collectif au cours de la dernière décennie doit être poursuivi afin d'améliorer les conditions de desserte des polarités de l'agglomération. Deux initiatives s'inscrivent dans ce cadre :

- le prolongement du métro B à Saint-Genis Laval – Hôpitaux sud (2,5 km de ligne supplémentaire et deux nouvelles stations). Cette extension du métro B, menée en coordination avec l'évolution du réseau routier de l'agglomération, vise à limiter l'entrée des automobilistes dans le Centre de l'agglomération depuis le Sud-Ouest. Adossée à un projet urbain ambitieux sur ce secteur, cette extension est conçue en cohérence avec le projet multimodal Anneau des Sciences. Par ailleurs, l'opportunité d'un prolongement du métro B vers l'A450 sera étudiée ;
- l'étude d'une liaison métro de Lyon vers le secteur d'Alaï. Dans l'objectif de desservir le 5e arrondissement, cette liaison permettrait de créer un pôle multimodal important en liaison avec le périphérique prolongé, afin de limiter l'entrée des automobilistes dans le centre de l'agglomération depuis l'Ouest.
- l'étude d'opportunité du prolongement du métro A vers le Boulevard urbain Est. Cette étude pourrait permettre d'évaluer l'intérêt et la possibilité à terme de doter le secteur Est de l'agglomération d'une nouvelle porte d'entrée sur le réseau métropolitain, connectée le mieux possible au réseau maillé de transports collectifs.

Action 2 Structuration du réseau maillé d'agglomération

La réalisation de nouvelles lignes fortes de surface (tramway ou bus à haut niveau de service) permettra de compléter le maillage du réseau d'agglomération. Ces lignes visent à renforcer la liaison entre les pôles majeurs de l'agglomération et l'interconnexion entre les lignes fortes du réseau de transports collectifs, concrétisant ainsi le passage « de l'étoile à la toile » proposé par le SCoT de l'agglomération lyonnaise.

Ce renforcement du maillage en transports collectifs implique d'une part la **réalisation de liaisons de rocade,** ayant vocation à relier entre eux les territoires péricentraux ou périphériques en connexion avec les lignes radiales :

- la ligne A7 Gerland – Hôpitaux Est – La Doua sera réalisée pour une première phase par l'aménagement de la ligne T6 entre Debourg et Hôpitaux Est, complétée ensuite par son prolongement à la Doua ;
- la ligne A8, reliant entre elles des communes de première couronne (Saint-Fons, Vénissieux, Bron, Vaulx-en-Velin) et proposant plusieurs connexions avec des axes radiaux forts, y compris ferroviaires, devra se faire en lien avec le développement urbain du secteur. Cette liaison devra ainsi faire l'objet d'une démarche d'intégration des projets de transport et d'urbanisme.

Le maillage du réseau de transports collectifs implique également l'**amélioration des liaisons dans différents secteurs** en lien avec le Centre de l'agglomération :

- dans le Centre, sur le tracé de la ligne C3 un double site propre sera aménagé sur 5,5 km entre le pont Lafayette et le pôle d'échanges de Laurent Bonnevay pour améliorer les conditions d'exploitation et la

qualité de service de la ligne ; par ailleurs, une extension de la ligne T2 vers le cours Suchet sera réalisée et permettra notamment la desserte de la place des Archives située au sud des voûtes de Perrache, dans le quartier Confluence ;

- dans l'Est, des études sont à mener pour préciser les tracés et modalités de réalisation de nouvelles liaisons radiales améliorant la desserte du territoire. Il s'agit de la ligne forte Centre-Est (Genas – Part-Dieu ou Grange Blanche) mais aussi de liaisons empruntant la route d'Heyrieux (Saint-Priest – Part-Dieu) et la RD 306 (Colombier-Saugnieu – Grange Blanche). Une réflexion sera également conduite pour la desserte locale de la Plaine Saint-Exupéry (cf. fiche action 3.3) ;
- dans l'Ouest, les lignes fortes A4 (Écully, La Duchère, Vaise, Part-Dieu) et A2 (Francheville, Sainte-Foy-lès-Lyon, Perrache ou Bellecour) devront permettre d'améliorer la desserte de ce territoire et sa connexion avec le Centre de l'agglomération, en cohérence avec le projet multimodal d'Anneau des Sciences.

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

D'ici 2022

- Mise en service en 2019 du double site-propre pour C3 entre le Rhône et Laurent Bonnevay (SYTRAL, 63,4 millions d'euros)
- Mise en service en 2019 de T6 phase 1 (Debourg – Hôpitaux Est) (SYTRAL, 161 millions d'euros)
- Mise en service en 2019 du prolongement de T2 à Suchet (SYTRAL, 10 millions d'euros)
- Étude de la liaison Hôpitaux Est – La Doua (SYTRAL)
- Étude d'une liaison métro vers le secteur d'Alaï (SYTRAL)
- Étude d'opportunité pour l'extension du métro B vers l'A450 (SYTRAL)
- Étude d'opportunité pour un prolongement du métro A vers le Boulevard urbain Est (SYTRAL)

2023

- Mise en service de l'extension du métro B aux Hôpitaux sud (SYTRAL, 393,7 millions d'euros)

2022-2030

- Échelonnement des mises en service, avec programme d'études de préfaisabilité (ou insertion) et d'études techniques à prévoir et anticiper en cohérence :
  - Ligne forte Hôpitaux Est – La Doua (SYTRAL)
  - Ligne forte Centre-Est (SYTRAL)
  - Ligne forte A4 (SYTRAL)
  - Ligne forte A8 (Saint-Fons – Vénissieux – Bron – Vaulx-en-Velin) (SYTRAL)
  - Ligne forte A2 en lien avec l'Anneau des Sciences (SYTRAL)
  - Liaison route d'Heyrieux (SYTRAL)
  - Liaison RD 306 (SYTRAL)
  - Liaisons de rabattements (Brignais > Hôpitaux sud, sud Vénissieux, sud Saint-Priest) (SYTRAL)
  - Desserte Grande-île (SYTRAL)

© Cédric Lefèvre

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de kilomètres d'infrastructure
- Nombre de kilomètres de lignes fortes créées
- PKO des lignes fortes métro, tramway, BHNS

Fiche Action 3.3

Améliorer la performance du réseau de bus urbain

Le bus joue un rôle essentiel dans le réseau de transports collectifs de l'agglomération. Il permet la desserte des polarités urbaines en complément du métro et du tramway, et constitue la seule réponse en transport collectif dans les territoires non desservis par les modes lourds. Il est donc essentiel de mettre en œuvre une stratégie globale visant à améliorer la performance et l'attractivité de ce réseau, en lui apportant des gains de régularité et d'efficacité.

Action 1

Définir et mettre en œuvre un schéma d'amélioration de la performance des lignes de bus

Le réseau de bus TCL tel qu'il a été élaboré en 2011 lors de la refonte dénommée ATOUBUS, se décompose en trois réseaux avec des niveaux de services différents :

- un réseau de lignes majeures, commercialisées sous le label « C » ;
- un réseau de lignes complémentaires qui viennent mailler les lignes du réseau lourd et les lignes majeures du réseau de bus ;
- un réseau de navettes communales dénommées Soyeuses.

L'ensemble des lignes fonctionne avec des niveaux de performances hétérogènes non liés à la catégorie de lignes (majeure, complémentaire ou navette), mais davantage à leurs conditions de circulation.

Le schéma d'amélioration des performances des lignes de bus vise à augmenter l'attractivité des lignes de bus qui le nécessitent au regard de plusieurs critères analysés à l'échelle d'un corridor : la densité urbaine actuelle, les difficultés d'exploitation rencontrées, le niveau d'enclavement des quartiers traversés (notamment lorsqu'il s'agit de quartiers prioritaires de la politique de la ville), la fréquentation des lignes et les perspectives de développement urbain.

L'objectif est d'offrir une garantie sur un temps de parcours minimisé et non soumis aux aléas de la circulation générale. Les modalités opérationnelles permettant de garantir cette performance sont à définir ligne par ligne. Toutefois même si certaines lignes sont ciblées, les aménagements réalisés bénéficieront à d'autres lignes sur les tronçons communs et permettront donc globalement une meilleure attractivité des lignes de bus.

La mise en œuvre de ce réseau de bus à hautes performances supposera de traiter chaque ligne dans son intégralité afin de garantir la régularité et la fiabilité des temps de parcours à travers :

- une stratégie globale en matière de politique d'arrêt ;
- des grands principes de priorité à conférer aux bus en circulation, aux carrefours et aux arrêts ;
- des principes de cohérence avec les aménagements d'itinéraires dévolus aux modes actifs, et de cohabitation entre les modes.

Ce schéma fera l'objet d'une validation politique, d'une programmation et d'un portage commun SYTRAL/Métropole de Lyon auprès des communes concernées par les projets.

Tout en préservant une accessibilité automobile aux polarités du Centre, l'amélioration de la performance du réseau de bus ne se limitera pas aux seuls territoires les plus denses, mais concernera différents corridors répartis sur l'ensemble du territoire (ci-après).

© Mathilde Marion

Secteur EST

- **Corridor Portes du Sud – Centre**

Les liaisons correspondantes sont :

- la ligne majeure C12 (17 000 voyages/jour), qui relie les bassins de vie de Vénissieux (quartier des Minguettes) et de Saint-Fons (en desservant les quartiers Parmentier et l'Arsenal) à la Presqu'île de Lyon. Elle est partiellement équipée de voies en site propre, notamment dans le 8e arrondissement de Lyon. Une étude devra être menée pour poursuivre les aménagements, notamment dans Saint-Fons,
- le traitement de cet axe permettra à la commune de Saint-Fons de disposer d'une desserte en transports collectifs attractive, qui s'articulera à terme avec la ligne de rocade A8 (Saint-Fons – Vaulx-en-Velin via Vénissieux et Bron),
- la ligne 60 (7 000 voyages/jour) Feyzin – Perrache, qui relie Saint-Fons au métro B (à Stade de Gerland) en un temps attractif de moins de 10 minutes, permettant de rejoindre très facilement toute la rive gauche de Lyon.

- **Corridor Est de Lyon – Part-Dieu (et Presqu'île)**

Dans ce corridor se trouvent notamment les axes de la route de Genas et de l'avenue Lacassagne :

- l'axe de la route de Genas, dont le développement va se poursuivre, est actuellement desservi dans sa partie Est par la ligne 25 (Sept Chemins/Part-Dieu) et par la ligne C9 dans sa partie lyonnaise (Hôpitaux Est/Part-Dieu/Presqu'île),
- l'axe C13, qui circule depuis Grange Blanche sur l'avenue Lacassagne, dont le développement va se poursuivre, avec pour destinations Part-Dieu puis Presqu'île, pour terminer son parcours à Caluire-et-Cuire.

La poursuite du traitement de l'axe de la route de Genas à l'intérieur du périphérique permettra de préfigurer à terme également la mise en œuvre de la ligne Centre-Est qui reliera Genas, Chassieu et Bron au secteur Centre.

- **Corridor Vaulx-en-Velin – Charpennes**

La ligne 37 (plus de 10 000 voyages/jour) dessert en est-ouest le secteur de la Grande île (Vaulx-en-Velin et Villeurbanne), classé quartier prioritaire de la politique de la ville, le nord de Villeurbanne et termine à Charpennes. Elle est complémentaire à la ligne 7 en rabattement sur le métro A à Laurent Bonnevay.

- **Corridor Meyzieu – Centre**

La ligne T3 connaît des phénomènes de saturation aux périodes d'hyper-pointe. Il ne ressort pas, à court terme, de solutions simples et seulement techniques pour un développement de la capacité de cette ligne en lien avec l'exploitation de Rhônexpress, qui permettrait d'absorber le développement urbain qui va se poursuivre fortement le long de T3.

Il peut donc paraître intéressant d'étudier les améliorations possibles de l'exploitation de lignes de bus qui circulent partiellement le long et autour de T3, et notamment la ligne 67 (Meyzieu – Laurent Bonnevay).

Fiche Action 3.3

Améliorer la performance du réseau de bus urbain (suite)

Secteur NORD

- **Corridor Val de Saône – Centre**

La rive droite de la Saône dispose d'une voie ferrée et de plusieurs gares permettant de relier très rapidement les gares centrales de la Part-Dieu ou Perrache. Par ailleurs, la ligne de bus 43, toujours en rive droite, bénéficie d'un dispositif de priorité aux feux améliorant grandement sa régularité, qui reste perfectible au niveau de la traversée de la Saône.

En rive gauche en revanche, les lignes de bus restent prises dans une congestion chronique. Dans ce corridor circulent les lignes 40 et 70, reliant respectivement la Presqu'île et la Part-Dieu (10 000 voyages/jour à elles deux). Cet axe dessert en nord-sud les polarités de Neuville-sur-Saône et Fontaines-sur-Saône.

- **Corridor Plateau nord – Presqu'île**

La ligne majeure C5 (plus de 10 000 voyages/jour) dessert en nord-sud la ville nouvelle de Rillieux-la-Pape, classée prioritaire au titre de la politique de la ville, la zone industrielle de Poumeyrol à Caluire-et-Cuire, la Cité internationale à Lyon 6e, puis le cœur de la Presqu'île.

Secteur OUEST

- **Corridor Val d'Yzeron – Centre**

Ce corridor relie en ouest-est Francheville, Sainte-Foy-les-Lyon et le 5e arrondissement de Lyon, puis le cœur de la Presqu'île. La ligne majeure C20 circule dans ce corridor, et dessert des sites où le renouvellement urbain est d'ores et déjà engagé et devrait se poursuivre. Le traitement de cet axe permettrait de préfigurer l'arrivée future de la ligne A2 (cf. fiche action 3.2).

- **Corridor Val d'Yzeron – accès métro B**

Ce corridor de rocade relie en nord-sud Gorge-de-Loup, Tassin la Demi-Lune, Sainte-Foy-les-Lyon, Francheville et Oullins. La ligne de bus 14 (5 000 voyages/jour) y circule.

Au vu des caractéristiques de déplacements des habitants du Val d'Yzeron, il apparaît nécessaire d'améliorer l'attractivité des liaisons internes en bus et le rabattement de la commune de Francheville vers Gorge-de-Loup au nord et vers Oullins au sud.

- **Corridor Campus Lyon Ouest Ecully – Gare de Vaise – Part-Dieu**

Ce corridor relie le Campus Lyon Ouest Ecully, la Gare de Vaise et la Part-Dieu. Il préfigure dans ses aménagements la future ligne A4 qui sera réalisée d'ici 2030 (cf. fiche action 3.2). Il répondra notamment aux besoins des étudiants, salariés et visiteurs du campus et permettra une liaison performante en temps de parcours vers le métro D à Gare de Vaise, et au-delà vers la Presqu'île, Part-Dieu, Gerland ou encore Villeurbanne la Doua avec une correspondance métro ou tramway.

Plus globalement, dans tous les territoires, le niveau d'offre du réseau de bus s'adapte à la densité de population, d'emplois et d'équipements à desservir ainsi qu'à l'évolution de la fréquentation observée. Au regard des enjeux de viabilité financière du système de mobilité, les aménagements ainsi que les outils de régulation et de gestion du trafic permettent au réseau de bus d'optimiser ses coûts de fonctionnement.

Action 2 Améliorer l'efficacité des déplacements intermodaux dans le Val de Saône en lien avec le Centre de l'agglomération

À l'horizon 2020, pour répondre aux demandes exprimées et aux problèmes de desserte interne dans le Val de Saône, il convient d'agir en se fixant comme objectif un niveau de service en transports collectifs évolutif. Au-delà de l'amélioration de la performance des lignes de bus TCL en rive gauche (action 1 de la présente fiche action), il s'agit d'améliorer l'efficacité des déplacements intermodaux entre le Val de Saône et le centre de l'agglomération en s'appuyant sur la ligne TER de la rive droite et sur des rabattements efficaces des réseaux de transport collectifs afin d'offrir une chaîne de déplacements fiable.

La stratégie prioritaire consiste à orienter le rabattement en voiture sur la gare de Saint-Germain au Mont-d'Or pour privilégier les modes doux et le transport collectif dans le rabattement sur les autres gares situées en aval.

Cette action ne porte pas sur la desserte interdépartementale de compétence régionale (cf. fiche action 3.4 action 3).

Action 3 Engager une réflexion permettant une desserte locale du pôle d'emploi de la Plaine Saint-Exupéry

Une réflexion sera engagée en 2018 pour une desserte locale du pôle d'emploi de la Plaine Saint-Exupéry. L'objectif est de proposer des solutions de mobilité compatibles avec les besoins et les contraintes administratives et juridiques qui seront identifiés et quantifiés.

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

Maîtrise d'ouvrage

- Le SYTRAL en partenariat étroit avec la Métropole de Lyon, les autres collectivités compétentes, les communes
- La Métropole de Lyon et autres collectivités compétentes pour les aménagements vélos, piétons et connexes

2018

- Validation du choix de l'ensemble des corridors bus à traiter dans le temps du PDU, en cohérence avec le réseau cyclable structurant notamment
- Détermination d'une priorisation des corridors à traiter, en études et en aménagements, avec un phasage
- Études des améliorations ou aménagements appropriés pour 2 premiers corridors : Saint-Fons et Val de Saône
- Engagement d'une réflexion sur la desserte locale de la Plaine Saint-Exupéry

À partir de 2019

- Études d'aménagements de 2 corridors par an au minimum
- Début des travaux des corridors (2 par an au minimum)
- Conclusions de la réflexion conduite sur la desserte locale de la Plaine Saint-Exupéry

Ordres de grandeur de coûts

- Coût d'étude pour la définition des aménagements adéquats : jusqu'à 50 k€ HT pour une étude complexe
- Coût moyen pour l'aménagement d'un site propre (variable selon les dispositifs mis en œuvre) : environ 500 k€ du km
- Coût moyen pour équiper les véhicules d'un détecteur de priorité aux feux : 1 500 € par véhicule

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Gains de temps si traitement d'un axe de bout en bout
- Taux de régularité (pour les lignes à forte fréquence) et taux de ponctualité pour les autres
- Nombre de lignes bénéficiant de dispositifs d'amélioration de la performance
- Évolution des voyages par kilomètres parcourus (=croisement des indicateurs fréquentation et niveau de service)
- Si existantes, analyse des enquêtes de satisfaction de la clientèle par ligne

Fiche Action 3.4

Renforcer les liens en transports collectifs avec les territoires voisins

Le rayonnement de l'agglomération lyonnaise continuera d'entraîner un accroissement de la demande de déplacements depuis les territoires voisins, de même que certains de ces territoires continueront de générer des déplacements en provenance de l'agglomération lyonnaise. Pour répondre à cette demande, il est essentiel d'optimiser et de fiabiliser les conditions d'accès à l'agglomération et de diffusion tout en donnant la priorité aux modes alternatifs à la voiture pour l'accès aux parties centrales et aux modes alternatifs à la voiture-solo pour l'accès au reste des territoires.

Ce principe suppose dès lors :

- **d'envisager l'extension du réseau métropolitain, en particulier sur certains axes dotés d'anciennes emprises ferroviaires, à l'Est, au Nord et à l'Ouest de l'agglomération ;**
- **de tenir compte des fortes évolutions institutionnelles en cours, en particulier dans le domaine des transports collectifs, pour définir les maîtrises d'ouvrage les plus appropriées ;**
- **de garantir la performance des solutions proposées, en recherchant une capacité suffisante (eu égard aux volumes des déplacements pendulaires), ainsi que la compétitivité et la fiabilité du temps de parcours.**

Action 1 Aménagement de voies réservées aux transports collectifs sur les voies structurantes d'agglomération

Dans le cadre des réflexions menées par l'agglomération pour réduire l'exposition des populations aux nuisances induites par la circulation automobile, les possibilités de réserver une voie aux transports en commun, aux taxis, à l'autopartage, aux véhicules à très faibles émissions et au covoiturage sur le réseau autoroutier et national traversant ou menant vers la Métropole de Lyon sont à l'étude. Cette analyse est notamment menée dans le cadre du Schéma directeur d'agglomération de la gestion du trafic (SDAGT) sur les voiries structurantes d'agglomération de Lyon, engagé par l'État en 2016 en étroite concertation avec la Métropole de Lyon et les autres partenaires concernés.

Il s'agit notamment d'étudier les solutions de partage multimodal des voies structurantes d'agglomération :

- afin de renforcer la vitesse et la régularité des transports collectifs empruntant ces voies ;
- afin d'inciter au report modal vers les modes alternatifs à la voiture individuelle en améliorant leur compétitivité par rapport à la voiture individuelle ;
- dans une optique de complémentarité avec le train et non pas de concurrence ou substitution.

Il conviendra d'éviter une augmentation du nombre de voitures utilisées en solo ou partagées et de cars accédant tout particulièrement au cœur de l'agglomération.

Des études antérieures ont montré que sur la globalité du réseau des voies structurantes de l'agglomération lyonnaise, l'A6-A7 et l'A43 semblaient être les infrastructures les plus opportunes sur lesquelles intégrer une voie réservée aux modes alternatifs à la voiture individuelle. Si les études réalisées dans le cadre du SDAGT confirment ces opportunités, elles seront approfondies sur la question de la faisabilité de la voie réservée et de ses échanges avec le territoire. Ce travail sera mené dans un cadre partenarial avec les maîtres d'ouvrage des tronçons de réseau concernés ainsi que des autorités organisatrices en charge des offres de transports collectifs qui pourraient être accueillies sur ces itinéraires.

Action 2 Étude des conditions de réalisation d'une liaison structurante de transport collectif routier sur l'emprise ferroviaire Pont-de-Chéruy – Meyzieu

Les enjeux de déplacements entre le secteur de l'axe Pont de Chéruy – Crémieu, qui représente un bassin de 42 000 habitants, et l'agglomération lyonnaise se heurtent à l'absence d'une alternative en transport en commun efficace, pour les déplacements pendulaires qui s'effectuent très majoritairement en voiture particulière.

En conséquence, le SCoT de l'agglomération lyonnaise a inscrit le principe d'un axe de transport collectif structurant dans le réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise, qui exploiterait l'ancienne emprise du Chemin de fer de l'Est lyonnais (CFEL) en cohérence avec les travaux de modification de la DTA pour le secteur interdépartemental de la Plaine Saint-Exupéry.

Plusieurs scénarios de desserte ont été étudiés dans ce cadre : desserte routière sur voirie, desserte routière sur l'emprise du CFEL, desserte ferroviaire avec correspondance obligatoire à Meyzieu ZI ou sans correspondance obligatoire. Le principe d'un axe structurant routier sur l'emprise du CFEL, dont l'exploitation devra rester indépendante de T3, est apparu privilégié.

Des études complémentaires restent à mener pour préciser le projet et définir les conditions de mise en œuvre de cette desserte régionale. Celles-ci dépassent le cadre de compétence et de maîtrise d'ouvrage des collectivités de l'agglomération lyonnaise et relèvent donc d'une intervention au niveau régional.

Action 3 Amélioration de la desserte interdépartementale en transports collectifs du Val de Saône

Parmi les actions visant à conforter le réseau express de transports collectifs, le SCoT de l'agglomération lyonnaise prévoit de « garantir à terme l'exploitation de l'emprise Sathonay – Neuville – Trévoux, réouverte au transport de voyageurs afin de desservir les polarités urbaines de Neuville-sur-Saône et de Trévoux, de les relier aux polarités de Caluire-et-Cuire et Rillieux-la-Pape et d'améliorer la desserte du Val de Saône ».

Ce projet interdépartemental, de compétence Région Auvergne-Rhône-Alpes, viendrait compléter la desserte du Val de Saône en rive gauche, sur un bassin de vie de 153 000 habitants, et améliorer en particulier les conditions d'accès au centre de l'agglomération.

Des études complémentaires restent à mener pour définir les conditions de mise en œuvre de cette desserte régionale.

Action 4 Évolution du réseau ferroviaire de l'Ouest lyonnais

L'État, la Région, la Métropole de Lyon, le Département du Rhône, RFF et la SNCF ont participé à la modernisation du réseau ferroviaire de l'Ouest lyonnais, en proposant une desserte renforcée et fiabilisée, un nouveau matériel roulant de type tram–train, vingt gares rénovées et deux gares créées, la modernisation de l'infrastructure.

De 2009 à 2012, les usagers ont progressivement bénéficié d'un service TER fortement amélioré et intégré sur les branches de l'Ouest lyonnais (Sain-Bel et Brignais). Pour autant, la fréquentation n'a pas encore atteint les estimations initiales.

Le traitement par la Région de la 3e branche du réseau ferroviaire de l'Ouest lyonnais, Lozanne – Saint-Paul (modernisation des infrastructures et de la desserte, aménagement du tunnel des Deux Amants), fait l'objet d'attentes fortes de la part des territoires (développement urbain et économique, notamment sur le secteur TECHLID) et des populations.

Fiche Action 3.4

Renforcer les liens en transports collectifs avec les territoires voisins (suite)

Action 5

Évolution des dessertes entre le périmètre d'application du PDU, le département du Rhône et les départements voisins

La définition des réseaux de transports collectifs interurbains aux franges et en lien avec l'agglomération lyonnaise sera réétudiée afin d'identifier les complémentarités pertinentes au vu des besoins des habitants et du rayonnement de l'agglomération. Elles s'attacheront en particulier à étudier la localisation des terminus et des points de correspondance des liaisons interurbaines, dans une logique de complémentarité et de mutualisation des dessertes. Un travail privilégié sera à entreprendre sur les lignes du réseau des cars du Rhône. Ces études sont à mener en amont du renouvellement de l'ensemble des DSP (2021) gérées par le SYTRAL pour ce qui concerne son territoire de compétence. Concernant les autres lignes interurbaines, il conviendra d'améliorer le rabattement de ces lignes et leur complémentarité avec le réseau urbain et TER.

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

2017-2020

- Étude sur les voies réservées sur les voies structurantes d'agglomération (État, 75 000 €)
- Étude sur les complémentarités entre lignes urbaines et lignes interurbaines (SYTRAL et département du Rhône)

D'ici 2030

- Étude de faisabilité d'une liaison structurante routière sur l'emprise du CFEL pour assurer la liaison Pont-de-Chéruy – Meyzieu
- Études complémentaires relatives à la modernisation du réseau de l'Ouest lyonnais (Région Auvergne-Rhône-Alpes)

© SYTRAL

Fiche Action 3.5

Réduire les nuisances induites par le fonctionnement des réseaux de transports collectifs

Si le réseau de transports collectifs permet d'amoindrir les émissions de polluants liés aux déplacements en offrant une alternative à l'automobile, il doit également contribuer à l'effort collectif de réduction des nuisances à la source par des actions visant à :

- **réduire les émissions de polluants locaux et de gaz à effet de serre liées à la circulation des bus ;**
- **réduire les nuisances sonores pour les riverains des lignes de transports collectifs.**

Action 1 Maintenir le rythme de renouvellement du parc des bus TCL

Le réseau de bus TCL repose sur un parc de près de 950 bus. En 2015, 14 % du parc bus est électrique (trolleybus) et 86 % thermique. Au sein du parc thermique, près de 50 % des bus relèvent de normes Euros récentes (5 et 6).

La stratégie du SYTRAL en matière de renouvellement du parc bus s'appuie sur l'objectif de maintenir un âge moyen du parc thermique de 8,5 ans, les autobus sont donc utilisés pendant 15 ans. L'enveloppe financière affectée à ces besoins est de l'ordre de 15 M€/an. Les trolleybus sont utilisés pendant 20 ans.

En tenant compte des capacités des industriels à fournir des matériels adaptés aux contraintes du réseau TCL, le SYTRAL s'inscrira dans les orientations fixées par la loi en matière de renouvellement du parc bus. La loi de 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte rend obligatoire d'intégrer lors du renouvellement de matériel roulant de surface, une proportion minimale de 50 % de véhicules à faibles émissions à compter du 1er janvier 2020, puis en totalité à partir du 1er janvier 2025. Le surcoût est estimé à 150 000 euros par véhicule standard et à 200 000 par véhicule articulé. Soit 8 millions d'euros par an de dépenses supplémentaires à partir de 2020, auxquelles s'ajouteront plusieurs millions d'euros pour l'adaptation des centres de remisage et de maintenance de ces véhicules et de stations de recharge.

Action 2 Définir et mettre en œuvre une stratégie en matière d'électrification du parc bus TCL

Suite aux tests de bus hybrides non concluants sur le plan financier et vu la non-inscription de cette technologie sur la liste des véhicules à faibles émissions, le SYTRAL engagera en 2016-2017 une évaluation des bus électriques autonomes ou rechargeables en station pour affiner la définition de sa stratégie d'acquisition de matériel roulant. Ces véhicules ne sont disponibles aujourd'hui que dans des phases prototypes. La visibilité est donc très faible sur la capacité des industriels à fournir pour 2020 des bus électriques aptes à circuler sur le réseau TCL sans en remettre en cause l'organisation actuelle.

En parallèle, le SYTRAL, bénéficiant d'un réseau de trolleybus avec plus de 120 km de lignes aériennes de contact (LAC), a fait le choix d'étudier dès 2016 la possibilité de basculer des lignes de bus thermiques en trolleybus grâce à un matériel de nouvelle génération.

En outre, le SYTRAL s'engage à poursuivre ses actions en matière de veille active et d'expérimentation contribuant à l'amélioration des connaissances sur les gains permis par les innovations du secteur, en participant par exemple à des projets de développement européen. Il s'engage également à poursuivre sa participation à des démarches de réflexion en matière de standardisation des bus et systèmes électriques.

Action 3 Poursuivre les actions de formation à l'éco-conduite des conducteurs de bus TCL

Afin de réduire les consommations de son parc bus en circulation et les émissions de polluants associées, le SYTRAL poursuit la démarche d'équipement des véhicules neufs avec des modules d'éco-conduite ainsi que les actions de formation à l'éco-conduite pour les conducteurs.

Action 4

Poursuivre les actions visant la réduction des nuisances sonores générées par le réseau TCL

La lutte contre les nuisances sonores liées à l'exploitation du réseau TCL est une priorité pour le SYTRAL. Pour les bus neufs, le SYTRAL s'engage à poursuivre le financement d'un renforcement de l'isolation phonique du compartiment moteur. Le niveau de bruit des véhicules standards neufs livrés depuis 2012 s'élève à 79 dB au démarrage (cas le plus défavorable) - à comparer aux 82 dB pour les véhicules plus anciens et au niveau réglementaire de 85 dB. Pour mémoire, un affaiblissement de 3 dB correspond à une division par 2 du nombre de sources de bruit.

Pour le tramway, la réduction des nuisances sonores est prise en compte dès la conception des lignes. Les voies de secteurs courbes ou à proximité des habitations sont traitées par un revêtement résiliant pour éviter les transmissions vibratoires aux immeubles. La mise en service de nouvelles lignes s'accompagnera de campagnes de mesures permettant d'identifier les secteurs les plus sensibles, objets d'une surveillance d'exploitation accrue. Ensuite pendant la phase exploitation, des mesures seront mises en œuvre pour remédier aux émissions sonores liées à l'usure des infrastructures et du matériel roulant.

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

En continu

- Veille technologique et expérimentations contribuant à l'amélioration des connaissances sur les gains permis par les nouvelles technologies/motorisations (SYTRAL)
- Surveillance des émissions sonores des matériels et infrastructures tramway (SYTRAL)

2017-2020

- Étude visant à évaluer l'intérêt des différentes technologies de bus électriques (SYTRAL)
- Étude de veille technologique concernant l'évolution du système trolleybus (SYTRAL)

2020-2030

- Prise en compte des obligations légales en matière de renouvellement du parc bus avec des véhicules à faibles émissions (SYTRAL, 157,9 millions d'euros de 2017 à 2022)

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- **Évolution de la part des véhicules propres dans le parc**

© Florence Marcon

Fiche Action 3.6

Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs

La mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs est à poursuivre, notamment par l'aménagement des véhicules et des points d'arrêts. Si la mise à niveau des réseaux existants est programmée, il est tout aussi essentiel que soit pris en compte cet impératif d'accessibilité dans la conception et l'aménagement de nouveaux projets, en concertation avec les associations de personnes handicapées. Ces actions s'intègrent dans une approche plus globale de mise en accessibilité de la chaîne du déplacement, présentée dans l'annexe accessibilité.

Action 1 Mise en accessibilité du réseau TCL

Au 12 février 2015, échéance fixée par la loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », l'ensemble du réseau métro et tramway, 99 % des bus et 60 % des arrêts de bus sont accessibles.

Aujourd'hui, le réseau TCL offre donc un excellent niveau d'accessibilité à ses clients et est reconnu en France comme l'un des plus adaptés par les associations représentatives. Ce niveau doit encore s'accroître avec la finalisation des dernières actions prévues au schéma directeur d'accessibilité (notamment la mise en place des palettes rétractables sur les lignes de métro A et B).

De façon à poursuivre les actions en faveur de l'accessibilité de l'espace public après le 12 février 2015, l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 a mis en place le schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée dit « Sd'AP ». Ce nouvel outil de programmation instauré dans le prolongement du schéma directeur d'accessibilité, définit les actions à engager en faveur de l'accessibilité pour une durée de 3 ans dans le cas d'un réseau urbain.

Le Sd'AP du réseau TCL a été adopté par le SYTRAL le 25 septembre 2015 et porte sur la période 2016 à 2018. Il a fait l'objet d'une présentation aux associations représentatives lors d'un groupe de travail spécifique organisé le 17 juillet 2015.

En complément, le schéma d'accessibilité programmée du SYTRAL couvrant la période 2016-2022 au titre de la mise en accessibilité du réseau des Cars du Rhône a été adopté le 10 juin 2016.

Sur la base de ces deux programmations, l'ensemble des arrêts prioritaires du réseau TCL de l'agglomération lyonnaise seront mis en accessibilité d'ici 2022.

- **Mise en accessibilité des arrêts dits « prioritaires »**

  Après analyse et au regard des critères précisés dans le décret n° 2014-1023 du 4 novembre 2014, 840 arrêts TCL dits « prioritaires », dont la mise en accessibilité est techniquement possible, ont été identifiés. La programmation de leur aménagement a été définie de façon optimale au regard des possibilités techniques et opérationnelles (le SYTRAL aménage aujourd'hui une centaine d'arrêts de bus par an). Cette action sera menée en lien avec les gestionnaires de la voirie.

- **Formation des agents en contact clientèle**

  Le Sd'AP prévoit de poursuivre la formation de sensibilisation à tous les handicaps pour les agents TCL en contact avec la clientèle. Le programme prévisionnel se fixe comme objectif de former plus de 1 000 agents sur la période 2016-2018 et près de 2 500 jusqu'en 2022.

- **Autres actions suivies dans le Sd'AP**

  Le SYTRAL a également inscrit dans l'agenda d'accessibilité programmé la poursuite des actions inscrites dans le précédent schéma directeur d'accessibilité.

  De même, comme lors du précédent mandat, les projets d'extension de réseau ou de rénovation de patrimoine du SYTRAL intégreront les obligations liées à l'accessibilité.

Par ailleurs, l'ensemble des obligations relatives à l'accessibilité de l'information voyageurs (application mobile, site tcl.fr, recherche d'itinéraires accessibles...), à l'aide aux déplacements (parcours découverte, positionnement de personnels en station, mails en cas de perturbations sur le réseau...) ou encore à la maintenance des installations et équipements en faveur des PMR (ascenseurs, palettes bus, annonces visuelles et sonores...) fera toujours l'objet d'un suivi spécifique. De nouveaux outils ou services facilitant les déplacements des personnes handicapées pourront également faire l'objet d'expérimentations par le SYTRAL et son délégataire. À titre d'exemple, en 2016, des balises sonores sont testées au sein de la station de métro Saxe Gambetta de façon à aider les personnes non voyantes dans leur cheminement vers les quais, les ascenseurs ou les sorties.

Enfin, en parallèle, le SYTRAL poursuit, pour les personnes les plus dépendantes, l'organisation du service Optibus. Un nouveau marché doit ainsi être signé pour la période 2017-2021. Une attention toute particulière sera portée sur sa complémentarité avec le réseau TCL.

La mise en œuvre de l'ensemble des actions du Sd'AP du réseau TCL fera l'objet de réunions de suivi entre le SYTRAL et le délégataire du réseau TCL d'une part, et de réunions de présentation et de concertation avec les associations de personnes handicapées et à mobilité réduite, d'autre part, dans le cadre du comité technique « transport public » de la commission métropolitaine d'accessibilité.

- **Organisation du service Optibus**

  Le SYTRAL poursuit, pour les personnes les plus dépendantes, l'organisation du service Optibus. Ainsi, dans le cadre du nouveau marché, une augmentation de l'ordre de 10 % des voyages annuels pourra être prévue à partir de 2017. Une attention toute particulière sera portée à sa complémentarité avec le réseau TCL et, notamment, des actions d'accompagnement des personnes handicapées en vue d'un meilleur usage et recours au réseau TC seront engagées sur la période 2017-2022.

Action 2 Mise en accessibilité du réseau TER

L'agenda d'accessibilité programmée de la SNCF comporte deux volets, ferroviaire et routier, pour une durée de 9 ans. Le volet ferroviaire prévoit les dispositions suivantes :

- mise en accessibilité totale des gares de la Part-Dieu, Perrache (toutes deux dépendant du Sd'AP national) ainsi que des gares de Lyon Vaise, Lyon Jean-Macé, Lyon Saint-Paul, Lyon Gorge de Loup, Vernaison et Givors-Ville ;
- mesures de substitution (soit de l'aide humaine, soit du transport adapté) pour les gares suivantes de l'agglomération lyonnaise : Albigny-Neuville, Brignais, Charbonnières-les-Bains, Écully-La-Demi-Lune, Oullins, Saint-Germain au Mont-d'Or, Saint-Priest, Sathonay-Rillieux, Tassin, Vénissieux ;
- les haltes ferroviaires ne feront l'objet d'aucune mesure.

Le plan transport 2015 précise l'accessibilité du matériel roulant, un tiers des gares à rendre accessibles est desservi par du matériel roulant accessible.

Le Sd'AP de la SNCF comprend également des mesures pour l'information voyageurs et la formation du personnel.

Le financement de la mise en accessibilité pour les gares du territoire n'est pas « isolable » au sein de la programmation effectuée par la Région. Le financement à parité par la Région et l'État est inscrit au Contrat de plan État - Région 2015-2020. Le calendrier de mise en accessibilité recouvre trois périodes de 3 ans (2016-2018, 2019-2021, 2022-2024).

Le volet routier est plus complexe : il relève de partenaires multiples et se trouve également affecté par la réforme territoriale qui transfère à la Région, en 2017, les lignes interurbaines et de transport scolaire.

Fiche Action 3.6

Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs (suite)

La Région a toutefois décidé d'adopter un Sd'AP en deux périodes 2016-2018 et 2019-2021. Dans la première période seront mises en œuvre des mesures opérationnelles immédiates et des études. La liste complète des arrêts prioritaires sera élaborée. La seconde période actualisera le Sd'AP et établira une programmation complète.

Les points d'arrêts prioritaires communs entre cars régionaux, cars du Rhône ou réseaux urbains ont été identifiés et leur mise en accessibilité est programmée lors de la période 2016-2018 selon des clés de financement. La Région apporte un soutien financier en fonction du nombre d'autorités organisatrices. Elle prend en charge 100 % des coûts de réalisation d'un quai dans un pôle d'échanges routier dans le cadre d'un projet d'ensemble. Les points d'arrêts communs entre Région et autorités organisatrices de la mobilité ne sont pas encore identifiés.

La Région s'engage également à mettre en place des mesures de substitution pour les cars TER, les cars Rhône-Alpes et les navettes « aéroport ».

Action 3 Démarche partenariale sur les projets et commission métropolitaine d'accessibilité

Dans le cadre de la loi de 2005, la Métropole de Lyon a créé la commission métropolitaine pour l'accessibilité (qui fait suite à la commission intercommunale pour l'accessibilité créée par la communauté urbaine). Cette commission regroupe élus, techniciens et personnes en situation de handicap, usagers et notamment le CARPA (Collectif des associations du Rhône pour l'accessibilité). Elle comprend quatre comités techniques (transport public, voirie et espace public, logement, établissement recevant du public). Elle coordonne les actions menées au titre de l'accessibilité sur l'agglomération (voirie, ERP, logements, transports collectifs) afin d'établir une vision « complète » des enjeux d'accessibilité de toute la chaîne de déplacement. La commission permet que chacune des parties prenantes de l'aménagement de la ville prenne en compte l'ensemble de la chaîne du déplacement sans rupture de cette dernière.

Chaque comité technique est piloté par un binôme élu/technicien. Le SYTRAL est chargé d'animer le volet transports urbains, la Métropole de Lyon anime le volet voirie et espace public. Le comité technique se réunit trois à quatre fois par an, soit pour des consultations réglementaires telles que le suivi des actions du schéma directeur, soit sur divers sujets d'actualité tels que l'aménagement des pôles d'échanges.

Le comité transport de la commission métropolitaine pour l'accessibilité sera un partenaire privilégié dans la mise en œuvre des mesures liées au Sd'AP et plus globalement à la mise en accessibilité lors des travaux et projets futurs.

L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite est utile à tous, elle est le prérequis nécessaire à la qualité d'usage de tout aménagement. Par conséquent, il est essentiel qu'un dialogue puisse s'établir avec la commission métropolitaine d'accessibilité lors de la définition des principes partagés de conception, d'aménagement et de gestion des pôles d'échanges (cf. action 3 de la fiche action 1.3). En dehors du territoire de la Métropole de Lyon, le SYTRAL pourra participer aux commissions pour l'accessibilité compétentes.

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

2016-2022

- Mise en œuvre du Sd'AP TCL sous maîtrise d'ouvrage SYTRAL pour un coût de 12 M€ (hors coût lié à la formation du personnel)
- Mise en œuvre du Sd'AP de la Région avec notamment la mise en accessibilité des gares de Lyon Saint-Paul, Lyon Jean-Macé, Lyon Gorge de Loup, Givors Ville, Lyon-Vaise

2016-2024

- Mise en œuvre du Sd'AP national de la SNCF (mise en accessibilité des gares de Lyon Perrache et de Lyon Part-Dieu)

2022-2030

- Poursuite de la mise en accessibilité des points d'arrêts restant à traiter en tenant compte de l'évolution du réseau
- Mise en œuvre du Sd'AP de la Région (troisième période), mise en accessibilité de la gare de Vernaison

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de points d'arrêt des réseaux de transports collectifs mis en accessibilité
- Nombre de véhicules de transports collectifs accessibles

© Philippe Schuller/SYTRAL

Fiche Action 3.7

Renforcer la sécurité sur le réseau TCL pour permettre à chacune et chacun de voyager en toute tranquillité

L'attractivité du réseau de transport collectif passe aussi par la recherche d'un renforcement de la sécurité des voyageurs, lors de leurs déplacements ou dans les situations d'attente en station. Diverses mesures doivent être prises dans ce but, en visant notamment les objectifs suivants :

- **poursuivre la diminution du nombre d'incidents et d'agressions sur le réseau TCL, par des mesures de prévention et de dissuasion conduites en partenariat avec les services compétents de l'État et des collectivités territoriales ;**
- **améliorer le sentiment de sécurité sur le réseau TCL particulièrement pour le public féminin.**

Action 1 Poursuivre les partenariats avec les acteurs de la sécurité publique et de l'éducation

La deuxième Stratégie territoriale de sécurité et de prévention de la délinquance pour les transports en commun de l'agglomération lyonnaise couvrant la période 2014-2017, a été signée par les représentants de l'État (Préfet délégué pour la Défense et la Sécurité), de la Justice (Procureur de la République, Président du TGI de Lyon), de l'Éducation nationale (Inspecteur de l'Académie de Lyon), et les maires de Lyon, Vénissieux, Villeurbanne, le SYTRAL et son délégataire, Keolis Lyon.

Portée par le SYTRAL, cette démarche partenariale permet de confirmer les bonnes pratiques mais aussi de les faire évoluer pour réduire autant que possible le risque d'incident. L'objectif est de garantir une sécurité optimum durant les trajets sur le réseau TCL. Cette démarche sera donc poursuivie avec l'établissement d'une nouvelle stratégie territoriale pour la période 2018-2021, déclinant des actions selon des objectifs précis à atteindre.

Action 2 Sensibiliser les publics jeunes pour réduire le vandalisme

Parmi les axes de travail habituels, la nouvelle Stratégie territoriale de sécurité et de prévention de la délinquance pour les transports renforcera le volet prévention auprès des jeunes.

En effet, les jeunes de 13 à 18 ans sont mis en cause dans une part importante des infractions commises sur le réseau et fortement impliqués dans les problématiques de vandalisme. Pour diminuer ces actes et ainsi renforcer le sentiment de sécurité de la part des autres usagers, des actions seront menées pour sensibiliser, directement dans leur classe ou sur leur temps d'activités périscolaires, les enfants et les jeunes adultes. L'objectif est de sensibiliser 15 000 élèves et jeunes adultes par an.

Action 3 Améliorer la sécurité et la tranquillité des femmes dans le réseau TCL

La nouvelle Stratégie territoriale de sécurité et de prévention de la délinquance pour les transports mettra en avant un domaine abordé de façon exploratoire en 2016-2017 : l'amélioration de la sécurité et de la tranquillité des femmes dans le réseau TCL.

L'objectif est de lutter contre les atteintes faites aux femmes dans le réseau TCL (agressions à caractère sexuel et harcèlement sexiste), pour leur permettre de voyager en toute tranquillité dans une notion de libre accès au réseau de transports collectifs.

Au-delà d'un bilan annuel des atteintes aux femmes dans le réseau TCL et des actions entreprises, le SYTRAL a mis en place un projet visant à la réalisation de diagnostics de terrain. Il s'agit d'emprunter les transports en commun avec un petit groupe de femmes pour observer et analyser avec précision les atouts et les faiblesses des lignes que les habitantes empruntent quotidiennement. Cette analyse fine des lieux ou contextes propices au sentiment d'insécurité doit permettre de définir un plan d'action spécifique, qui sera déployé dans le cadre de la nouvelle Stratégie territoriale de sécurité et de prévention de la délinquance pour les transports.

Action 4 Poursuivre l'équipement du réseau TCL en système de vidéoprotection

Plus de 6 200 caméras couvrent le réseau TCL. Ces caméras ont pour vocation de dissuader tout passage à l'acte et leurs images servent de preuve au service de la Justice à la suite d'un dépôt de plainte, suite à réquisition par le procureur de la République. Elles accompagnent tout projet de développement du SYTRAL dans le réseau TCL : toutes les stations en sont équipées ainsi que l'intérieur des tramways et des bus, l'équipement du métro est en cours de développement.

Le plan de mandat 2015-2020 prévoit 8,9 millions d'euros pour couvrir l'intérieur des rames de métro B et D ainsi que les nouveaux bus, notamment la ligne C3 et les nouveaux tramways dont la ligne T6.

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

2017-2018

- Élaboration de la nouvelle Stratégie territoriale de sécurité et de prévention de la délinquance pour les transports (SYTRAL et partenaires ou institutions concernées)

2017-2020

- Programme d'acquisition d'un millier de caméras (maîtrise d'ouvrage SYTRAL, coût 8,9 millions d'euros)

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Taux des atteintes aux voyageurs par million de voyages effectués sur le réseau TCL
- Taux des atteintes sur les agents par million de voyages effectués sur le réseau TCL
- Nombre d'élèves et jeunes adultes sensibilisés dans le cadre de la prévention contre le vandalisme
- Nombre d'atteintes aux femmes sur le réseau TCL

© SYTRAL

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Axe stratégique 4

Une mobilité automobile régulée et raisonnée

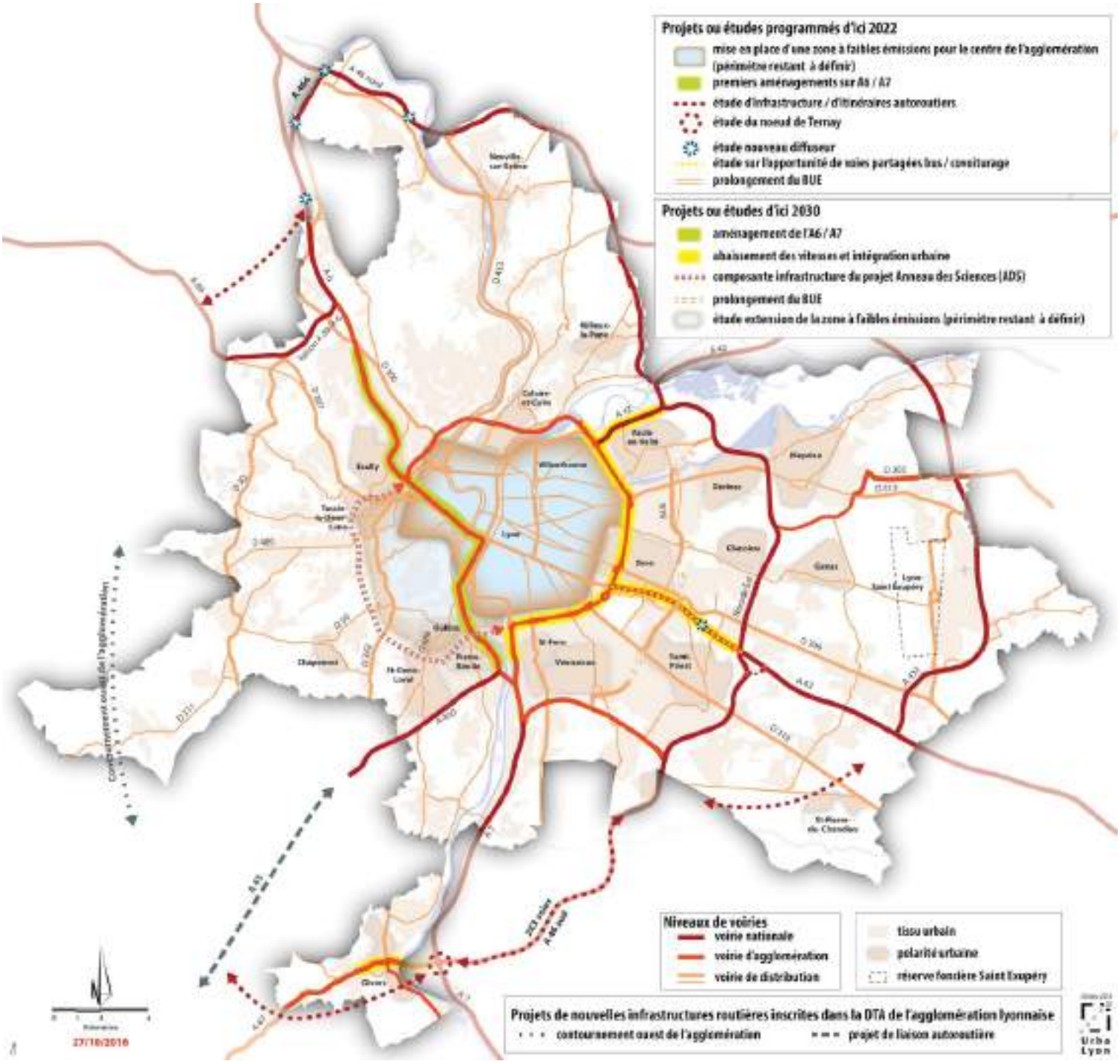
L'organisation de la mobilité automobile doit alimenter le fonctionnement et le dynamisme économique de l'agglomération, tout en répondant aux objectifs du PDU en matière d'évolution des comportements de mobilité, de diminution de l'usage de l'automobile et des kilomètres parcourus en voiture ou en transport routier de marchandises. Il s'agit donc de favoriser une mobilité automobile régulée et raisonnée, qui s'inscrive dans les objectifs fixés en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants, tout en veillant à répondre aux besoins essentiels de déplacements de la population et à l'exigence d'équité sociale en matière de mobilité. Ce faisant, cette orientation implique l'émergence progressive d'un nouveau rapport à l'automobile, à la fois moins polluante, plus partagée et moins systématique.

En termes d'actions, cette orientation se traduit par :

- l'organisation d'un réseau de voirie optimisé et hiérarchisé (fiche action 4.1). Cette organisation répond au double objectif de supprimer la traversée autoroutière et d'écarter les flux de transit routier du cœur de l'agglomération. Elle implique également d'optimiser les réseaux de voirie existant grâce à des modalités d'exploitation et d'aménagement permettant d'intensifier leur usage par les différents modes de déplacements, en recherchant un équilibre acceptable par tous. En parallèle, il convient d'assurer la pérennité du domaine public (trottoirs, chaussées, espaces publics) et de poursuivre le développement de ce réseau afin d'aboutir à une organisation hiérarchisée cohérente ;
- des actions de soutien au développement d'usages partagés de la voiture (fiche action 4.2), générateurs d'une moindre consommation d'espace public par l'automobile ;
- une politique de stationnement cohérente et incitant à la multimodalité (fiche action 4.3), dans une optique de modération de l'usage de l'automobile ;
- des actions à court et moyen termes sur les motorisations, le réseau routier et son usage (fiche action 4.4), contribuant à réduire les nuisances liées à la circulation automobile.

4
Une mobilité automobile régulée et raisonnée

Maillage et intégration du réseau routier structurant de l'agglomération lyonnaise à l'horizon 2030



Fiche Action 4.1

Un réseau de voirie optimisé et hiérarchisé

Dans la vision du système multimodal de déplacements portée par le PDU, l'optimisation et la hiérarchisation du réseau de voirie visent à la fois à :

- **écarter les flux de transit routier du cœur de l'agglomération ;**
- **mieux distribuer les trafics locaux, en améliorant la desserte et l'accessibilité des territoires tout en les protégeant des circulations indésirables et des nuisances qui y sont rattachées ;**
- **organiser le partage de l'espace public entre les différents usages et modes de déplacements.**

Action 1 Requalifier la partie urbaine de l'axe A6-A7 déclassé en boulevard urbain apaisé

Suite à l'accord de principe de l'État donné en mai 2016, un processus de déclassement de la partie urbaine de l'autoroute A6/A7 a été enclenché. Outre le transfert de la gestion et de l'exploitation de ce tronçon à la Métropole de Lyon, cette opération permettra de transformer durablement le visage de cette autoroute par des actions et réaménagements successifs conduisant à sa requalification en boulevard urbain apaisé.

À l'horizon 2022, plusieurs mesures permettront de supprimer le caractère autoroutier de ce tronçon :

- interdiction du trafic de transit des poids lourds ;
- diminution de la vitesse maximum autorisée ;
- itinéraires transports collectifs sur voies dédiées également ouvertes aux taxis et aux voitures partagées ;
- premiers aménagements sur le quai Perrache avec l'objectif de végétalisation en lien avec l'adaptation des profils ;
- adaptation du mobilier urbain et de la signalisation routière ;
- études d'incitation à l'usage de contournement pour préserver les voiries métropolitaines des reports de trafics (jalonnement, péage de transit...).

À l'horizon 2030, ce tronçon sera requalifié suivant deux étapes en boulevard urbain apaisé, en lien avec une vaste réorganisation des infrastructures routières dans l'agglomération :

- une première phase de transformation en boulevard urbain sera réalisée en lien avec la mise en œuvre d'un itinéraire de grand contournement (action 2). Cet itinéraire doit permettre d'éloigner le trafic de transit du cœur de l'agglomération et soulager les axes de circulation à vocation métropolitaine comme la rocade est et le boulevard Laurent Bonnevay. Cette première phase se traduira notamment par la réalisation de traversées à niveaux, de carrefours à feux, de trottoirs et de bandes cyclables, d'itinéraires de transports collectifs et de parcs relais ;
- une deuxième phase permettra de finaliser la mutation en boulevard urbain apaisé en cohérence avec le projet multimodal d'Anneau des Sciences (action 3).

Action 2 Compléter le maillage routier de l'agglomération

Le maillage routier de l'agglomération nécessite d'être complété afin d'éloigner le trafic de transit européen, national et régional du cœur de l'agglomération. Pour cela :

- la réalisation d'un itinéraire attractif et complet de grand contournement de l'agglomération lyonnaise est nécessaire. Des mesures d'accompagnement devront également être prises pour rendre efficiente son utilisation grâce à des dispositifs efficaces de régulation des flux automobiles (tarification à l'échelle globale, abaissement des vitesses, gestion dynamique des capacités...) ;

- le traitement des arrivées des autoroutes dans l'agglomération, respectant cet objectif d'éloignement du trafic de transit, est impératif ;
  - concernant l'A89, une liaison avec l'A6 est en cours de réalisation entre La Tour-de-Salvagny et Limonest, sous maîtrise d'ouvrage de l'État avec une mise en service prévue en 2018. Un barreau de liaison plus au nord, A89/A6/A46 dans la continuité d'A466, doit faire l'objet d'études d'opportunité, décidées en février 2016 par l'État,
  - concernant le projet d'A45, l'arrivée de l'infrastructure aux portes de l'agglomération lyonnaise devra faire l'objet d'un traitement adapté. Dans cette optique, des études d'un barreau sud A45-A7-A46 sud sont à mener par l'État.

Par ailleurs, au sein de l'agglomération, il importe de maintenir un niveau acceptable d'accessibilité routière aux sites tertiaires et aux zones d'emplois industriels ou diffus, en particulier lorsque les solutions de transports collectifs traditionnelles ne sont pas adaptées à leur desserte pour des raisons économiques :

- cela conduira notamment à engager l'étude d'un nouvel accès depuis l'A43 pour améliorer l'accessibilité à la zone d'Eurexpo ;
- une étude est également menée sur l'opportunité de création d'un ou plusieurs diffuseurs dans le secteur de la Plaine des Chères et en Val de Saône (A6/A466/A46) au regard des objectifs suivants : améliorer la desserte et l'attractivité de ce secteur ainsi que son accessibilité au Centre de l'agglomération tout en soulageant le Pont de Neuville ; écarter le trafic de transit local, notamment poids lourds, en traversée de Chasselay. La décision de réalisation d'ici 2030 sera fonction des résultats de l'étude et du montage financier ;
- pour l'accès au secteur de la Plaine Saint-Exupéry, les réflexions en vue de la création d'un nouveau diffuseur depuis l'A43, lié à la création de la zone d'activités « Porte du Dauphiné », devront respecter les principes inscrits dans la DTA.

Enfin, de nouvelles voiries structurantes pourront être réalisées en lien avec la mise en œuvre de projets de territoires, notamment :

- la poursuite de la réalisation du Boulevard urbain Est (BUE) doit permettre d'améliorer la desserte du secteur Centre-est de l'agglomération, tout en intégrant de l'espace pour une offre de transports alternatifs à la voiture. La réalisation de la section de l'Aviation, située entre le carrefour Schumann au nord et l'échangeur Aviation sur l'A43 au sud, contribuera également à amorcer la transformation urbaine de ce secteur ;
- le prolongement de l'avenue de Gadagne devra être réalisé dans le cadre du projet urbain Vallon des hôpitaux.

Action 3 Réaliser le projet d'Anneau des Sciences

L'Anneau des Sciences est un projet multimodal qui vise à protéger le Centre des trafics d'échanges et à irriguer les pôles de l'agglomération, en reliant des sites de développement et des pôles d'innovation et en facilitant les échanges entre les pôles urbains de l'est et de l'ouest. Il combine :

- la réalisation d'une infrastructure routière majoritairement enterrée, assurant le bouclage du ring de protection du Centre entre le boulevard périphérique nord et le boulevard Laurent Bonnevay ;
- la requalification de l'axe A6-A7 en boulevard urbain apaisé (action 1) ;
- l'apaisement du trafic sur les voiries principales de l'Ouest convergeant vers l'autoroute et le centre de Lyon ;
- la mise en œuvre d'un plan de développement ambitieux des transports collectifs (fiche action 3.2).

Ce projet a fait l'objet d'un débat public en 2012-2013, aboutissant à une délibération du Grand Lyon du 7 juillet 2013 actant de son opportunité. Sur ces bases, des études d'approfondissement sont en cours.

Fiche Action 4.1

Un réseau de voirie optimisé et hiérarchisé (suite)

Action 4 Mettre en œuvre une stratégie d'exploitation du réseau de voirie favorisant le partage spatial et temporel de l'espace public

Au sein de l'espace public, le réseau de voirie est support d'une grande diversité de déplacements, qu'ils s'effectuent en voiture, en transports collectifs ou en modes actifs. Il conviendra de définir une stratégie d'exploitation du réseau de voirie, permettant d'intensifier son usage par les différents modes de déplacements en fonction des zones de pertinence de chacun des modes et du type de voies (autoroutes, VRU, autres voiries métropolitaines et départementales). Cette stratégie, qui concerne donc tous les niveaux de voies, doit permettre d'atteindre les objectifs du PDU en matière de répartition modale, de réduction du trafic automobile et des nuisances associées. Elle a vocation à s'incarner dans l'agglomération autant de manière spatiale que temporelle.

En matière de partage spatial :

- un guide des recommandations pour la mise en œuvre des aménagements de l'espace public sera réalisé. Afin d'assurer la cohérence de la forme des voies avec les fonctions attendues et les objectifs du PDU, il définira les principes stratégiques et les modalités à mettre en œuvre en fonction de la localisation, de la typologie et des usages de ces espaces ;
- dans un souci de cohérence et afin d'accompagner la réduction du trafic automobile visée par le PDU et éviter les effets d'induction, la capacité de circulation automobile devra être adaptée en tenant compte notamment des augmentations de capacité offertes par la création de nouvelles voies. Par exemple, dans la mesure où la réalisation du Boulevard urbain Est permet de décharger ses axes parallèles, ceux-ci ont vocation à être réinvestis par des modes alternatifs à l'automobile.

En matière de partage temporel, il importe de distinguer la vocation des réseaux :

- hors voies rapides urbaines, la régulation du trafic doit constituer un outil innovant au service de la politique de mobilité durable. Les outils de régulation du trafic doivent viser à maintenir un niveau de congestion d'équilibre pour les automobilistes, tout en recherchant une meilleure performance des transports collectifs (priorité aux feux) et une meilleure sécurité des modes actifs (temps de dégagement). Il s'agit dans un même espace (les rues d'ores et déjà constituées) de faire passer plus de monde répartis sur plus de modes, et non pas plus de voitures, en particulier là où existe une offre alternative. Ces outils de régulation doivent également être mis au service de l'optimisation du réseau de voirie, en vue par exemple d'améliorer les conditions de livraisons en ville par un partage temporel de l'espace ;
- sur voies rapides urbaines, l'élaboration du Schéma directeur d'agglomération de la gestion du trafic (SDAGT) sur les voiries structurantes d'agglomération de Lyon, engagé par l'État en 2016 en étroite collaboration avec la Métropole de Lyon, intègre l'objectif de mieux articuler les stratégies de régulation à l'interface entre la voirie urbaine et la voirie structurante d'agglomération.

Action 5 Assurer une gestion et un entretien patrimonial du réseau viaire adaptés et durables

L'entretien régulier du réseau viaire existant doit permettre d'en garantir la pérennité et de maintenir le niveau de service attendu pour chaque usage et chaque mode. Les actions privilégieront systématiquement la maintenance préventive. Les choix opérationnels tiendront compte de l'objectif de réduction des nuisances sonores. Pour renforcer les actions de la collectivité en la matière, il convient de :

- définir des stratégies d'entretien et de conservation de ce patrimoine qui marient harmonieusement les interventions préventives et curatives et les protègent efficacement des activités souterraines de réseaux le cas échéant (stratégie de gestion des tranchées) ;

- minimiser les gênes engendrées par l'occupation temporaire du domaine public (travaux), au travers d'actions de régulation et de coordination (permissions de voirie et arrêtés de police) ;
- sécuriser l'usage du domaine public par des dispositifs d'urgence efficaces 24h/24h pour traiter d'aléas et par une politique de balisage et de signalisation des chantiers favorisant la continuité des usages ;
- travailler à une mise en adaptation continue entre l'offre et la demande, en intégrant la possibilité d'une réversibilité/évolutivité des choix ;
- garantir une qualité de propreté optimale, homogène sur le territoire.

Enfin, compte tenu de leur rôle majeur dans le système viaire de l'agglomération, une vigilance toute particulière devra être apportée aux ouvrages d'art, ponts et tunnels.

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

2018

- Liaison A89-A6 (APRR, 146 millions d'euros)

D'ici à 2022

- Suppression du caractère autoroutier de la partie urbaine de l'axe A6-A7 (Métropole de Lyon)
- Guide des recommandations pour la mise en œuvre des aménagements de l'espace public (Métropole de Lyon et autres collectivités compétentes)
- Études d'opportunités de la liaison Sud entre l'A45 et l'A46 sud (État)
- Étude d'une liaison Nord A89/A6/A46 située dans la continuité de l'A466 (État)
- Études pour la réalisation d'un nouvel accès à Eurexpo depuis l'A43 (État, Métropole de Lyon)
- Études pour la réalisation d'un ou plusieurs diffuseurs dans le secteur de la Plaine des Chères et en Val de Saône sur A6/A466/A46 (APRR)
- Réalisation de la section Bron Aviation du BUE (Métropole de Lyon)

D'ici à 2030

- Requalification de la partie urbaine de l'A6-A7 en boulevard urbain apaisé en cohérence avec le projet multimodal d'Anneau des Sciences (Métropole de Lyon)
- Études pour la réalisation d'un nouveau diffuseur sur l'A43 au droit de la Plaine Saint-Exupéry (État)
- Achèvement du BUE (Métropole de Lyon)
- Réalisation d'un itinéraire de grand contournement de l'agglomération (État)

© LEONE / Grand Lyon

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Évolution des trafics routiers

Fiche Action 4.2

Favoriser les usages partagés de la voiture

Le développement d'usages partagés de la voiture, covoiturage ou autopartage, est à même de contribuer à la diminution des kilomètres parcourus en voiture sur le territoire du PDU et des nuisances qui en découlent. En effet :

- **le développement du covoiturage est un bon moyen de réduire la circulation automobile, en diminuant le nombre de véhicules en circulation ;**
- **l'autopartage (même s'il n'est pas à proprement parler un mode de déplacement spécifique, au sens où il ne sera pas valorisé par une part modale) tend à rendre les usagers plus multimodaux et les incite à mieux réfléchir, et donc à revoir à la baisse, leurs besoins en déplacements automobiles.**

Action 1 Développer l'usage du covoiturage sur l'aire métropolitaine lyonnaise

Dans le cadre des réflexions menées par l'agglomération pour réduire l'exposition des populations aux nuisances induites par la circulation automobile, la promotion du covoiturage doit prendre en compte l'objectif de réduction du trafic automobile (diminution du volume de trafic et des kilomètres parcourus en voiture particulière) et ne pas concurrencer l'offre de transport collectif à destination de l'agglomération, et tout particulièrement de son centre.

L'agglomération lyonnaise dispose d'un réseau de transport en commun maillé et performant. Les solutions de covoiturage doivent contribuer à le maintenir attractif et utilisé dans une logique de complémentarité et de protection des nuisances particulièrement dans le cœur de l'agglomération. Ainsi, le covoiturage peut être proposé comme un mode à part entière répondant dans certaines situations aux enjeux d'une mobilité plus durable : rabattement ou diffusion sur le réseau lourd de transports collectifs (« premier et dernier km dans les secteurs peu denses ») sans concurrence ou substitution aux transports collectifs, offrir une solution aux territoires ou situations où les alternatives notamment en transports collectifs seraient inadaptées (territoires peu denses, horaires décalés, heures creuses…).

Pour soutenir cette pratique, les actions suivantes seront à déployer :

- faciliter le stationnement des covoitureurs pour faciliter l'appariement. Il s'agit de jalonner ou d'aménager du stationnement dédié au covoiturage pour rendre visible sur le terrain et susciter cette pratique, mais aussi pour sécuriser la pose/dépose sur l'espace public ou sur des parkings privés (de grandes surfaces par exemple) dans une optique de mutualisation d'usage ;
- étudier et expérimenter la mise en œuvre de tarification (péage BPNL, autoroutiers…) ou de simples mesures de passe-file pour le covoiturage ;
- faciliter l'accès des covoitureurs à des parcs de stationnement réglementés (P + R notamment) ;
- poursuivre le développement de plateformes Internet de covoiturage classiques pour une prise de rendez-vous pré-arrangée ;
- expérimenter, développer et promouvoir des dispositifs de mises en relation « dynamique » pour une prise de rendez-vous à la dernière minute ;
- expérimenter, développer et promouvoir des dispositifs de covoiturage spontané de type « autostop » organisé ;
- mener des campagnes de promotion et développer des outils de communication auprès des différents acteurs locaux de proximité au travers d'actions de management de la mobilité (PDIE notamment) ;
- développer des outils et méthodologies partenariales pour mieux connaître les pratiques et évaluer les bénéfices du covoiturage au regard des objectifs de la politique de mobilité ;
- étudier et expérimenter, dans le cadre du SDAGT, des mesures visant à favoriser le covoiturage sur le réseau des voies rapides urbaines : aires de covoiturages ou aires multimodales, voies réservées. Une étude sera en particulier réalisée sur l'A43, entre l'A432 et le périphérique, pour évaluer la pertinence d'affectation d'une voie pour les transports collectifs voire le covoiturage sur la plate-forme autoroutière dans le sens entrant vers Lyon (fiche action 3.4).

Action 2

Définir et mettre en œuvre un cadre de coopération publique/privée permettant de favoriser, encadrer et réguler les services d'autopartage

Le développement de services d'autopartage vise la diminution de la multimotorisation voire la démotorisation des ménages et la réduction de l'usage de la voiture. Les actions à mener permettent de développer ces services en encadrant l'initiative privée par le biais de la « labellisation autopartage ». Si la labellisation n'est pas obligatoire, la collectivité doit toutefois inciter à son recours grâce à des avantages pour l'opérateur : permission de voirie ou de place dans les parcs de stationnement publics, valorisation du service sur les outils de communication de la Métropole de Lyon et des autres collectivités compétentes, tarification préférentielle pour le stationnement sur voirie et pour la redevance d'occupation du domaine public.

En contrepartie de cette labellisation, l'opérateur s'engage sur différents critères : performance environnementale des véhicules, niveau de service (modalités d'accès au service, transparence, conditions commerciales...), invitation à « assurer un maillage du Centre vers la périphérie », information de la Métropole de Lyon et transmission des données (Onlymoov).

Le déploiement de l'autopartage hors du Centre de l'agglomération est une condition de renouvellement du label pour les opérateurs déjà labellisés : du Centre vers la 1re couronne dans un premier temps ; un déploiement vers les 2e et 3e couronnes devra être étudié pour le long terme.

Action 3

Mieux prendre en compte le rôle des taxis dans la mobilité quotidienne des habitants

Il existe aujourd'hui près de 1 300 licences taxis sur la Métropole de Lyon qui représentent une très faible part des déplacements des habitants du territoire. L'offre taxi est aujourd'hui cantonnée à des fonctions spécifiques, tournée quasi exclusivement vers l'extérieur :

- la desserte des gares et aéroports (5 % des voyageurs SNCF, 10 % des voyageurs en aéroport) ;
- le transport touristique (tourisme d'affaires) ;
- le transport conventionné des malades (1/3 du transport de malades de l'assurance maladie).

Ces services offrent liberté, souplesse, rapidité, un service de porte à porte et joue un rôle complémentaire au réseau de transports collectifs (en périphérie ou la nuit notamment). L'objectif est de mieux prendre en compte leur rôle dans la mobilité quotidienne des habitants, en développant l'offre, en améliorant sa visibilité (station, livrée commune...), en renforçant la complémentarité et l'articulation avec les autres modes ou encore en promouvant des motorisations plus « propres ».

Depuis le 1er janvier 2015, la loi MAPTAM a donné au Président de la Métropole de Lyon le pouvoir de police des taxis. Au-delà d'une gestion unifiée des « autorisations de stationnement » en lien avec les communes, cette évolution législative favorisera une harmonisation des pratiques et facilitera les échanges avec la profession pour mieux prendre en compte leur place dans le bouquet de service de mobilité.

Fiche Action 4.2

Favoriser les usages partagés de la voiture (suite)

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

En continu

- Développement de stationnement pour les covoitureurs (collectivités et opérateurs concernés)
- Développement de la labellisation des services d'autopartage (Métropole de Lyon et collectivités compétentes)
- Développement de l'offre et de la visibilité des taxis (Métropole de Lyon et collectivités compétentes)

2017-2020

- Étude sur les voies réservées sur les voies structurantes d'agglomération (État, 75 000 €)
- Expérimentation de dispositifs de covoiturage dynamique et spontané (Métropole de Lyon)

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de parcs ou places d'appariement pour le covoiturage
- Km de voies réservées au covoiturage
- Nombre de services labellisés d'autopartage
- Nombre de licences taxi

© RUCH MP / Agence d'Urbanisme de Lyon

Fiche Action 4.3

Une politique de stationnement cohérente et favorisant la multimodalité

Le stationnement constitue un levier éminemment stratégique à la fois des politiques de déplacement et d'aménagement, permettant :

- un report modal de l'automobile vers les mobilités alternatives, en limitant les facilités de stationnement automobile à destination et en renforçant les solutions de stationnement des modes de déplacements alternatifs à la voiture solo, comme le vélo ou le covoiturage ;
- un partage plus équitable de l'espace public, bien commun rare qui doit répondre à un nombre de sollicitations croissantes. La réduction de la place occupée en surface par le stationnement, en particulier des véhicules motorisés, dans un système où il existe des réserves de capacité dans l'offre de stationnement public et privé hors voirie, favorise l'aménagement d'espaces publics de qualité, sûrs et agréables. La politique de stationnement doit donc permettre d'orienter efficacement la demande de stationnement sur l'offre la plus adaptée et de réduire l'occupation de l'espace public par l'automobile ou les deux-roues motorisés sans dégrader l'attractivité économique et résidentielle du territoire.

La cohérence de la politique de stationnement doit par ailleurs se faire en intégrant le stationnement en parcs-relais (fiche action 1-3) et en renforçant la gouvernance et la coordination des politiques menées par les différentes autorités compétentes en la matière (fiche action 8-1).

Action 1

Améliorer la connaissance et la communication sur le stationnement dans l'agglomération

Alors que la politique de stationnement a besoin de cohérence, plusieurs volets de cette offre et de son fonctionnement restent largement méconnus. Cette méconnaissance participe à la construction de représentations faussées sur le stationnement, qui se traduisent par une impression générale d'une insuffisance de places. Il s'agira donc de :

- mettre en place un observatoire commun du stationnement, qui portera sur l'ensemble des types de stationnement (publics, privés...) et des modes (VP, taxi, vélo, PL, cars, deux-roues motorisés). Cet observatoire pourra s'appuyer sur d'autres outils d'observation existants ou à développer, notamment sur la question des marchandises ou des deux roues motorisées. Il pourra impliquer la réalisation d'enquêtes complémentaires et se traduira par la publication de documents de synthèse ;
- développer l'information et la communication sur le stationnement dans l'agglomération. Cela pourra passer par la réalisation et la diffusion de documents d'information, mais aussi par la mise en place d'une véritable politique de communication. Il s'agira également d'étudier le rôle que peuvent jouer les nouvelles technologies dans cette diffusion de l'information, autant à destination des collectivités compétentes et des gestionnaires que des usagers. Ces actions d'information et de communication apparaissent d'autant plus essentielles dans la perspective de la réforme de décentralisation et de dépénalisation du stationnement payant, attendue au 1er janvier 2018.

Action 2 Renforcer la réglementation du stationnement sur voirie et son respect

Avec environ 50 000 places réglementées sur 400 000 places offertes sur voirie, le stationnement réglementé sur voirie reste minoritaire dans l'agglomération et limité à certains territoires. Par ailleurs, la faiblesse constatée du taux de respect (20 % en moyenne à Lyon pour les non-résidents) atténue fortement les effets positifs de la réglementation. Il s'agira donc de :

- développer la réglementation du stationnement sur voirie dans les centralités et autour des axes de TCSP, afin de dissuader le stationnement longue durée des pendulaires domicile-travail et les inciter au report modal ou à l'usage des parcs privés sous-utilisés. La mise en place de zones gratuites à durée limitée ou de zones de stationnement payant permet un accès plus équitable à la voirie publique, en augmentant la rotation des véhicules sur les places et donc leur disponibilité. La différence entre les deux réglementations tient au caractère plus dissuasif du stationnement payant et au produit financier qu'il génère, permettant de financer le contrôle ;
- 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 (pour assurer une surveillance efficace, le Cerema recommande 1 agent à temps plein pour 250 places réglementées). En la matière, la décentralisation et la dépénalisation du stationnement seront l'occasion d'améliorer la situation, puisqu'elles permettront aux collectivités de maîtriser la totalité de la chaîne de contrôle, de sanction et du recouvrement à partir du 1er janvier 2018. Il s'agira d'améliorer le respect du stationnement par une surveillance et un contrôle accrus et une sanction dissuasive en cas de non-respect. La mise en place de systèmes d'information et de supervision en temps réel (horodateurs centralisés, capteurs sur voirie, équipements vidéo…) pourra également permettre d'optimiser le contrôle et de le rendre plus efficace ;
- faciliter le paiement du stationnement sur voirie, grâce au déploiement de nouvelles technologies (paiement par téléphone portable, NFC, CB…) ;
- 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.

Plus globalement, la politique de stationnement sur voirie devra poursuivre plusieurs objectifs stratégiques pour la politique de déplacements par des mesures visant à :

- accompagner la démotorisation à l'œuvre (notamment dans le Centre), en répondant aux besoins de stationnement des résidents sans encourager à la multimotorisation. Dans cette optique, le stationnement résidentiel sur voirie ne doit pas devenir la norme, mais l'exception, et il faut privilégier un stationnement résidentiel dans les garages privatifs ou à défaut dans les parcs en ouvrage (publics ou privés). Cela suppose de réétudier les conditions d'attribution et de fonctionnement des vignettes et macarons résidents. Parmi les mesures envisageables, on peut notamment évoquer la tarification de la délivrance ou suppression de la 2e vignette par foyer, le conditionnement de l'attribution d'une vignette résident à l'absence de place dans un garage ou dans un parc privé ou public, la réduction des périmètres de validité ou encore la coordination des tarifs proposés sur voirie avec ceux des parcs publics… ;
- accompagner le développement des zones réglementées sur voirie par des suppressions de places de stationnement, en priorité à proximité des parcs de stationnement publics ou privés, ou l'affectation d'espaces à des véhicules propres, véhicules électriques en recharge, véhicules partagés (autopartage et covoiturage) et autres véhicules particuliers (autocars, véhicules de livraisons…). Il s'agira également de mettre en place des réglementations adaptées à ces différentes catégories d'usagers.

Fiche Action 4.3

Une politique de stationnement cohérente et favorisant la multimodalité (suite)

Action 3 Optimiser la gestion des parcs de stationnement en ouvrage

Si l'offre de stationnement en parcs publics a continué à augmenter de 33 % depuis 2001, leur fréquentation a quant à elle baissé de 15 %. On observe une sous-occupation chronique de plusieurs parcs publics et un taux d'occupation maximum global de 72 %, laissant en moyenne 5 000 places en parcs inoccupées en permanence dans l'agglomération. Il apparaît alors impératif d'optimiser la gestion des parcs publics de stationnement en :

- limitant la construction de nouveaux parcs de stationnement. Cela implique de soumettre tout nouveau projet de parc à une évaluation préalable des besoins à satisfaire, des disponibilités existantes (en parcs publics ou privés) permettant d'y répondre et des évolutions possibles concernant le fonctionnement et l'utilisation du stationnement sur voirie ;
- réduisant l'offre de stationnement publique sur voirie à proximité, en étendant les réglementations de stationnement sur voirie autour des parcs existants et en coordonnant les tarifications pratiquées sur voirie et en parcs, afin de rendre ces derniers plus attractifs et d'inciter les véhicules en stationnement de longue durée à s'y reporter ;
- offrant des disponibilités pour les résidents dans les parcs publics, en particulier dans les zones où il existe un déficit d'offre privée de stationnement, avec une tarification attractive et corrélée à l'usage de l'automobile (tarification « petit-rouleur ») ;
- permettant l'accueil des deux-roues motorisés dans les parcs en ouvrage avec des emplacements et une tarification adaptés, afin de limiter la pression sur l'espace public (cf. fiche action 4.3 – Action 6).

Action 4 Encadrer la production de stationnement privé et encourager la mutualisation

L'offre de stationnement privé représente une part prépondérante de l'offre de stationnement, avec 60 % des places offertes dans l'agglomération. Elle a de ce fait une influence importante sur les pratiques de déplacements, ce qui justifie pleinement l'encadrement des possibilités de construction de nouvelles places privées par la collectivité. En la matière, le PDU définit des orientations qui devront être traduites dans les PLU de l'agglomération.

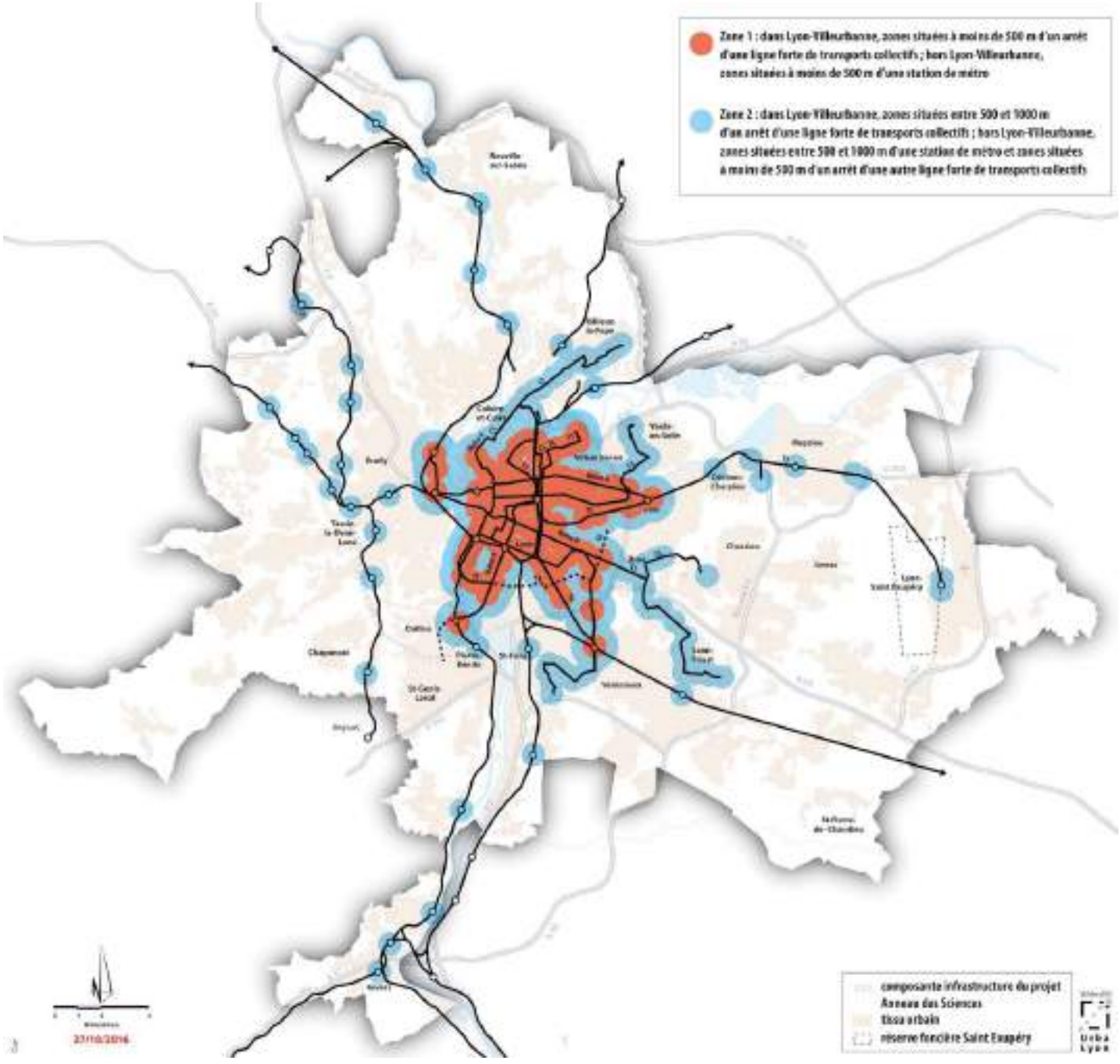
Le PDU définit un zonage fondé sur la desserte en transport collectif que les PLU devront respecter pour l'écriture des normes de stationnement. Deux zones sont ainsi définies, selon leur proximité aux lignes fortes de transports collectifs existant à ce jour (train, métro, tramway, lignes C1/C2/C3) :

- Zone 1 : dans Lyon-Villeurbanne, zones situées à moins de 500 m d'un arrêt d'une ligne forte de transports collectifs ; hors Lyon-Villeurbanne, zones situées à moins de 500 m d'une station de métro ;
- Zone 2 : dans Lyon-Villeurbanne, zones situées entre 500 et 1 000 m d'un arrêt d'une ligne forte de transports collectifs ; hors Lyon-Villeurbanne, zones situées entre 500 et 1 000 m d'une station de métro et zones situées à moins de 500 m d'un arrêt d'une autre ligne forte de transports collectifs.

Les périmètres correspondant à ce zonage évolueront au fur et à mesure de l'extension du réseau de transports collectifs, en application des règles ci-dessus.

En matière de normes, seules ces zones 1 et 2, sous influence des lignes fortes de transports collectifs, font l'objet de prescriptions de la part du PDU.

Les périmètres desservis par les transports collectifs où le PDU encadre les normes de stationnement des PLU



Pour les logements :

- les normes viseront à adapter l'offre de stationnement résidentiel aux besoins réels des habitants. Il faut en effet 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, et ce afin d'éviter d'éventuels reports de stationnement sur la voirie publique et d'encourager les résidents à laisser durablement leurs véhicules en stationnement pour utiliser d'autres modes de déplacements. Les normes de stationnement devront également éviter d'encourager la multimotorisation voire accompagner le phénomène de démotorisation observé dans certains territoires ;

Fiche Action 4.3

Une politique de stationnement cohérente et favorisant la multimodalité (suite)

- dans les zones sous influence des lignes fortes de transports collectifs (zones 1 et 2), les PLU ne devront pas exiger plus de 1 place par logement pour le logement en accession et plus de 0,5 place par logement pour le logement social.

Pour les activités :

- les normes viseront à réduire les places privées de stationnement des activités dans les secteurs d'influence des lignes fortes de transports collectifs. Cette réduction se traduit de façon différente selon les activités : encadrement et plafonnement du nombre de places autorisées pour les bureaux ; réduction des normes minimales de stationnement exigées pour les autres activités ;
- pour les bureaux, dans les périmètres sous influence des lignes fortes de transports collectifs, les normes du PLU devront s'inscrire dans les normes planchers et plafonds suivantes :
  - Zone 1 :1 place minimum pour 150 m² de surface de plancher/1 place maximum pour 70 m² de surface de plancher,
  - Zone 2 : 1 place minimum pour 100 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), le PLU ne pourra pas exiger :
  - pour les commerces : plus de 2 places pour 100 m² de surface de plancher,
  - pour l'industrie et l'artisanat : plus de 1 place pour 100 m² de surface de plancher,
  - 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.

On constate enfin, comme pour les parcs publics, une sous-utilisation des capacités de stationnement privé liée ici à plusieurs phénomènes (surdimensionnement de certains parcs ou garages par rapport aux besoins actuels, absence de contrainte forte de stationnement sur la voirie publique, détournement d'usage de garages privatifs...). Aujourd'hui près de 75 % des résidents motorisés de la Métropole de Lyon disposent d'une place dans un garage privé (source INSEE 2012). Néanmoins, seuls 67 % des résidents avec voiture déclarent utiliser leur garage privé pour stationner leur véhicule la nuit (source enquête déplacements 2015). Il y a donc une marge d'optimisation en matière d'usage des garages privés. L'existence de cette offre de stationnement sous-utilisée doit alors être prise en compte :

- en incitant les résidents à l'utiliser pour répondre à leurs besoins de stationnement ;
- en développant la mutualisation des parkings privés, tout en restant vigilant quant au développement non maîtrisé d'une nouvelle offre de stationnement peu coûteuse, qui inciterait à l'usage de la voiture en centre-ville et qui pourrait fragiliser l'équilibre général du système de stationnement sur l'agglomération.

Pour garantir l'efficacité de cette mutualisation, le PDU préconise :

- une observation et un suivi spécifique du développement des nouveaux services privés de mutualisation ;
- la recherche d'outils d'encadrement de ces nouveaux services pour favoriser leur développement dans les secteurs à forte tension ou en lien avec des projets de requalification de l'espace public ;
- l'intégration de cette nouvelle forme de stationnement partagé dans l'offre de service des exploitants d'ouvrages publics ;
- la prise en compte de cette activité par l'instance de coordination des politiques de stationnement.

Action 5 Faciliter le stationnement des vélos

Pour inciter à l'usage du vélo, il importe de développer fortement les possibilités de stationnement, à l'instar de ce qui a été fait pour l'automobile en :

- développant l'offre de stationnement sur l'espace public (arceaux vélos), notamment à proximité des grands générateurs de déplacements. En la matière, le plan pour le développement des mobilités actives de la Métropole de Lyon vise à poursuivre la pose d'arceaux de stationnement, à raison de 1 000 arceaux par an, soit 10 000 places supplémentaires sur 5 ans (fiche action 2.3) ;
- développant les capacités de stationnement vélo sécurisé dans les parcs publics de stationnement, à proximité des transports collectifs urbains et des gares centrales de Part-Dieu et Perrache ;
- renforçant les normes de stationnement vélos dans le résidentiel et à destination des activités. Ainsi, pour la surface des espaces dédiés au stationnement des vélos, les PLU ne pourront pas exiger moins de 2,5 % de la surface de plancher de l'opération pour le logement et les activités, et 3 % de la surface de plancher de l'opération pour les résidences étudiantes.

Action 6 Organiser le stationnement des deux-roues motorisés

Pour répondre aux besoins de stationnement des deux-roues motorisés et afin de réguler la pression sur l'espace public, il s'agira :

- pour les besoins de longue durée des résidents ou des pendulaires, de privilégier le stationnement en parcs publics ou en garages privatifs (cf. fiche action 4.3 – Actions 3 et 4) ;
- pour les besoins de courte durée, de proposer sur l'espace public des emplacements adaptés.

Action 7 Réguler et organiser le stationnement des cars

Le stationnement des cars apparaît aujourd'hui comme une problématique en développement, qui appelle une régulation de la part de la collectivité. Cette régulation a vocation à distinguer deux types de cars :

- les cars réguliers, conventionnés (sous DSP ou marché public avec une autorité organisatrice de transport : 60 % des cars réguliers aujourd'hui sur le territoire de la Métropole) ou non (desserte d'initiative privée), qui constituent un service avec un itinéraire, des horaires et des arrêts fixes sur une année. Pour ces cars, le stationnement est soit un arrêt sur voirie soit un espace de plusieurs stationnements aménagés ou non en gare routière. Aujourd'hui, ils stationnent sur de multiples sites publics ou privés, à proximité des gares, dans les centres d'échanges ou sur des arrêts TCL. Depuis la loi NOTRe, la Métropole de Lyon assure la compétence du stationnement des cars sur son territoire. Pour ce faire, elle aura alors à organiser les espaces de stationnement et de régulation des cars réguliers tout en répondant aux enjeux de cadre de vie et de santé des habitants de l'agglomération. Il s'agira de mettre en œuvre un schéma directeur d'arrêts aménagés et gares routières régulés et non régulés sur l'ensemble de son territoire ;
- les cars occasionnels et de tourisme, qui n'offrent pas un itinéraire, des horaires et des arrêts fixes sur une année et qui peuvent aussi être liés à un équipement ou à un événement. De multiples emplacements de stationnement existent pour ces cars sur la ville de Lyon. Ces emplacements sont non gérés c'est-à-dire que chaque car va se stationner où il trouve de la place. Mais la démultiplication de la demande, liée notamment au développement des événements et de la fonction touristique de la ville, invite aujourd'hui la ville de Lyon à mettre en place une gestion des arrêts des cars de tourisme, en offrant une réponse adéquate aux exploitants et aux usagers tout en répondant aux enjeux de préservation du cadre de vie et de la santé des habitants. Le PDU propose donc d'étudier les possibilités d'évolution du système actuel vers un système permettant d'affecter des arrêts à des cars particuliers.

Fiche Action 4.3

Une politique de stationnement cohérente et favorisant la multimodalité (suite)

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

2017

- Mise en place d'un observatoire du stationnement (Métropole de Lyon, dans le cadre d'une démarche partenariale)
- Réalisation d'un schéma directeur d'arrêts aménagés et gares routières régulés et non régulés sur l'ensemble du territoire de la Métropole de Lyon (Métropole de Lyon, coût du déploiement du schéma selon les conclusions de l'étude)
- Étude de la mise en place d'un système de gestion des aires de stationnement et de régulation des cars de tourisme (Ville de Lyon)

2018

- Mise en œuvre de la décentralisation du stationnement payant et mise en place d'une politique de communication pour accompagner cette réforme (Communes)

En continu

- Extension du stationnement réglementé sur voirie dans les secteurs à enjeux et coordination des tarifications entre les parcs et la voirie (Communes, Métropole de Lyon)
- Diminution de l'offre de stationnement public pour les voitures particulières (Métropole de Lyon et communes)
- Augmentation de l'offre de stationnement public pour les vélos et les nouveaux services de mobilité (Métropole de Lyon et communes)
- Développement de la mutualisation des parcs de stationnement privé (opérateurs)

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de places de stationnement voiture sur voirie réglementées dans l'agglomération
- Taux de respect du stationnement payant
- Nombre de surveillants dédiés au contrôle et à la surveillance du stationnement
- Nombre de places de stationnement sur voirie réservées à des usagers spécifiques dans l'agglomération
- Nombre de places de stationnement vélo sur l'espace public dans l'agglomération
- Nombre de places de stationnement en parc public
- Taux d'occupation maximal des parcs publics
- Nombre d'abonnements résidents dans les parcs publics

© Maxime Brochier

Fiche Action 4.4

Réduire les nuisances liées à la circulation automobile

Outre les efforts pour diminuer la circulation automobile, il importe de réduire les nuisances liées à cette dernière afin :

- **d'améliorer la prise en compte de la santé et du bien-être des populations dans l'organisation du développement de l'agglomération au regard des risques et des pollutions ;**
- **de renforcer encore l'attractivité économique et démographique de l'agglomération et faire en sorte qu'elle se développe dans la solidarité, l'équilibre et le respect de l'environnement.**

Action 1 Mettre en place une zone à faibles émissions dans le centre de l'agglomération

Une zone à faibles émissions, régulant la circulation des poids lourds (PL) et véhicules utilitaires légers (VUL) les plus polluants en fonction de la catégorie EURO des véhicules, sera mise en place sur le territoire du Centre de l'agglomération de façon progressive sur 5 ans (2016-2020) :

- la première année permettra de définir plus précisément le périmètre, les actions, le calendrier, la mise en œuvre, les gains attendus, le dispositif de contrôle et d'information aux usagers, le plan de financement détaillé et le dispositif de suivi et d'évaluation du projet ;
- le périmètre sera adapté aux tracés des infrastructures de transport majeures et lisibles, ainsi qu'aux logiques opérationnelles des professionnels du transport. Le dispositif devra s'articuler avec les autres projets d'infrastructure de transport, les dispositifs de régulation de la circulation envisagés et les autres actions du PDU.

En ce qui concerne l'application de la mesure aux VUL, le tissu économique local concerné devra être accompagné pour l'achat et l'usage de véhicules performants, en complément des aides de droit commun et selon des critères et des modalités à définir.

Action 2 Aider financièrement le renouvellement du parc de véhicules utilitaires légers

La zone à faibles émissions va engendrer l'impossibilité d'utiliser des VUL non-conformes pour un certain nombre d'entreprises de toute taille. Il convient donc de favoriser le renouvellement des véhicules, en s'appuyant sur les aides de droit commun comme la prime nationale pour l'achat d'un véhicule hybride ou électrique ou sur le dispositif d'accompagnement des entreprises artisanales vers une mobilité durable de la CMA. Il s'agira de renforcer ces aides de droit commun par des aides financières spécifiques, selon des critères à définir lors des études préalables de la zone à faibles émissions.

Action 3 Favoriser un mix énergétique du parc roulant adapté au territoire

Afin de réduire les émissions des véhicules en termes de bruit, polluants et gaz à effet de serre, il est nécessaire de diversifier les sources d'énergie afin de s'adapter au type de déplacements et aux différentes contraintes du territoire : électromobilité, GNV, Hydrogène, Froid cryogénique pour les véhicules réfrigérés.

La Métropole de Lyon a conduit une réflexion pour définir sa stratégie pour l'équipement du territoire en infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE), afin d'accompagner et d'encourager le développement de l'usage de ces véhicules ainsi que de celui des hybrides rechargeables :

- au regard des hypothèses d'électrification du parc roulant, le besoin de points de charge est évalué à 900 pour le territoire métropolitain, auxquels il conviendra d'ajouter d'autres points sur le reste du périmètre d'agglomération. Aujourd'hui, près de 200 bornes existent et ce sont les opérateurs privés qui, dans une logique d'anticipation et de concurrence, se positionnent pour développer cette offre de service complémentaire ;

- afin d'atteindre l'objectif cible de 900 points de charge à l'horizon 2022, la stratégie métropolitaine proposée s'appuie sur la mise en place d'une coopération publique/privée structurée pour favoriser les initiatives mais aussi les encadrer et les réguler en cohérence avec les objectifs de politique publique. Il s'agit de ne pas figer de position monopolistique et d'assurer une répartition territoriale équilibrée (au moins 1 borne et 2 points de charges par commune). Le déploiement de ces nouveaux services devra se faire par phases successives sur l'ensemble du territoire de l'agglomération, selon des modalités restant à définir. Si l'offre privée ne suffit pas à assurer une couverture suffisante, la Métropole de Lyon pourra prendre l'initiative d'un réseau public.

Action 4 Réduire les nuisances des infrastructures de transport et aider à mieux s'en protéger

Plusieurs types d'actions peuvent être déployés localement ou globalement pour réduire, de façon concomitante ou distincte, les émissions de gaz à effet de serre, de polluants et de bruit générées par les infrastructures de transport :

- l'apaisement des vitesses sur les voies rapides urbaines. Dans le respect des objectifs du Plan de Protection de l'Atmosphère, les grandes infrastructures routières situées en milieu urbain (périphérique, axe A6-A7, pénétrantes A42 et A43, A47 à Givors) verront leur vitesse abaissée à 70 km/h. Ces baisses seront accompagnées par des mesures permettant d'assurer leur acceptabilité et leur respect par les usagers ;
- l'interdiction du trafic de transit poids lourds sur la section déclassée de l'A6-A7 ;
- l'utilisation de revêtements de chaussée absorbants sur les voies rapides urbaines et en centre urbain ou encore l'engazonnement des voies de tramway ;
- plus largement, une meilleure prise en compte des éléments environnementaux sera recherchée dans les opérations d'aménagement. Pour les infrastructures de transport, les objectifs environnementaux des projets viseront la meilleure insertion urbaine possible, non seulement paysagère mais s'adressant à tous les champs du cadre de vie. Pour ces opérations, il apparaît notamment important de prendre en compte le bruit dans les études d'avant-projet et d'insertion et de traiter les points noirs du bruit résiduels.

Par ailleurs, l'exposition des populations et bâtiments sensibles à ces nuisances doit être :

- évitée, en identifiant les corridors urbains présentant à la fois une forte densité de population et un trafic élevé ;
- réduite. À cette fin, plusieurs programmes de résorption des points noirs du bruit dans l'habitat sont en cours sur l'agglomération lyonnaise, à l'initiative de la SNCF, de l'État ou de la Métropole de Lyon. Les programmes d'éco-rénovation, ainsi que la diffusion de préconisations pour la conception et la rénovation des bâtiments, devront également être poursuivis.

Action 5 Mieux connaître et faire connaître l'état des nuisances environnementales

L'agglomération de Lyon s'appuie sur Atmo Auvergne-Rhône-Alpes et Acoucité pour évaluer les concentrations de polluants et les niveaux de bruit. Les informations concernant la qualité de l'air et l'environnement sonore sont disponibles pour le public sous forme de cartographies en moyenne annuelles ou sous forme d'historique de valeurs mesurées aux stations. Ces cartes sont mises à jour régulièrement : tous les 5 ans pour le bruit, tous les ans pour la qualité de l'air. Une mise à jour quotidienne de la qualité de l'air permet également l'information en cas d'épisode de pollution. Chacun peut donc avoir facilement accès à l'information, qu'il soit habitant de la Métropole de Lyon ou non. Cette transparence doit être renforcée, par la mise en place d'actions de communication et de sensibilisation du public, de façon passive (recevoir une alerte épisode de pollution, lire l'écran i-tcl) ou de façon active (mesure de bruit participative).

Fiche Action 4.4

Réduire les nuisances liées à la circulation automobile (suite)

Action 6 Mieux communiquer autour des actions menées lors des épisodes de pollution

Les actions à mettre en place en cas d'épisode de pollution sont définies par arrêté préfectoral. Ces mesures souffrent aujourd'hui d'une mauvaise connaissance et compréhension de la part de la population. Leur efficacité, en particulier, est mal valorisée. Cette compréhension est pourtant indispensable car les informations sur la qualité de l'air sont surtout écoutées lors des pics de pollution. Il convient donc de développer les actions de communication visant à faire connaître l'évolution de la qualité de l'air et ses causes et de faire de ces épisodes des moments de pédagogie pour informer sur l'enjeu de changer ses comportements non seulement lors des pics, mais aussi en dehors des pics.

©J.FONE J/Grand Lyon

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

En continu

- Déploiement de la stratégie pour l'équipement du territoire en infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) (maîtrise d'ouvrage : Métropole de Lyon et autres collectivités compétentes)
- Résorption des nuisances à la source sous maîtrise d'ouvrage des gestionnaires de voirie
- Amélioration de la connaissance sur les nuisances environnementales
- Communication autour des actions menées lors des épisodes de pollution

2018

- 1re étape pour la mise en place de la zone à faibles émissions (maîtrise d'ouvrage : Métropole de Lyon. Partenaires : services de l'État, fédérations et acteurs du transport de marchandises, Chambre de métiers et de l'artisanat, Atmo Auvergne-Rhône-Alpes, communes concernées, forces de police en charge du contrôle, SYTRAL)
- Aide financière pour le renouvellement des VUL les plus polluants : en continu sur une période de 2 ans (maîtrise d'ouvrage : Métropole de Lyon)

D'ici 2030

- Baisse des vitesses à 70 km/h sur les grandes infrastructures routières situées en milieu urbain (Métropole de Lyon, État)

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Évolution de la circulation et des infractions à la zone à faibles émissions
- Évaluation de l'impact de la zone à faibles émissions sur la qualité de l'air
- Distribution des aides au renouvellement des VUL
- Nombre de points de charge pour les véhicules électriques

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Axe stratégique 5

Susciter et accompagner le changement de comportements

Le management de la mobilité est aujourd'hui une composante essentielle des politiques publiques de déplacements. Si ces dernières s'incarnent nécessairement dans des infrastructures de transport et des services de mobilité, elles doivent également intégrer une action sur la demande et les comportements des usagers. Développer des outils et des services visant à susciter et accompagner les changements de comportement en faveur d'une mobilité durable est un défi majeur que les collectivités doivent relever pour atteindre les objectifs du PDU en matière de répartition modale, de santé publique et de cadre de vie.

En la matière, de nombreuses initiatives ont déjà été lancées dans l'agglomération. Cet axe stratégique entend leur donner une ambition renouvelée en renforçant leur structuration, leur dynamique et leur pérennité. Cette ambition est d'autant plus nécessaire que les évaluations montrent une réelle sensibilité des usagers aux mesures liées à la communication, à la sensibilisation, à l'aide à la découverte et à l'expérimentation de nouveaux modes, et des effets rapides et substantiels en matière de changement de comportements. Afin de susciter et d'accompagner les usagers vers des pratiques de mobilité plus durables, le PDU propose trois grandes familles d'actions :

- faire connaître et découvrir le bouquet de services de mobilité (fiche action 5.1), pour faire entrer concrètement les alternatives modales dans l'univers de choix des individus ;
- travailler avec les générateurs de déplacements pour faire évoluer les pratiques de mobilité (fiche action 5.2) ;
- structurer les actions de management de la mobilité (fiche action 5.3), pour mieux coordonner les initiatives des différents acteurs de ce domaine.

5
Susciter
et accompagner
le changement de
comportements

© LEONE J./Grand Lyon

Fiche Action 5.1

Faire connaître et découvrir le bouquet de services pour une mobilité durable

Les actions menées en matière d'information, de communication, de sensibilisation, d'éducation ou d'expérimentation doivent inciter les individus à inscrire dans leurs univers de choix toute la palette des solutions de mobilité à leur disposition, et de limiter le recours à l'autosolisme. Elles pourront être conduites de façon large ou en ciblant les étapes clés de la vie (changement de logement, évolution du travail, mise en ménage, entrée au collège ou au lycée, départ des enfants... etc.) au moment desquelles peuvent s'opérer plus facilement des changements de comportements, à condition qu'ils soient accompagnés de manière positive et rassurante.

Action 1 Sensibiliser aux enjeux d'une mobilité durable et communiquer sur les services alternatifs à l'autosolisme

Afin de convaincre de l'intérêt individuel et collectif d'une évolution des pratiques des déplacements, il est nécessaire de sensibiliser aux enjeux d'une mobilité durable par le biais d'actions relevant du conseil en mobilité. Cette sensibilisation doit se faire en informant objectivement les usagers sur les impacts de leurs pratiques. Il s'agit d'élaborer des messages et documents de communication, à diffuser largement, sur les avantages respectifs des différents modes de déplacements en termes notamment de pollution atmosphérique et sonore, de santé, de sécurité des déplacements ou encore de coût d'usage de ces modes.

Par ailleurs, des actions d'information et de communication sur les modes alternatifs à la voiture solo seront régulièrement développées par l'ensemble des autorités organisatrices et prestataires de services de mobilité, en se fondant sur plusieurs principes :

- à chaque mise en place d'une nouvelle offre de services, une action de promotion de cette dernière doit être menée pour la faire connaître, y compris quand cette offre s'inscrit dans une logique d'intermodalité en concernant prioritairement le premier ou le dernier kilomètre ;
- ces actions d'information et de communication doivent se faire via des supports diversifiés, en investissant les nouvelles technologies sans délaisser pour autant les supports plus classiques (presse, campagne d'affichage, dépliants, cartes...), pour toucher un large public. Elles doivent permettre d'informer sur les aides et tarifs sociaux disponibles. Elles doivent également bénéficier d'une présence et d'une visibilité territoriales, via des lieux de diffusion et des relais sur l'espace public à travers notamment des systèmes de jalonnement ou de signalétique ;
- lors de la tenue d'événements dans l'agglomération, l'accessibilité par d'autres modes que la voiture doit être mise en valeur sur l'ensemble de vecteurs de communication de l'événement, en informant les visiteurs potentiels des solutions alternatives existantes.

Par ailleurs, un plan de communication sur la marche et le vélo sera mis en place et porté par la Métropole de Lyon dans le cadre de son plan d'action pour les mobilités actives (fiches actions 2.2 et 2.3) pour ce qui relève de son territoire. Les autres collectivités compétentes pourront poursuivre ce type d'action sur l'Est et l'Ouest lyonnais.

Action 2 Développer les actions de découverte et d'expérimentation des différents services de mobilité

Pour inciter au changement de comportements, il est essentiel de se placer sur le registre de l'aide personnalisée et de l'accompagnement, en allant au-devant des usagers pour leur faire découvrir et expérimenter les solutions de déplacements alternatives à la voiture solo à leur disposition. Des initiatives, prises par les autorités organisatrices ou les exploitants, existent déjà en la matière. Il s'agira de les renforcer pour élargir le public touché, d'en développer de nouvelles et de coordonner l'ensemble de ces actions pour conforter la notion de bouquet de services de mobilité.

Dans un premier temps, le PDU prévoit de renforcer :

- la présentation de l'ensemble des solutions de mobilité accessibles aux nouveaux habitants d'un territoire. Il s'agit de guider les usagers à un moment clé dans la définition de leurs pratiques de déplacements, l'emménagement dans un nouveau logement. Il importe de généraliser cette démarche à l'ensemble du territoire d'action du PDU selon des modalités à définir (kit ou réunion d'accueil pour les nouveaux arrivants à l'échelle des communes voire de certains quartiers, mutualisé ou non avec d'autres thématiques que la mobilité) ;
- l'organisation de « parcours découverte » dans les transports collectifs, afin de mieux faire connaître et de faciliter l'utilisation des possibilités de déplacements offertes par ces réseaux ;
- l'apprentissage de la mobilité urbaine en vélo, via des « vélos-écoles » pour ceux qui n'ont jamais appris à faire du vélo et des stages de « remise en selle » pour ceux qui n'ont pas fait de vélo depuis longtemps. Il s'agit aussi d'aider les cyclistes potentiels à élaborer le meilleur itinéraire à prendre et à se sentir plus à l'aise dans la circulation en milieu urbain. Pour ce faire, il sera important de donner davantage de visibilité aux actions de formation proposées par des structures associatives.

Le PDU propose également d'aller vers le développement :

- d'offres d'essai gratuit des différents services de mobilité, selon des modalités à préciser (tickets ou mois d'abonnement gratuits pour les nouveaux habitants ou pour d'autres usagers dans le cadre de démarches marketing ou d'événements) ;
- d'actions de marketing individualisé menées auprès de non-usagers des modes alternatifs à la voiture solo. Il pourrait s'agir de réaliser des entretiens auprès d'un panel d'individus pour les convaincre de l'intérêt et de la possibilité d'un changement de comportements dans leurs déplacements quotidiens. Leurs pratiques de déplacements sont ensuite suivies et analysées, pour capitaliser sur les changements effectifs observés et les éventuels freins constatés.

Il importe enfin d'assurer la coordination de ces différentes actions. Cette coordination pourrait se faire en lien avec les correspondants « communication » ou « marketing » au sein des autorités organisatrices et des opérateurs de mobilité.

Action 3 Organiser des événements incitant à l'évolution des pratiques de mobilité

Le PDU préconise de renforcer la tenue d'événements destinés à promouvoir les modes et les pratiques de déplacements durables. Ces événements permettront d'accueillir, de manière pédagogique, conviviale et ludique, les actions d'information, de sensibilisation, de découverte et d'expérimentation développées ci-dessus. Ils peuvent être de plusieurs types :

- des événements existants qu'il s'agira d'investir fortement, afin de donner davantage d'écho aux actions menées en matière de conseil et de management de la mobilité. Plusieurs rendez-vous pourront ainsi être investis au cours de l'année : semaine du développement durable, semaine européenne de la mobilité, mais aussi journée mondiale de l'environnement ou journée mondiale de la santé… Par ailleurs, il s'agira de renforcer la participation des entreprises et des collectivités au challenge mobilité « Au travail, j'y vais autrement », impulsé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et l'ADEME ;
- des événements plus spécifiques qu'il conviendra d'organiser ou de soutenir, en promouvant autant que possible des modes de faire participatifs. Parmi les événements organisés récemment dans l'agglomération, certains pourraient être reproduits ou servir d'inspiration : les journées Mobil'idées, Annivélo'V, la journée de la sécurité des déplacements ou encore l'opération gare Remix (événement créatif et collaboratif ayant réuni des citoyens de tous horizons pour transformer la gare Saint-Paul à Lyon).

Fiche Action 5.1

Faire connaître et découvrir le bouquet de services pour une mobilité durable (suite)

Par ailleurs, afin de tester non seulement des offres de mobilité alternatives mais également la possibilité de se passer de sa voiture, le PDU préconise l'organisation d'événements « sans voiture » dans l'agglomération. Si le contour exact de ces événements reste à définir, ils pourraient être de deux types :

- une limitation temporaire de l'usage de la voiture par des mesures d'interdiction de la circulation dans certains territoires, selon des modalités et une temporalité à préciser, combinée avec des facilités d'utilisation des services de mobilités alternatifs. Pour aller au-delà d'une mesure symbolique, la récurrence de l'événement apparaîtrait comme un élément important pour en faire une véritable expérience de mobilité alternative ;
- une expérience volontaire de démotorisation temporaire, durant laquelle les participants bénéficieraient en échange d'un accès incitatif au bouquet de services de mobilités alternatives et pourraient témoigner de la possibilité de se déplacer autrement.

Enfin, il sera également intéressant d'étudier les incitations possibles au changement de comportements par la récompense, via par exemple des jeux et concours et selon un modèle économique à définir.

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

En continu

- Communication sur les avantages respectifs des différents modes de déplacements
- Information et communication sur les alternatives à la voiture solo
- Découverte et expérimentation des alternatives à la voiture solo
- Événements grand public autour de la mobilité durable

Actions à mener par les collectivités concernées (Métropole de Lyon, CCEL, communes), les autorités organisatrices, les exploitants et opérateurs de mobilité et les associations partenaires

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre d'événements autour de la mobilité durable organisés dans l'agglomération
- Nombre de participants (entreprises, collectivités, particuliers...)
- Nombre de « parcours découverte transports collectifs » et de « vélo-écoles » organisés dans l'agglomération, nombre de participants

Fiche Action 5.2

Travailler avec les générateurs de déplacements pour faire évoluer les pratiques de mobilité

Pour susciter et accompagner le changement de comportements, il est important de travailler en association avec les générateurs de déplacements (sites d'emplois, établissements scolaires et universitaires, centres commerciaux, pôles hospitaliers, emplois diffus mais avec une spécificité de filières...) pour imaginer et mettre en place des mesures adaptées à leurs spécificités et contribuant à :

- **réduire la mobilité autosoliste ;**
- **diminuer la pression sur le système de transport collectif par des stratégies temporelles d'étalement des heures de pointes ;**
- **supprimer certains déplacements par le déploiement du travail à distance choisi.**

Pour ce faire, il conviendra de s'appuyer sur des démarches de management de la mobilité et sur un dispositif d'animation territoriale de la mobilité, via des « animateurs mobilité » ayant vocation à être des relais au sein des différents partenaires, notamment pour le déploiement des plans d'action.

Action 1 Renforcer le volet mobilité du Schéma d'accueil des entreprises

Le Schéma d'accueil des entreprises définit des stratégies territoriales pour :

- anticiper et organiser la production de foncier et d'immobilier tertiaire et de production ;
- orienter le développement de l'offre commerciale ;
- préconiser le développement en matière d'hébergement touristique.

Il s'agira d'enrichir ce schéma par une approche « déplacements » en amont de la conception des projets d'aménagements d'une certaine ampleur (parcs d'entreprises, pôles d'enseignement publics ou privés...).

Les collectivités favoriseront une meilleure prise en compte des enjeux mobilité dans la structure de l'offre d'accueil en orientant, en fonction des types d'entreprises, la localisation vers :

- la proximité des lignes fortes de transports collectifs ;
- la proximité des réseaux de transports routiers ;
- une accessibilité rapide depuis les générateurs de nuitées ;
- l'intégration à des pôles ou projets urbains structurants.

Il s'agira aussi de proposer aux entreprises, en lien avec la Chambre de commerce et d'industrie et la Chambre des métiers et de l'artisanat, les services de développeurs économiques pour les accompagner dans leurs stratégies d'implantation nouvelle en intégrant de manière adaptée les enjeux de mobilité et de déplacements.

Action 2 Accompagner le management de la mobilité dans les entreprises et les administrations

Pour mémoire, le code des transports prévoit, dans son article L1214-8-2-II applicable à compter du 1er janvier 2018, que dans le périmètre d'un PDU, toute entreprise regroupant au moins cent travailleurs sur un même site élabore un plan de mobilité pour améliorer la mobilité de son personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage. Le PDU vise à aller plus loin dans la mise en œuvre de cette obligation :

- en intensifiant le soutien du SYTRAL, initié depuis 2003, aux plans de déplacements d'entreprise (PDE) et plans de déplacements d'administration (PDA), y compris pour les entreprises ou administrations de moins de 100 salariés ;

- en poursuivant l'élaboration, la mise en œuvre et la mise en valeur de plans de déplacement inter-entreprises (PDIE). Cette politique vient prolonger la politique de management de la mobilité engagée notamment depuis 2006 par la Métropole de Lyon avec les entreprises de son territoire ;
- en élargissant la cible aux PDA et PDIE de filières-métiers sur l'ensemble de l'agglomération ;
- en initiant une démarche de recensement des PDE-PDA (certains étant inclus dans les PDIE mais d'autres étant autonomes) et en proposant, le cas échéant, des dynamiques de partages et d'échanges. Les collectivités s'attacheront également à mieux valoriser leur propre démarche de PDA.

Par ailleurs, des actions d'accompagnement ou de relais d'initiatives existantes pourront être menées en direction des petites entreprises (artisanat, commerce...).

Action 3 Accompagner le management de la mobilité dans les établissements scolaires et universitaires

Il s'agit de renforcer l'accompagnement des établissements scolaires (primaires et secondaires) et des pôles universitaires pour l'élaboration de plans de déplacement d'établissements pour les élèves, étudiants, enseignants et personnels administratifs. En la matière, la prise de compétence de la Métropole de Lyon sur les collèges offre une opportunité intéressante pour engager un travail prospectif auprès d'établissements volontaires, qui pourrait déboucher sur le lancement d'un appel à projets.

En outre, des réflexions relatives à la gestion des temps sont à mener avec certains sites universitaires, afin d'étudier les actions permettant de dédensifier les flux en entrée et sortie sur les périodes de pointe du matin et du soir, avec l'ambition d'une meilleure accessibilité des sites universitaires en mode alternatif.

Cette problématique pourra également être traitée dans le cadre d'une approche plus globale de type plan de déplacements multi-campus, élaboré selon une démarche partenariale à définir avec les différents maîtres d'ouvrage de la politique de mobilité.

Action 4 Promouvoir dans les établissements scolaires une éducation à la mobilité durable assortie d'actions concrètes

La sensibilisation aux enjeux et aux pratiques de mobilité durable doit se faire dès le plus jeune âge, via des actions menées dans les écoles, collèges et lycées, en lien avec le Plan d'éducation au développement Durable impulsé par le ministère de l'Éducation Nationale et relayé par les collectivités locales. Ces dernières s'engagent à inciter et soutenir le développement d'actions concrètes en matière d'éducation à la mobilité durable, dont notamment :

- les formations à la sécurité routière ou destinées à faciliter l'apprentissage du vélo à l'école et au collège ;
- le développement et la pérennisation de 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 ;
- la participation des établissements scolaires à la semaine du vélo à l'école et au collège, organisée par le ministère de l'Éducation nationale dans le cadre du Plan national d'action mobilités actives porté par le ministère de l'Environnement.

L'accompagnement des établissements scolaires pourra se faire avec l'aide d'associations partenaires soutenues par les collectivités.

Fiche Action 5.2

Travailler avec les générateurs de déplacements pour faire évoluer les pratiques de mobilité (suite)

Action 5

Améliorer les connaissances, initier et soutenir les expérimentations de réduction choisie de la mobilité

En complément des actions visant à réduire la mobilité autosoliste, le déploiement du travail à distance est un élément prospectif majeur mais encore largement exploratoire, car plusieurs facteurs freinent son développement :

- une méconnaissance des pratiques du travail à distance sur le territoire ;
- le manque de données pour vérifier si le travail à distance fait effectivement décroître les distances parcourues (multiplication des déplacements de proximité, éloignement du domicile) ;
- la méconnaissance de ses incidences sociales (en termes de stress et d'articulation des temps de vie), sanitaires (en matière de qualité de l'air et de réduction des accidents de la circulation), économiques (en termes de pouvoir d'achat pour les salariés) et territoriales (par rapport à l'émergence d'une ville des courtes distances).

Il conviendra donc d'améliorer les connaissances sur ces différents sujets, en s'appuyant le plus possible sur des territoires d'expérimentation de l'agglomération et ainsi mieux identifier les potentiels de développement du travail à distance. Il s'agira également de poursuivre l'intégration d'une réflexion sur ce sujet dans tout nouveau PDIE ou PDE. Enfin, le travail à distance devra être inscrit dans le programme d'actions des associations d'entreprises du territoire.

En lien avec la problématique du travail à distance, il est souhaitable de poursuivre, avec la Métropole de Lyon et les autres collectivités concernées, le travail sur la question des tiers-lieux, et plus particulièrement des espaces de coworking qui favorisent une mobilité plus durable, une meilleure articulation des temps de vies des salariés et l'émergence de nouveaux services dans des territoires périurbains :

- en soutenant les initiatives et les expérimentations en la matière ;
- en mettant en réseau les espaces de l'agglomération lyonnaise permettant de disposer d'un outil de valorisation, de promotion et d'évaluation de ces nouvelles pratiques de travail collaboratif, notamment sur le volet de la mobilité et des déplacements.

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

En continu

- Renforcer le volet mobilité du schéma d'accueil des entreprises
- Accompagner le management de la mobilité dans les entreprises et administrations
- Accompagner le management de la mobilité dans les établissements scolaires et universitaires
- Soutien aux créations d'espaces de coworking et mise en réseau

Actions à mener en lien avec les générateurs de déplacements par la Métropole de Lyon, les communes et collectivités compétentes, ainsi que les autres acteurs de la mobilité publics et privés

2020-2022

- Démarche de plan de déplacements multi-campus (Métropole de Lyon, Université de Lyon, AOT et partenaires)

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de PDIE, PDE et PDA dans l'agglomération et nombre d'employés concernés
- Nombre d'établissements scolaires de l'agglomération participant à la semaine du vélo à l'école et au collège
- Nombre de tiers-lieux et d'espaces de coworking dans l'agglomération

Fiche Action 5.3

Structurer les actions de management de la mobilité

Il est essentiel aujourd'hui de structurer les actions menées en matière de management de la mobilité par les différents partenaires, et ce afin de leur donner davantage de visibilité, de toucher un public plus large, tout en gagnant en efficacité. Pour ce faire, une approche pragmatique est privilégiée, s'appuyant sur les initiatives et lieux existants. Elle vise à mieux coordonner et développer les actions destinées à promouvoir le bouquet de services de mobilité sur le territoire du PDU, afin de susciter des changements durables des comportements de mobilité. Elle repose notamment sur des actions de conseil en mobilité, consistant à diffuser l'information sur le bouquet de services de mobilité mais aussi à sensibiliser et à encourager à des pratiques de déplacements plus durables (fiche action 5.1).

Action 1 Fédérer durablement les acteurs du management de la mobilité

Une réflexion partenariale associant notamment la Métropole de Lyon, la CCEL, les communes de l'Ouest lyonnais, le SYTRAL et la Région Auvergne-Rhône-Alpes sera menée pour coordonner de manière pérenne les acteurs du conseil et du management de la mobilité. L'objectif sera de :

- favoriser l'échange et le partage d'expériences ;
- dresser un état des lieux des intervenants et des démarches de management de la mobilité sur le territoire du PDU ;
- mettre en avant un ou plusieurs scénario(s) d'organisation de ces démarches ;
- imaginer des premières actions opérationnelles partenariales.

Cette réflexion pourra être ouverte en tant que de besoin aux Départements et au SMTAML.

Action 2 Élaborer une stratégie partagée en matière de management de la mobilité

La structuration des actions de management de la mobilité reposera sur l'élaboration d'une stratégie partagée en la matière. Cette stratégie visera notamment à :

- rechercher une optimisation des moyens afin de permettre de diversifier les publics touchés (automobilistes exclusifs, salariés des périphéries, publics éloignés de l'emploi, populations scolaires ou étudiantes, personnes âgées, nouveaux habitants, etc.) ;
- définir les actions prioritaires à mener en fonction des activités ou équipements (entreprises, établissements scolaires, universitaires, équipements à fort rayonnement, etc.) ;
- développer des outils partagés et des indicateurs de suivi communs.

Action 3 Développer les interfaces avec des acteurs relais pour mener des actions de conseil en mobilité sur le territoire du PDU

Pour développer les actions de conseil en mobilité sur le territoire du PDU, des modes de coopération seront à rechercher avec des acteurs-relais œuvrant dans des domaines autres que la mobilité (emploi, tourisme, santé, économie sociale et solidaire…), pour permettre de diversifier les publics touchés. L'objectif est ici de mieux ancrer les problématiques de mobilité dans les divers dispositifs des politiques publiques.

Par ailleurs, des lieux-ressources existants (agences commerciales, PIMMS, mairies, etc.) mais aussi des structures mobiles pourront être utilisés pour approcher et toucher le grand public en divers lieux du territoire.

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

2018-2020

- Structuration de la dynamique partenariale
- Élaboration de la stratégie de management de la mobilité

En continu

- Mise en œuvre des actions de conseil en mobilité en interface avec des acteurs-relais et en divers lieux-ressources

Actions à mener par la Métropole de Lyon, le SYTRAL, la Région, les Départements du Rhône, de l'Ain, de l'Isère, le SMTAML, la CCEL et les communes de l'Ouest lyonnais

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Suivi des actions de management de la mobilité
- Suivi des actions de conseil en mobilité
- Suivi du fonctionnement des modes de coopération et de la fréquentation des lieux-ressources

© LEONE J/Grand Lyon

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Axe stratégique 6

Favoriser l'accès à la mobilité pour tous, aux plus vulnérables et dans tous les territoires

La mobilité peut rester aujourd'hui source d'importantes inégalités territoriales et sociales. Tous les territoires ne disposent pas des mêmes offres et ressources de mobilité ; tous les individus ne disposent pas non plus des mêmes capacités à se déplacer. Dans une agglomération où près d'un actif sur cinq est aujourd'hui en insertion, où une large majorité de ce public n'a pas de moyen de transport individuel et où les réseaux de transport collectif ne peuvent répondre à tous les besoins de déplacements, proposer un système de mobilité qui soit à la fois performant, durable et soucieux d'équité et de cohésion sociale constitue un défi majeur du PDU de l'agglomération lyonnaise.

Rendre effectif l'accès à la mobilité pour tous implique à la fois d'offrir des services de mobilité adaptés aux besoins des habitants des quartiers les plus défavorisés, 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. Trois familles d'actions permettent de décliner concrètement cet objectif :

- l'amélioration de la desserte tous modes des quartiers inscrits en politique de la ville (fiche action 6.1). Souvent marqués par les coupures urbaines, peu propices à la marche ou au vélo, ceux-ci accueillent une population moins motorisée que la moyenne et cumulant de nombreuses difficultés. Le désenclavement et l'amélioration de l'accessibilité de ces quartiers sont des préoccupations majeures ;
- l'accompagnement des publics les plus fragiles dans leurs parcours de mobilité (fiche action 6.2). Il importe en effet d'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 ;
- le renforcement de l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi qu'aux personnes âgées (fiche action 6.3).

6
Favoriser l'accès à la mobilité pour tous, aux plus vulnérables et dans tous les territoires

Fiche Action 6.1

Améliorer la desserte tous modes des quartiers inscrits en politique de la ville

Avec des niveaux de revenus, des qualifications, des taux d'emploi et de motorisation en moyenne plus faibles que dans le reste de l'agglomération lyonnaise, les populations des quartiers inscrits en politique de la ville connaissent de réelles difficultés de mobilité. Ces difficultés sont souvent aggravées par des dessertes en transport public parfois perfectibles, par une faible diversité fonctionnelle et par des caractéristiques morphologiques où dominent les coupures urbaines. Le PDU ambitionne d'améliorer les conditions d'accès à ces quartiers, et d'augmenter l'accessibilité aux zones d'emploi et aux grands équipements depuis ces quartiers :

- **en proposant des solutions adaptées aux besoins de déplacements de leurs habitants ;**
- **en mobilisant une approche intermodale qui valorise notamment les possibilités offertes par les modes actifs.**

Action 1 Mieux connaître les spécificités des quartiers inscrits en politique de la ville

Pour améliorer les liens entre les quartiers en politique de la ville et le reste de l'agglomération, il convient de rechercher une meilleure connaissance par le biais notamment de diagnostics spécifiques, pouvant être insérés aux études urbaines préalables aux requalifications ou menés dans d'autres cadres. En restant adaptés à chacun des quartiers, ces diagnostics pourraient porter sur les éléments suivants :

- l'analyse de la mobilité des habitants, en complétant les données tirées des enquêtes déplacements par des enquêtes spécifiques, quantitatives ou qualitatives ;
- l'identification des contraintes et des divers freins à la mobilité pour les habitants, avec une attention particulière aux situations « d'immobilité » conjuguant sédentarité et repli sur soi ;
- l'analyse des offres de déplacement existantes, incluant le niveau de service offert par les transports collectifs, le maillage viaire et l'aménagement des voiries, le recensement et la qualité des cheminements piétons et des pistes cyclables, ainsi que tous les dispositifs visant à faciliter l'usage de certains modes (auto-écoles sociales, associations de promotion du vélo, etc.) ;
- le recensement des offres/liaisons manquantes ou dégradées – en particulier au regard des coupures urbaines qui pourraient exister ;
- l'identification des conditions d'accès aux équipements présents (y compris les établissements scolaires) et aux zones d'emploi ;
- les analyses relatives aux représentations des habitants (vécu de leurs déplacements, représentations des différents modes de transport, phénomènes d'insécurité ressentie, etc.).

Ces diagnostics devront également intégrer les perspectives attendues liées à l'accueil de populations nouvelles, d'équipements ou de fonctions urbaines. Des approches comparatives (entre quartiers politique de la ville, avec d'autres quartiers de l'agglomération, avant et après des réaménagements majeurs...) pourront être menées en tant que de besoin.

Cette meilleure connaissance permettra de renforcer l'acculturation des partenaires du Contrat de ville sur la thématique mobilité – renouvellement urbain.

Action 2 Réduire les situations d'enclavement par une action sur les coupures urbaines

Les quartiers inscrits en politique de la ville sont particulièrement soumis aux effets des infrastructures routières ou autoroutières (A43, axe A6/A7, boulevard périphérique, A47…). Aux problèmes d'enclavement s'ajoute très souvent, pour les populations riveraines, l'exposition quotidienne à des risques (insécurité routière) ou à de fortes nuisances (pollution atmosphérique, nuisances sonores…) dont les impacts sanitaires sont aujourd'hui connus. Le SCoT de l'agglomération lyonnaise identifie des sites stratégiques sur lesquels il convient d'engager la résorption de certaines coupures importantes : les sites d'agrafes urbaines. Plusieurs quartiers prioritaires de la politique de la ville sont situés à proximité de ces sites d'agrafes urbaines, c'est notamment le cas des quartiers de Saint-Fons « Arsenal / Carnot-Parmentier », « nord Bonnevay » (Villeurbanne et Vaulx-en-Velin), « Bron Parilly », « Oullins La Saulaie », « Lyon La Duchère » et Écully « Le Pérollier ».

Il s'agira de mettre en place des démarches visant à :

- identifier l'ensemble des coupures urbaines dans ou à proximité des quartiers (à mener par exemple dans les diagnostics de l'action 1) ;
- qualifier les nuisances engendrées par ces coupures : liaisons empêchées, impacts sanitaires de la pollution ou du bruit, insécurité routière… ;
- étudier les conditions de résorption de ces coupures, notamment les agrafes urbaines : réduction des nuisances identifiées à court terme (murs anti-bruit, réduction des vitesses de circulation à 70 km/h sur les voies structurantes d'agglomération concernées, passerelles…), intégration urbaine plus poussée de ces voiries (couvertures de l'infrastructure ou multiplication des possibilités d'échanges avec le réseau de voiries urbaines…), etc.

Action 3 Amélioration des dessertes en transports en commun

La politique de la ville a comme objectif de « favoriser la pleine intégration des quartiers dans leur unité urbaine, en accentuant notamment leur accessibilité en transports en commun » (article 1 de la loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine du 21 février 2014). S'ils ne constituent pas l'unique solution pour aider à l'intégration des quartiers, le faible taux de motorisation des habitants fait jouer aux transports en commun un rôle essentiel pour atteindre cet objectif.

À partir de diagnostics mobilité des quartiers, les besoins en offre de transports collectifs, si nécessaire à haut niveau de service, pour la desserte des quartiers politique de la ville, pourront être approfondis. En cohérence avec le contrat de ville métropolitain, deux études de niveau stratégique et prospectif sont prioritaires dans le cadre de la programmation du PDU. Elles concernent la desserte tous modes des quartiers de Villeurbanne et Vaulx-en-Velin « Saint-Jean » / « Mas du Taureau » d'une part, et du quartier « Arsenal / Carnot-Parmentier » à Saint-Fons d'autre part. Cette étude sera réalisée dans le cadre du protocole de préfiguration NPNRU pour éclairer la programmation des interventions sur la politique de la ville d'ici 2027.

Les différentes temporalités des projets de renouvellement urbain – accueil des nouveaux habitants, aménagements et équipements prévus… – et celles des projets de transports en commun – prévision des fréquentations, des itinéraires et temps de parcours – constituent une difficulté de synchronisation des projets d'ores et déjà identifiable. Ces réflexions devront se nourrir au fur et à mesure afin que les aménagements intégrant les transports collectifs dans le quartier soient cohérents avec les choix du mode de transport et les itinéraires retenus. Dans les cas prioritaires énoncés au paragraphe précédent, des hypothèses devront donc être formulées en amont par les aménageurs et l'autorité organisatrice des transports urbains afin d'imaginer plusieurs scénarios et d'avancer de manière itérative.

Fiche Action 6.1

Améliorer la desserte tous modes des quartiers inscrits en politique de la ville (suite)

Action 4 Amélioration des liaisons piétonnes et cyclables

Les espaces publics des quartiers inscrits en politique de la ville se caractérisent souvent par de grandes emprises peu propices aux déplacements en modes actifs (infrastructures routières surdimensionnées, larges surfaces dévolues au stationnement, etc.). Le PDU rappelle l'importance de la valorisation et de l'amélioration du confort de ces espaces dans les projets de renouvellement urbain et la coordination nécessaire sur ce sujet avec le PLU-H. Cette approche des modes actifs répond aux objectifs suivants :

- conforter la marche, qui est un mode largement utilisé par les habitants de ces quartiers. Si la marche est souvent pratiquée faute d'alternative, elle doit être rendue plus agréable et plus sûre, pour les courtes distances comme pour l'accès aux transports collectifs. Les aménagements pourront être décidés sur la base des diagnostics communaux réalisés par la Métropole de Lyon, en cohérence avec le guide des aménagements piétons dont la réalisation est prévue par le Plan d'action pour les mobilités actives 2016-2020 de la Métropole de Lyon ;
- inciter, de manière volontariste, à l'usage du vélo pour élargir les possibilités de déplacements des habitants. Si l'image de ce mode doit être notablement améliorée, il est tout aussi essentiel de lever les freins cognitifs qui nuisent à son usage (fiche action 6.2). De plus, l'aménagement d'infrastructures cyclables sécurisées est indispensable pour offrir une réponse aux besoins de mobilité de plus longue portée et une solution de desserte des équipements de l'agglomération.

Outre des actions de communication sur les modes actifs, il s'agira d'identifier et de créer des infrastructures piétonnes et cyclables qui permettent d'améliorer les liaisons intra-quartiers et les déplacements vers des équipements d'agglomération extérieurs aux quartiers. Une attention particulière devra être portée aux connexions à établir avec le réseau cyclable structurant identifié dans le Plan d'action pour les mobilités actives de la Métropole de Lyon. Par ailleurs, la réalisation d'espaces sécurisés de stationnement de vélos en rez-de-chaussée dans les projets de renouvellement urbain devra être systématisée.

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

En continu

- Amélioration et adaptation des niveaux de services des offres de transports collectifs actuelles quand cela est nécessaire (SYTRAL)
- Aménagements de voirie permettant de faciliter et de sécuriser la pratique de la marche et du vélo (Métropole de Lyon)

D'ici 2020

- Études diagnostics mobilité dans les quartiers de la politique de la ville de l'agglomération, avec priorité à celles de la desserte des quartiers de Villeurbanne et Vaulx-en-Velin « Saint-Jean » et « Mas du taureau » ainsi que celle du quartier Saint-Fons « Arsenal / Carnot-Parmentier » (partenariat : Métropole de Lyon, SYTRAL, État, communes)

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de diagnostics mobilité réalisés dans les quartiers de la politique de la ville
- Évolution de l'accessibilité multimodale à partir des quartiers de la politique de la ville

Fiche Action 6.2

Mieux accompagner les publics fragiles dans leurs parcours de mobilité

Réduire les inégalités sociales d'accès à la mobilité suppose d'agir au plus près des publics les plus fragiles. Cette exigence de cohésion sociale implique :

- **de mieux identifier les multiples formes de vulnérabilité à prendre en compte afin de favoriser une « mobilité inclusive » ;**
- **de conforter ou développer des dispositifs permettant d'accompagner les publics fragiles dans leur mobilité quotidienne, a fortiori dans l'accès à l'emploi ;**
- **de lever les freins économiques et cognitifs qui peuvent être rencontrés par ces publics.**

Action 1 Améliorer la connaissance sur la mobilité des publics vulnérables pour mieux les accompagner

Traduire concrètement une exigence de cohésion sociale dans les politiques de déplacement implique tout d'abord d'améliorer la connaissance des multiples formes de fragilité qui nuisent à la mobilité. L'objectif est ici de mieux connaître les différents publics concernés (personnes en recherche d'emploi, seniors, femmes élevant seules leurs enfants, ménages soumis à une forte précarité liée aux coûts de l'énergie, illettrés, déficients visuels et auditifs, etc.), d'identifier les problèmes auxquels ils sont soumis et les territoires sur lesquels ces problèmes d'accessibilité et de mobilité sont les plus cruciaux. Il importera dans ce cadre :

- d'impulser et de rassembler la production de données et études sur ce champ de la mobilité et de la cohésion sociale ;
- d'assurer une veille sur ces problématiques, via notamment une écoute des relais de terrain et un dialogue avec le monde de la recherche sur ces champs ;
- de permettre la diffusion de ces connaissances auprès des opérateurs intervenant dans le conseil en mobilité et des acteurs relais des politiques sociales.

Cette connaissance pourra s'appuyer sur les travaux conduits par l'agence d'urbanisme, dans le cadre de l'Observatoire des déplacements et plus récemment de l'Observatoire mobilité vers l'emploi, et sur les études réalisées par des exploitants de transport notamment.

Action 2 Rendre effectif l'accès aux tarifications sociales pour les personnes à faibles ressources

Le réseau TCL dispose aujourd'hui d'une tarification sociale qui permet de répondre à une grande diversité de situations. Toutefois les autres services de mobilité présents sur le territoire, notamment les dispositifs de véhicules en partage, ne proposent pas tous des tarifs adaptés aux personnes à faibles revenus. En outre, même lorsque ces tarifs sociaux existent, trop peu d'ayants droit potentiels y ont effectivement accès, et ce pour différentes raisons :

- une insuffisante connaissance de ces tarifications, de la part du grand public ou des opérateurs des politiques sociales ;
- la difficulté à trouver des points de distribution permettant d'acquérir ces titres ;
- une procédure d'établissement des droits qui reste complexe, et donc trop souvent dissuasive.

Pour améliorer l'ensemble des conditions d'accès aux tarifs sociaux et éviter les situations de non-recours à ces droits, il convient de :

- communiquer et informer davantage sur les tarifs sociaux, en allant à la rencontre des publics et en ciblant également les relais locaux des politiques sociales (cf. action 3) ;
- étudier la possibilité d'étendre les principes de tarification sociale à l'ensemble des services de mobilité, quelles qu'en soient les institutions organisatrices ;

- démultiplier les points de distribution des titres de transport en mobilisant les relais locaux de la politique sociale. En complément du réseau de dépositaire « grand public » existant, le déploiement de cette solution de type « dépositaire spécialisé » implique de structurer la démarche de prise de contact et de conventionnement avec les relais locaux ;
- simplifier la procédure d'établissement ou de justification des droits. Le SYTRAL déploiera pour ce faire auprès des acteurs locaux (CCAS, Maisons du Rhône...) un outil de vente à distance permettant de déclarer les droits des personnes à bénéficier des tarifs sociaux, et de charger des titres sans transaction financière dans le cadre d'un financement pris en charge par le CCAS ;
- adapter de manière générale les conditions de paiement des différents services de mobilité. En effet, les modalités de paiement et d'utilisation (abonnement à acquitter à date fixe pour le transport collectif, caution nécessaire pour les véhicules en partage...) rendent les services de mobilité trop souvent inaccessibles aux publics en difficulté financière, et aux personnes ne disposant pas de carte bancaire ou ne pouvant faire l'avance d'une caution en raison de leurs faibles ressources. Il s'agira dès lors de proposer des modalités plus simples et plus flexibles pour le paiement et l'utilisation de ces services.

Action 3 Faciliter la prise en compte des problématiques de mobilité par les relais locaux des politiques sociales

Pour toucher les publics les plus fragiles, il est essentiel de s'appuyer sur les divers relais locaux des politiques sociales, de l'insertion, du logement : CCAS, centres sociaux, missions locales pour l'emploi, Maisons du Rhône, Points d'Information et de Médiation Multi-Services (PIMMS), bailleurs sociaux, etc. Pour ce faire, il conviendra notamment de :

- réaliser un premier recensement des relais locaux et une première analyse des pratiques et des difficultés qui se posent en matière de mobilité dans leur prise en charge des publics fragiles ;
- recueillir leurs besoins et attentes pour produire une documentation-ressource et des outils d'information sur les différentes offres de mobilité, leurs tarifs (y compris tarifs sociaux), etc. afin qu'ils puissent gagner en efficacité dans le traitement de ce sujet ;
- structurer et animer ce réseau par des rencontres régulières permettant l'échange d'expériences, la mise en commun des besoins, la mutualisation ou la préparation commune de certaines actions, etc.

Action 4 Pérenniser la plateforme mobilité emploi insertion

Créée en 2009, la plateforme mobilité emploi insertion offre un espace de conseil, d'information et de coordination au sein de la Métropole de Lyon, qui a pour objectif de lever les freins liés à la mobilité dans l'accès à l'emploi. Lieu d'information, d'appui, d'expertise et de formation pour les publics et les professionnels de l'emploi et de l'insertion, la Plateforme mobilité emploi insertion a jusqu'à présent permis de déployer diverses actions :

- diffusion de l'information sur les tarifs sociaux dans les transports collectifs ;
- organisation de « parcours découverte » sur les transports collectifs (avec les délégataires des réseaux) ;
- accompagnement à l'apprentissage ou à la reprise du vélo ;
- aide au passage du permis de conduire (via les auto-écoles sociales) ;
- aides matérielles à la mobilité (mise à disposition de véhicules, location de voitures ou scooters à coûts réduits pour accéder au lieu de travail ou de formation).

Les impacts des différents dispositifs sur leurs bénéficiaires sont réels, puisqu'ils parviennent à lever de multiples freins, économiques, matériels, cognitifs, à la mobilité des personnes en insertion. Ils contribuent aussi à la construction d'une image positive, valorisante, de soi.

Fiche Action 6.2

Mieux accompagner les publics fragiles dans leurs parcours de mobilité (suite)

Il importe par conséquent de pérenniser cette Plateforme et de la développer afin de mieux répondre aux enjeux d'accès à l'emploi qui se posent à l'échelle de l'agglomération lyonnaise. Il est essentiel que cette plateforme soit clairement structurée comme interface entre les bénéficiaires en insertion (ou leurs référents) et les différents opérateurs de mobilité.

Cette plateforme assure différentes missions :

- un guichet unique d'accueil du bénéficiaire ou de son référent insertion ;
- un service unique de diagnostic mobilité ;
- un service d'orientation et d'activation des dispositifs d'aide à la mobilité ;
- une mission d'animation et coordination de l'ensemble des dispositifs et opérateurs.

Si les actions menées jusqu'à présent doivent être pérennisées et toucher davantage de bénéficiaires, il est également essentiel d'impulser de nouvelles modalités d'intervention, comme par exemple :

- soutenir l'émergence de garages ou ateliers solidaires de réparations de véhicules (cycles, voitures) ;
- étudier la possibilité de déployer des systèmes pérennes de covoiturage et d'autopartage qui pourraient être tournés vers des publics en recherche d'emploi, avec des tarifs appropriés ;
- rechercher de nouvelles sources de financement, notamment privées, pour des actions à caractère innovant ;
- soutenir et structurer le secteur de l'économie sociale et solidaire dans le champ des mobilités, car ce secteur peut être à la fois source d'innovations et pourvoyeur d'emplois d'insertion.

Action 5 Soutenir les dispositifs de sensibilisation et d'accompagnement à destination des publics fragiles

Au-delà des problématiques d'accès à l'emploi, garantir un droit effectif à la mobilité des publics les plus fragiles est essentiel pour favoriser un accès équitable à l'ensemble des ressources et équipements de l'agglomération lyonnaise.

Une première piste pour ce faire est de donner de l'ampleur aux initiatives qui ont pu être expérimentées dans le cadre de la Plateforme mobilité emploi insertion, en les orientant vers des publics plus diversifiés. Ceci pourrait concerner par exemple :

- la démultiplication des Parcours découverte des réseaux de transport collectif. Conçus au départ pour les personnes à mobilité réduite (2011) et étendus ensuite aux personnes en insertion professionnelle (2013), les Parcours découverte du réseau TCL ont concerné une centaine de personnes en 2015. Augmenter la cible des bénéficiaires paraît essentiel aujourd'hui si l'on veut rendre accessible l'univers des TCL et de l'intermodalité aux nombreuses personnes pour qui ce réseau reste encore mal connu ;
- le soutien aux auto-écoles sociales, afin d'augmenter le public touché et de démultiplier les lieux de formation.

Une autre piste pourrait concerner l'identification et la pérennisation de structures institutionnelles ou associatives à même de porter des démarches de communication et d'accompagnement visant à lever des appréhensions ou des freins pratiques ou cognitifs à l'usage de certains modes de transport. Des formes de mobilisation des associations ou du secteur de l'économie solidaire pourraient être recherchées, par exemple par le biais d'appel à initiatives, pour faire émerger des initiatives conçues au plus près des besoins des populations.

Action 6 Initier et accompagner la mise en œuvre des PDIE de filières pour améliorer l'accès à l'emploi

Le management de la mobilité en entreprise peut croiser des problématiques fortes de cohésion sociale. C'est notamment le cas pour les filières professionnelles impliquant une part importante d'emplois peu qualifiés, avec des salariés aux revenus modestes pour lesquels les déplacements sont sources de réelles difficultés : lieux de travail éloignés et peu (ou pas) accessibles en transport collectif, multiplicité des lieux

de travail au cours de la journée, horaires décalés ou étalés, faible motorisation et/ou absence de permis de conduire, etc. Un nombre croissant d'entreprises de l'agglomération lyonnaise pourrait se trouver confronté à des difficultés de recrutement liées à l'éloignement ou aux coûts de la mobilité, à des niveaux élevés d'absentéisme lié à cet éloignement ou encore à des turn-over élevés du personnel, autant de phénomènes qui nuisent à leur vitalité économique.

Assister ces filières professionnelles dans le management de la mobilité des salariés est donc un enjeu essentiel, et répond à un double objectif : favoriser l'accès à l'emploi pour certains publics, favoriser le recrutement pour les entreprises dont les salariés potentiels sont les plus directement concernés par des freins à la mobilité. Par exemple, la Métropole de Lyon a initié jusqu'à présent deux démarches de PDIE orientées vers des filières spécifiques soumises à ces problématiques : le secteur des services aux personnes (en 2008) et plus récemment celui des entreprises de nettoyage (2015), qui représente environ 500 établissements et 15 000 salariés sur l'agglomération lyonnaise.

Ces premières initiatives doivent être évaluées afin de dégager les principaux bénéfices et les difficultés rencontrées. En fonction des enseignements, des démarches similaires pourront être développées en direction d'autres filières économiques sensibles, qui restent à identifier.

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

Actions conduites sauf mention contraire sous le pilotage de la Métropole de Lyon, en lien avec les autorités organisatrices, exploitants / opérateurs de mobilité et associations partenaires

2019-2022

- Organisation du réseau des acteurs relais des actions de conseil en mobilité
- Mise à l'étude du déploiement de points de distribution des titres de transport en divers points du territoire (SYTRAL, en partenariat avec la Métropole de Lyon et les collectivités concernées)

En continu

- Animation de la plateforme Mobilité emploi insertion
- Mobilisation des associations et du secteur de l'économie sociale et solidaire sur la sensibilisation à la mobilité durable et l'accompagnement des publics fragiles
- Organisation des « parcours découverte » sur les différents réseaux TC (autorités organisatrices et exploitants)
- Pilotage des actions d'accompagnement et de management de la mobilité à destination des publics fragiles (en lien avec les institutions et intervenant dédiés)
- Animation du réseau des relais locaux
- Organisation et production de connaissances sur la mobilité des publics vulnérables
- Élaboration/animation de PDIE de filières

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Évolution des bénéficiaires des tarifs sociaux
- Nombre de personnes accompagnées au titre de la Plateforme mobilité emploi insertion
- Nombre de personnes ayant bénéficié de parcours découverte sur le réseau TCL ou SNCF
- Nombre de bénéficiaires de formations au permis de conduire par le biais d'une auto-école sociale
- Nombre de salariés concernés par les PDIE de filières

Fiche Action 6.3

Renforcer l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne du déplacement aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi qu'aux personnes âgées

Les dix dernières années ont été marquées par d'importants aménagements ayant permis d'améliorer l'accessibilité de la voirie et des espaces publics de l'agglomération lyonnaise aux personnes à mobilité réduite. L'augmentation prévue du nombre de personnes âgées dans l'agglomération lyonnaise implique d'anticiper les besoins d'un nombre croissant de personnes potentiellement en situation de mobilité réduite voire de handicap. Le PDU affirme pour cela les principes suivants :

- le maintien de la dynamique impulsée par l'élaboration des plans de mise en accessibilité, en recherchant une coordination accrue des actions portées par les différents maîtres d'ouvrage ;
- le développement d'une approche attentive à la continuité de la chaîne du déplacement sur l'ensemble du territoire, et mettant en avant la qualité d'usage qui améliore globalement le confort de tous les usagers à mobilité réduite ou non.

Ces actions s'intègrent dans une approche plus globale de mise en accessibilité de la chaîne du déplacement, présentée dans l'annexe accessibilité du PDU.

Action 1 Encourager la poursuite de la mise en œuvre des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

La loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », n'a pas défini d'échéance pour mettre en accessibilité la voirie et les espaces publics. Elle a cependant 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.

Pour répondre à l'obligation de mise en accessibilité de la voirie, la Métropole de Lyon a élaboré sur son territoire, en concertation avec les associations de personnes handicapées et ses communes membres, un Schéma directeur d'accessibilité de la voirie (SDA) permettant d'identifier les secteurs d'interventions prioritaires selon 4 critères déterminants : le réseau de transports en commun, la hiérarchisation des destinations par thèmes, la prise en compte des lieux porteurs d'animations et l'identification des périmètres des contrats urbains de cohésion sociale. Feuille de route en matière d'accessibilité, ce schéma a été soumis pour avis à l'ensemble des autorités organisatrices de transports, SYTRAL, Région et Département. Ce document ne comprend ni programmation dans le temps ni programmation financière qui sont du ressort du Plan intercommunal de mise en accessibilité de la voirie (PIAV). Chaque PIAV est soumis pour avis à la commission métropolitaine pour l'accessibilité et son bilan est également soumis pour avis à cette même commission. La mise en œuvre de ces plans annuels et des divers projets d'aménagement permettent de poursuivre la mise en accessibilité de la voirie définie par le SDA.

Les communes hors Métropole de Lyon ont eu à réaliser leur PAVE, intercommunal ou communal. Dans un esprit de qualité d'usage de la chaîne du déplacement, les communes et intercommunalités pourront réaliser ou actualiser les PAVE pour entreprendre et poursuivre leur mise en œuvre sur les voiries et espaces publics dont elles ont la compétence.

Action 2 Développer la démarche qualité d'usage de la chaîne du déplacement

La mise en accessibilité est bien souvent réalisée par domaine de compétence (voirie, transports...) alors même que la notion de chaîne du déplacement est mise en avant dans la loi du 11 février 2005. Développer une réflexion en vue d'une accessibilité globale de la chaîne du déplacement autorisera un saut qualitatif en matière d'accessibilité. C'est l'ambition de la démarche qualité d'usage pour tous, qui vise tous les publics quelles que soient les différences liées à l'âge, à un handicap physique, sensoriel, cognitif ou intellectuel. En effet, il s'agit de prendre en compte les besoins et usages sur un ou plusieurs itinéraires, d'un lieu d'habitation vers un lieu de destination, dans un environnement donné en allant au-delà des normes d'accessibilité.

Les objectifs sont :

- de faire évoluer les règles et pratiques de la Métropole de Lyon et des autres collectivités compétentes en matière d'aménagement de voirie, en intégrant la qualité d'usage ;
- d'apporter des éléments de préconisations opérationnels permettant aux maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre d'enrichir leurs pratiques afin d'améliorer la qualité d'usage des espaces pour tous ;
- d'intégrer la qualité d'usage comme principe du projet urbain d'ensemble et des opérations en cours et à venir ;
- de mobiliser largement pour cela les outils de concertation avec les usagers et leurs représentants.

Action 3 Réaliser une cartographie actualisée des emplacements de stationnement réservés aux personnes à mobilité réduite

Les places de stationnement réservées pour les personnes à mobilité réduite sont gérées par arrêté municipal en fonction des besoins locaux. Les aménagements sont réalisés dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité, au fur et à mesure des opportunités de projets et demandes d'usagers.

Il est aujourd'hui essentiel de renforcer la visibilité cartographique de ces emplacements de stationnement réservés. Une cartographie précise de ces places est une aide essentielle à la préparation amont des déplacements des personnes à mobilité réduite. Suivant l'exemple de l'initiative de la ville de Lyon (mise en ligne de la localisation des places de stationnement adaptées sur le plan interactif disponibles sur lyon.fr), il s'agit de réaliser et de diffuser une telle cartographie, avec une exigence de mise à jour régulière, en lien avec les dispositifs d'information multimodale.

Action 4 Coordonner et harmoniser la mise en accessibilité sur le territoire

Différents maîtres d'ouvrage sont compétents en matière d'accessibilité de la voirie et des espaces publics : la Métropole de Lyon, les communes de l'Est et de l'Ouest lyonnais hors Métropole de Lyon. Dans une perspective de cohérence sur l'ensemble du périmètre d'application du PDU, il conviendra de faire converger ces politiques et actions, notamment pour la qualité d'usage de la chaîne du déplacement et les emplacements de stationnement réservés aux personnes à mobilité réduite. Il s'agira :

- de rapprocher les services techniques des différentes collectivités via des modalités à définir ;
- d'identifier les différences dans les pratiques ;
- de rapprocher les principes d'aménagement des différentes collectivités.

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

En continu

- Réalisation des travaux inscrits dans les PAVE sous maîtrise d'ouvrage Métropole de Lyon – communes ou Communauté de communes de l'Est lyonnais – communes de l'Ouest lyonnais
- Rapprochement des services techniques en charge de l'accessibilité sous maîtrise d'ouvrage Métropole de Lyon – communes ou Communauté de communes de l'Est lyonnais – communes de l'Ouest lyonnais

2017-2018

- Recommandations relatives aux emplacements de stationnement réservés aux personnes à mobilité réduite/en situation de handicap

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Indicateurs de suivi des PAVE et du SDA

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Axe stratégique 7

Des transports de marchandises intégrés

Avec près de 130 000 mouvements de livraison effectués chaque jour dans l'agglomération lyonnaise, la part des poids lourds et des véhicules utilitaires légers dans les émissions de gaz à effet de serre et de polluants est importante au sein des émissions du secteur des transports. Dans le même temps, la région lyonnaise est la deuxième région logistique française après l'Île-de-France, elle accueille environ 1 400 établissements de transport logistique et compte plus de 14 000 emplois dans les entreprises du transport et de l'entreposage et 51 000 emplois dans les métiers spécifiques de la fonction logistique. Pour accompagner le dynamisme économique du territoire tout en garantissant la soutenabilité du système de déplacements, le PDU place la fonction logistique au cœur de sa réflexion, avec l'objectif d'intégrer le transport de marchandises dans le système de mobilité et les politiques d'aménagement de l'agglomération. Ainsi les actions devront :

- réduire l'impact environnemental des déplacements liés au transport de marchandises (fiche action 7.1) ;
- consolider le cadre et les outils de partenariat avec les professionnels du secteur (fiche action 7.2) ;
- améliorer la connaissance du transport de marchandises par tous les acteurs concernés (fiche action 7.3) ;
- améliorer la prise en compte de la logistique dans les aménagements et les équipements urbains (fiche action 7.4).

7
Des transports de marchandises intégrés

© Jean-François Laurent/Agence d'Urbanisme de Lyon

© LEONE-J/Grand Lyon

© LEONE-J/Grand Lyon

Fiche Action 7.1

Réduire l'impact environnemental des déplacements liés au transport de marchandises

Réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants des mouvements dus à la logistique urbaine contribue fortement à l'atteinte des objectifs environnementaux que s'est fixés le PDU. Cela passe par :

- **une incitation et une accélération du renouvellement du parc roulant ;**
- **le développement de solutions de transport alternatif à la route ou de solutions multimodales pour les marchandises ;**
- **le maintien de sites et d'activités logistiques en centre-ville ;**
- **l'identification et la préservation des sites ferroviaires ou voie d'eau.**

La mise en place d'une zone à faibles émissions, accompagnée par des aides financières pour le renouvellement du parc VUL, s'inscrit dans cette stratégie de réduction des nuisances environnementales liées au transport de marchandises (fiche action 4.4).

Action 1 Innover dans les outils de facilitation à l'acquisition de véhicules faibles émissions

La mise en place d'une plate-forme de groupement de commandes pourra permettre de diminuer les coûts d'acquisition de véhicules électriques ou GNV pour des entreprises de petite et moyenne tailles voire pour des résidents. Le PDU préconise la mise en place de partenariats innovants dans lesquels la collectivité pourrait avoir un rôle d'initiateur et de facilitateur.

Action 2 Proposer des avantages compétitifs pour les professionnels les plus vertueux

Dans un esprit d'incitation plus que de contrainte, le PDU préconise d'étudier la mise en place d'actions destinées à accorder des avantages compétitifs aux professionnels les plus vertueux, renouvelant leur flotte ou investissant dans des véhicules basses émissions avant la sortie du diesel, ou à faible niveau d'émission sonores.

Ainsi, plusieurs types de mesures peuvent être étudiés afin d'évaluer les conditions de réussite de nouvelles cohabitations temporelle ou spatiale :

- des fenêtres-horaires spécifiques d'accès livraison pour les véhicules basses émissions (électriques, GNV, biogaz...) : l'après-midi/soirée afin de permettre les enlèvements l'après-midi et les livraisons à domicile en soirée ;
- un accès aux secteurs piétonniers ;
- l'expérimentation sur les secteurs à potentiel de livraisons silencieuses « tard le soir » et « tôt le matin » ;
- la labellisation des transports vertueux (cf. fiche action 7.3).

Action 3 Préserver des sites de logistique ferroviaire et embranchés fer et des sites de logistique fluviale

Dans une perspective où le mode ferroviaire jouera un rôle important dans la desserte de l'agglomération lyonnaise, et plus particulièrement de ses ensembles urbains, il convient de prendre des mesures conservatoires destinées à sanctuariser certains sites indispensables aux développements futurs et plus particulièrement :

- les installations en capacité de traiter des trains complets doivent être préservées. Ce sont sur elles que s'appuieront les dispositifs ferroviaires de demain, qu'ils s'adressent à des trafics massifs industriels ou agricoles, où qu'ils impliquent la reconversion de ces installations dans le but d'y traiter des trafics mutualisés à destination des pôles urbains ;
- les chantiers de transport combiné actuels qui sont appelés à jouer un rôle essentiel de longues années encore dans le domaine du développement du transport multimodal ;

- les triages situés en périphérie de Lyon étant entendu qu'une réflexion d'ensemble devra pouvoir être menée sur la manière d'améliorer leur capacité à répondre aux besoins des chargeurs.

Parallèlement il est important d'assurer la préservation des installations terminales embranchées des entreprises même lorsqu'elles ne reçoivent plus de trains, afin de préserver la possibilité d'utiliser le mode ferroviaire à l'avenir.

Le projet de Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) porté par SNCF Réseau vise à créer, à l'horizon 2030, 70 kilomètres de ligne nouvelle permettant la jonction entre la ligne Lyon – Ambérieu-en-Bugey et la vallée du Rhône, par l'est de l'agglomération lyonnaise. La partie nord du CFAL a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2012 et la partie sud fait toujours l'objet d'étude. La commission Mobilité 21 a fait ressortir la nécessité que le CFAL soit traité dans sa globalité, nord et sud. Par ailleurs le projet de LGV Lyon-Turin, dont le tunnel de base est en travaux, aura besoin du CFAL pour être alimenté en fret.

Dans un contexte de saturation des infrastructures routières et ferroviaires, les réserves de capacité de la voie d'eau doivent également être mises à profit. Des actions seront à mettre en place pour :

- accentuer la mise en réseau des ports ;
- poursuivre le développement du port de Lyon Édouard Herriot en intégrant pleinement les fonctions logistiques ;
- engager les mesures permettant de faire connaître et préserver les quais fluviaux identifiés, en illustrant, pour les quais polyvalents, les éléments qui garantissent la parfaite intégration urbaine de l'activité logistique ;
- préserver le foncier disponible et libérable sur les sites portuaires et sur les berges afin de pouvoir l'affecter à la fonction de distribution/collecte urbaine.

La préservation de la vocation logistique de ces sites sera notamment assurée par les PLU concernés. Elle sera accompagnée d'une étude environnementale et paysagère préalable si nécessaire.

Action 4 Préserver les sites multimodaux et routiers existants pour les activités logistiques les plus endogènes à l'agglomération et identifier des potentialités nouvelles

Pour réduire le nombre de kilomètres parcourus et pour les activités fortement génératrices de flux urbains de marchandises (messagerie, transports routiers de fret de proximité, location de camions avec chauffeur, entreposage et stockage frigorifique, commerce de gros...), il est nécessaire de pouvoir continuer de disposer de sites logistiques routiers accessibles et de taille suffisante dans un périmètre relativement proche du cœur de l'agglomération en :

- identifiant et préservant des sites routiers existants pertinents, avec une attention particulière aux sites multimodaux, sans lesquels le transfert modal ne sera pas possible ;
- identifiant des sites présentant toutes les potentialités pour acquérir une vocation logistique nouvelle (friches, délaissés, etc.).

Les critères qui permettront d'identifier les sites sont la taille de l'entreprise en nombre de salariés et/ou de mouvements de véhicules et la distance par rapport à Lyon (une dizaine de kilomètres), là où la pression foncière est a priori la plus forte. Le maintien de la vocation logistique de ces sites sera notamment rendu possible par les PLU concernés notamment par la mise en œuvre de secteurs de mixité fonctionnelle adaptée à cette vocation.

Fiche Action 7.1

Réduire l'impact environnemental des déplacements liés au transport de marchandises (suite)

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

Zone à faibles émissions

- Maître d'ouvrage : Métropole de Lyon
  - 2016-2017 définition
  - 2018 première étape pour la mise en place
  - Gouvernance multipartite avec les services de l'État local (préfet), les fédérations et acteurs du transport de marchandises et la Chambre de métiers et de l'artisanat, Atmo Auvergne-Rhône-Alpes, les communes concernées, les forces de police en charge du contrôle, le SYTRAL
  - Aides financières : Maître d'ouvrage : Métropole de Lyon/CMA
  - Durée 2 ans à partir des restrictions VUL

Plate-forme de groupement de commandes

- Maître d'ouvrage : Métropole de Lyon + La Poste + Colis privé

Études comparatives mix énergétique

- Maître d'ouvrage : Métropole de Lyon + ADEME + GrdF

Préservation des sites logistiques potentiels

- Maître d'ouvrage : Métropole de Lyon

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Distribution des aides au renouvellement des véhicules
- Pourcentage du parc non-diesel et du parc biogaz

© Jean-François Laurent/Agence d'Urbanisme de Lyon

Fiche Action 7.2

Consolider le cadre et les outils de partenariat avec les professionnels

Sujet complexe par la multiplicité d'acteurs impliqués privés ou institutionnels, par la superposition des compétences entre collectivités, toute action sur le transport de marchandises suppose la participation et l'adhésion des professionnels, non seulement du transport, mais de la sphère économique en général ainsi que celle des habitants et des associations. C'est pourquoi il s'agira de mettre en place :

- **les outils de gouvernance ;**
- **des outils de contractualisation spécifiques.**

Action 1 Conforter l'instance de concertation Transport de Marchandises en Ville

Cette instance de concertation, mise en place par la Métropole de Lyon sous l'impulsion du premier PDU a permis de prendre en compte le sujet de la logistique urbaine émergeant dans les années 2000. Pour les prochaines années il est donc indispensable d'inscrire durablement cette instance de concertation dans la dynamique de gouvernance partenariale du transport de marchandises sur le territoire de l'agglomération lyonnaise. Cela permettra de :

- consolider l'existence d'un espace de dialogue et de partage entre acteurs publics et privés ;
- renforcer la dimension d'incitation et d'incubation de projets privés de distribution urbaine, par exemple en créant les conditions d'émergence de projets (via un appel à projets permanent) et leur labellisation « Instance TMV de Lyon », utile pour favoriser la mise en réseau des acteurs et leur accès aux différents dispositifs de financement existants (ADEME, Région, fonds européens, EcoCité…) ;
- initier la mise en place d'une véritable démarche de suivi et d'évaluation des projets ;
- développer le rôle de l'instance comme espace légitime et reconnu de concertation avec les transporteurs sur les projets d'aménagement (voirie, îlot, quartier, ensemble immobilier de grande taille).

Action 2 Contractualiser pour renforcer l'opérationnalité et la visibilité des partenariats

La contractualisation permettra d'impliquer plus étroitement le ou les acteurs privés impliqués sur des projets ou dispositifs et renforcer la visibilité des actions à l'égard des financeurs, des autres acteurs, de la population. Elle servira également à la constitution d'un socle formalisé nécessaire au suivi et à l'évaluation. La contractualisation entre les acteurs publics et les acteurs privés peut porter sur :

- des projets opérationnels spécifiques (ex-livraison nocturne), contractualisation bilatérale ou multipartenaires ;
- des dynamiques partenariales de nature plus institutionnelles, avec la CCI, la CNR, le LUTB… ;
- une approche de type charte/labellisation du transport de marchandises en zone urbaine afin de promouvoir un ensemble de pratiques vertueuses comme le propose le CLUB DEMETER.

Action 3 Favoriser les autres espaces d'échanges et de dialogue avec les professionnels

En complément de l'instance TMV, la Métropole de Lyon et la ville de Lyon pourront participer activement aux réunions des fédérations professionnelles. Ces collectivités pourront également mettre en place des espaces d'échange spécifiques avec des professionnels, par exemple les chauffeurs, les commerçants destinataires et plus généralement tous les opérateurs de la chaîne logistique.

Dans cet esprit, un réseau de référents marchandises au sein des collectivités pourra être constitué.

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

En continu

- Animation de l'instance TMV (Métropole de Lyon)
- Contractualisation sur de nouveaux projets partenariaux (Métropole de Lyon)

© LEONE J/Grand Lyon

Fiche Action 7.3

Améliorer la connaissance sur la thématique du transport de marchandises par tous les acteurs concernés

L'intégration du transport de marchandises en ville dans le fonctionnement urbain sera facilitée par une connaissance approfondie et structurée des données d'une part et par la diffusion de celles-ci auprès des différents acteurs concernés d'autre part. Il s'agit de :

- **constituer une base de données complète et actualisée sur le transport de marchandises ;**
- **se doter d'outils au sens large (procédures, modèles) permettant d'infuser les enjeux de marchandises dans les autres politiques publiques ;**
- **mener des actions de communication auprès des professionnels mais également du grand public.**

Action 1 Mettre en place un observatoire partenarial

Par comparaison à d'autres territoires, l'agglomération lyonnaise dispose d'éléments quantitatifs riches et robustes issus d'une part d'investissement en moyens internes sur ce champ et d'autre part de partenariats avec les détenteurs de savoirs et savoir-faire méthodologique. Des lacunes restent à combler et l'ensemble mériterait une organisation architecturée et lisible dans le cadre d'un observatoire partenarial. Cet observatoire permettrait de mieux connaître les réglementations en matière de livraison sur les différentes communes, et de consolider diverses données :

- les données macro disponibles, connues avec des niveaux de finesse différents (les échanges de marchandises inter-établissements, et leur impact sur espace public, flux de gestion urbaine, les marchandises faisant l'objet de déplacements d'achats des ménages) ;
- des données issues d'enquêtes plus localisées, comme l'enquête livraisons sur la presqu'île de Lyon cofinancée par la CCI, les fonds européens et la Métropole de Lyon.

Mais il aurait également vocation à compléter ces connaissances (données, mais aussi travail de recherche et analyse bibliographique) notamment sur :

- les marchandises faisant l'objet d'un découplage de leur achat (tous canaux confondus) et de leur livraison aux particuliers (domicile, lieu de travail, point-relais, consigne…) qui n'ont pas fait l'objet d'investigations jusqu'à maintenant ;
- des données sur le parc de véhicules roulant sur le territoire à une échelle fine.

Enfin, cet observatoire aurait vocation à s'inscrire dans une dynamique plus large de partage des données avec le réseau des collectivités.

Action 2 Développer l'utilisation du logiciel FRETURB

Le logiciel FRETURB V3 met en œuvre le modèle FRETURB construit par le Laboratoire Aménagement et Économie des Transports à partir des enquêtes menées dans le cadre du programme national. Il est destiné aux acteurs de l'aménagement urbain et sert à estimer sur une agglomération l'occupation de la voirie (en stationnement et en circulation) par des véhicules transportant des marchandises ainsi qu'à procéder à des simulations concernant l'évolution de cette occupation en fonction d'hypothèses concernant les établissements de l'agglomération.

L'utilisation plus systématique, internalisée par les équipes opérationnelles intervenant sur la voirie, les déplacements voire par les acteurs de l'aménagement, du modèle FRETURB permettra de simuler en ordre de grandeurs, quantitativement et qualitativement, l'impact d'un projet en termes de mouvements de marchandises.

Action 3 Développer des outils et méthodes pilotes pour enrichir les données

L'amélioration de la connaissance et l'enrichissement des données pourront également s'appuyer sur le développement de nouvelles méthodes ou nouveaux outils impulsés ou accompagnés par la puissance publique en lien avec les acteurs privés. Cela pourra porter sur :

- l'utilisation des données des transporteurs notamment en temps réel (via anonymisation) tel que le *floating truck data* ;
- le suivi des taux de remplissage (trace GPS/volume/poids) pour montrer le niveau d'optimisation des tournées par territoire et par filière ;
- la méthodologie d'évaluation de la mixité sites propres bus/camions ;
- des études pilotes permettant notamment de mesurer et comprendre l'impact, sur les déplacements urbains, des nouveaux modes d'approvisionnement et d'achats (enquête dite e-commerce).

Action 4 Étudier et valoriser les atouts économiques et concurrentiels de l'élargissement du mix énergétique du parc roulant des transporteurs

Le recours à des énergies moins polluantes, moins émettrices de GES, électromobilité, GNV, hydrogène, biogaz ou même froid cryogénique pour les véhicules réfrigérés n'est pas une évidence pour les professionnels. En effet, les surcoûts sont immédiatement visibles, les gains paraissent faibles ou mal évalués.

Ainsi, en dehors d'une situation de contrainte réglementaire, il sera utile d'indiquer aux professionnels du secteur les atouts économiques et concurrentiels de l'élargissement du mix énergétique à partir d'études comparatives tenant compte des différents types de déplacements et des contraintes du territoire.

La première étude portera sur la comparaison entre les filières GNV et biogaz.

Action 5 Sensibiliser et former les professionnels, les décideurs et le grand public aux enjeux du transport de marchandises

Indispensable aux activités urbaines et à l'attractivité économique d'un territoire, le transport de marchandises est souvent perçu comme une contrainte supplémentaire. Des actions d'accompagnement seront mises en place pour faciliter l'intégration du transport de marchandises au système de déplacements, à savoir :

- valorisation de l'ensemble des actions engagées par le secteur pour réduire l'impact environnemental ;
- diffusion des bonnes pratiques auprès des professionnels non encore impliqués ;
- aide à l'émergence d'un volet « marchandises » dans l'élaboration des plans de déplacements des entreprises (PDE, PDIE) ;
- promotion des bénéfices de l'éco-conduite en termes de réduction de l'accidentologie et de la réduction des émissions de polluants ;
- mesures favorisant l'acceptation en ville de véhicules plus capacitaires mais plus performant sur les plans environnemental et économique.

Fiche Action 7.3

Améliorer la connaissance sur la thématique du transport de marchandises par tous les acteurs concernés (suite)

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

En continu

- Actions de sensibilisation sur le transport de marchandises (collectivités concernées, en lien avec CCI et CMA)
- Aide à la prise en compte des marchandises dans l'élaboration des PDE et PDIE (Métropole de Lyon)

D'ici 2022

- Mise en place d'un observatoire partenarial du transport de marchandises (Métropole de Lyon et autres collectivités possibles, en lien avec le LAET et l'agence d'urbanisme)
- Étude sur le e-commerce (Métropole de Lyon)
- Étude sur la comparaison des filières GNV et biogaz (Métropole de Lyon)

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre d'actions de formation à destination des professionnels

Fiche Action 7.4

Améliorer la prise en compte de la logistique dans les aménagements et équipements urbains

Intégrer le transport de marchandises dans le fonctionnement et le système de mobilité urbain participe à l'attractivité, à la performance de l'agglomération lyonnaise et de ses entreprises. Cela nécessite :

- **de permettre une gestion optimisée du dernier kilomètre grâce à la multiplication d'espaces de logistique urbaine ;**
- **d'intégrer systématiquement le sujet des marchandises dans la conception des projets d'aménagements ;**
- **de reconfigurer et multiplier le nombre d'aires de livraison sur l'espace public ;**
- **de déployer des solutions de partage physique ou temporel de la voirie ;**
- **d'aménager et d'organiser les aires de livraisons.**

Action 1 Développer la création d'espaces logistiques urbains de petite taille ou intégrés dans des hôtels logistiques

Les Espaces Logistiques Urbains (ELU) sont des équipements destinés à recomposer les flux qui parcourent la ville par la mise en œuvre de points de ruptures de charges. Le principe de fonctionnement est une dépose de la marchandise en heures creuses par de gros véhicules et une distribution terminale avec un chargement et un parcours optimisés, avec des petits véhicules peu émissifs (hybrides, électriques, cargocycles...). Il s'agit de développer les ELU, soit classiquement sur des micro-sites urbains soit dans le cadre d'hôtels logistiques.

« L'hôtel logistique » est un concept innovant correspondant à l'accueil sur un même site de fonctions et de services périphériques au transport et à la logistique, visant à réconcilier rentabilité économique d'une part, celle du foncier, du bâtiment exploité et de la distribution des marchandises, et de développement durable d'autre part. Le concept d'hôtel logistique s'efforce d'assurer trois fonctions complémentaires :

- la fonction « qualité du projet immobilier », en rapport avec les préoccupations environnementales développées ci-dessus mais aussi avec la nature et la valeur ajoutée des activités susceptibles de la rentabiliser et donc avec les clientèles potentielles intéressées ;
- la fonction « accessibilité amont en site propre et distribution aval en véhicules propres ». L'accessibilité amont doit être, dans la mesure du possible, multimodale, c'est-à-dire routière mais aussi ferroviaire et/ou fluviale ;
- la fonction « interface », étroitement liée à la dynamique urbaine des zones urbaines à desservir.

Le port public de Lyon Édouard Herriot pourra être le premier hôtel logistique sur l'agglomération lyonnaise.

Concernant la création d'espaces logistiques urbains, il conviendra de veiller à leur bonne intégration environnementale, paysagère et architecturale, et de mener si nécessaire une évaluation de leurs incidences environnementales et sociales pour les riverains des sites et les salariés des entreprises concernées.

Action 2 Intégrer systématiquement le sujet de la gestion des marchandises dans les projets d'aménagement, y compris dans une perspective d'intégration urbaine et paysagère

La problématique de la gestion des flux de marchandises doit être intégrée systématiquement dans les projets de construction et d'aménagement (espaces publics, voirie, projets immobiliers, équipements publics) de manière à proposer des solutions pérennes durables, économes en espace public, compatibles avec les besoins des professionnels, compatibles avec les autres usages et besoins notamment les déplacements des personnes.

Cette réflexion doit porter à la fois sur les flux lorsque le projet est terminé (livraisons, approvisionnement...), mais aussi sur la gestion des flux en phase chantier (problématique des matériaux ou des déchets).

Le projet Part-Dieu pourrait être un modèle en matière de gestion de l'approvisionnement. Se déroulant dans un site particulièrement contraint par sa densité en population, emplois et fonctionnalités nécessaires, le projet Part-Dieu 2030 est une formidable opportunité de tester des solutions innovantes de logistique urbaine. Au-delà de cette fonction « laboratoire », la prise en compte de la logistique urbaine a, sur ce site, une obligation de réussite, sous peine d'affecter durablement la qualité de vie, la praticité, l'efficience urbaine et in fine la compétitivité de cet ensemble sur un plan national et international. A contrario, une bonne prise en compte, dans la phase travaux et dans les projets définitifs, de la logistique urbaine dans ce périmètre sera un gage de qualité pour les investisseurs et un facteur de bien vivre en ville pour les futurs utilisateurs. La prise en compte des livraisons concernera notamment le pôle d'échanges multimodal (PEM) de la Part-Dieu reconfiguré, le cluster « hôtels », les réaménagements autour des Halles. Une étude sur la création d'un espace logistique urbain au sein du parc de stationnement LPA des Halles est d'ores et déjà engagée.

La préservation des sites s'accompagne naturellement d'un souci d'insertion urbaine et paysagère, facilitant une acceptabilité pérenne de la part des habitants.

Une boîte à outils à l'intention des aménageurs sera élaborée, afin que les plates-formes urbaines, toutes tailles et tous modes, puissent trouver leur place dans l'urbain. Cette boîte à outils pourra consister en un référentiel de mesures d'insertion avec des exemples d'aménagements réussis, des méthodes et outils d'insertion urbaine et paysagère, ainsi que des ratios de coûts. En effet, le poids de ces mesures d'insertion dans un bilan d'aménagement doit être connu a priori, afin de les intégrer au mieux à une opération.

Action 3 Expérimenter et déployer des solutions de mixité temporelle d'usage de l'espace public en faveur du transport de marchandises

Dans les zones particulièrement en tension, les solutions classiques de type « aire de livraison » même bien réalisées, ne sont pas nécessairement adaptées. C'est pourquoi il s'agit de poursuivre l'exploration de pistes nouvelles, tout particulièrement la mixité temporelle d'usage, le cas échéant couplée avec des exigences telle que la classe environnementale du véhicule. Ces pistes d'expérimentation sont :

- les livraisons dites nocturnes ;
- les livraisons sur voirie multi-usages à temps partagé, en tirant les enseignements de l'expérimentation réalisée rue Grenette à Lyon ;
- l'utilisation des quais fluviaux (déchetterie fluviale, évacuation de matériaux de chantier) ;
- l'utilisation de certains couloirs de bus pour le transport des marchandises.

Ces expérimentations devront faire l'objet de cahiers des charges partagés par les acteurs concernés (gestionnaires, exploitants...) et d'évaluations précises pour être le cas échéant ajustées et répliquées.

Fiche Action 7.4

Améliorer la prise en compte de la logistique dans les aménagements et équipements urbains (suite)

Action 4 Reconfigurer les aires de livraison sur l'espace public et contrôler leur usage

Les aires de livraison, premier équipement logistique urbain, doivent, pour être utilisées répondre à certaines conditions d'aménagement (dimensions de l'aire par rapport au gabarit des véhicules et à l'ouverture d'un hayon, lisibilité de l'aire...) définies dans un guide.

Il s'agit de poursuivre le programme d'audit des aires de livraison existantes afin de recenser les aires à reconfigurer. Cela sera complété par l'identification des surfaces (« délaissés » ou autres) à potentiel d'accueil des véhicules de livraison puis par leur aménagement ou reconfiguration sur les bases de critères définis dans le guide.

Les aires de livraison, malgré la réglementation, sont souvent occupées par des véhicules particuliers en stationnement. Il en résulte de nombreux stationnements des livreurs en double file, obérant le fonctionnement de la ville et la productivité des entreprises de transport. Pour que les aires de livraison puissent répondre à leur vocation et aux besoins des professionnels du transport de marchandises, il s'agira de généraliser l'usage du disque de livraison à l'ensemble des autres communes de l'agglomération lyonnaise. Il pourrait être utile de faire du lobbying auprès de l'État pour la mise en place d'un dispositif national unique tel que le disque de livraison pour faciliter son adoption par les professionnels.

Lors d'une étape ultérieure et dans la perspective d'une professionnalisation accrue de leur usage, il s'agira de passer progressivement d'une logique d'aire de livraison à une logique d'aire de services. Ces aires de service géolocalisables et réservables en temps quasi réel sont attendues par les professionnels qui se disent prêts à payer pour pouvoir disposer d'aires de livraison en zones denses.

Toutefois, si actuellement les technologies sont quasiment en mesure de mettre en place ces aires de livraisons, la réglementation ne l'autorise pas. Il serait donc intéressant d'étudier les conditions juridiques, techniques et financières permettant de proposer aux professionnels non plus des aires de livraisons partagées sans garantie de disponibilité et d'accès, mais de véritables aires de services.

Plus globalement, il s'agit de continuer à positionner l'agglomération lyonnaise comme territoire « démonstrateur ». Cela permettra aussi la mise en œuvre à plus grande échelle et de manière pérenne des expérimentations qui auront démontré leur intérêt.

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

D'ici 2022

- Création de l'hôtel logistique du port public de Lyon Édouard Herriot (maîtrise d'ouvrage : Port Lyon Édouard Herriot)
- Étude de faisabilité de création d'un espace logistique urbain sur le secteur du projet Part-Dieu (maîtrise d'ouvrage : Métropole de Lyon)
- Création d'une boîte à outils à destination des aménageurs pour favoriser l'intégration urbaine et paysagère des plates-formes et espaces logistiques (maîtrise d'ouvrage : Métropole de Lyon)
- Audits/études de reconfiguration des aires de livraison (maîtrise d'ouvrage : Métropole de Lyon et collectivités compétentes)

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre d'espaces logistiques urbains/d'hôtels logistiques créés

© LEONE / Grand Lyon

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Axe stratégique 8

Modalités de mise en œuvre et financement

La définition et la mise en œuvre de la politique de déplacement impliquent des dialogues et des échanges entre les différentes institutions concernées, en pérennisant et en approfondissant la dynamique instaurée lors de la démarche partenariale de révision du PDU.

À cet objectif de coordination et d'intégration des diverses institutions publiques s'ajoute la recherche d'un renforcement des complémentarités et des partenariats avec les acteurs privés impliqués dans les politiques de mobilité. Les actions proposées pour ce faire visent ainsi à :

- conforter le dialogue partenarial autour des politiques de déplacements (fiche action 8.1), par exemple dans le cadre de certaines thématiques éminemment partenariales mais aussi dans un but de cohérence avec les autres politiques sectorielles. Cela doit par ailleurs se déployer à différentes échelles, et intégrer notamment le souci de dialogue avec les territoires voisins de l'agglomération lyonnaise ;
- impulser de nouvelles formes de collaboration avec les acteurs privés porteurs d'initiatives pour expérimenter et promouvoir de nouveaux outils et services de mobilité (fiche action 8.2) ;
- rechercher l'efficience des moyens mis en œuvre et optimiser les ressources disponibles tout en recherchant des marges de manœuvre permettant de garantir la viabilité financière du système de mobilité (fiche action 8.3) ;
- pérenniser les lieux de dialogue et de discussion pour le pilotage et le suivi du PDU pour veiller à sa bonne mise en œuvre et garantir la cohérence des choix opérés au regard des objectifs fixés à l'horizon 2030 (fiche action 8.4).

8
Modalités de mise en œuvre et financement

Fiche Action 8.1

Des lieux de dialogue et de discussion autour des politiques de déplacements

Atteindre les objectifs fixés par le PDU implique une étroite coordination des diverses institutions en présence. Il s'agit plus précisément :

- **d'assurer la cohérence des interventions des différents acteurs aux différentes échelles territoriales ;**
- **de diffuser une culture commune et transversale entre les différents métiers et intervenants qui concourent à l'aménagement et au fonctionnement du territoire de l'agglomération lyonnaise.**

Action 1 Améliorer la coordination des politiques de stationnement

La gouvernance du stationnement est aujourd'hui éclatée entre plusieurs acteurs :

- la Métropole de Lyon dispose sur son territoire de la compétence sur les parcs publics, les aires de stationnement et fixe les normes de stationnement dans le cadre du PLU ;
- les communes ont la compétence sur le stationnement public de surface ;
- les autorités organisatrices (SYTRAL, Région) gèrent le stationnement de rabattement sur les stations de transports collectifs ;
- des acteurs privés (exploitants, promoteurs, bailleurs, centres commerciaux...) initient et/ou gèrent une grande partie de l'offre de stationnement.

Cette situation se traduit par une diversité de politiques qui peuvent manquer de cohérence, avec notamment :

- des réglementations communales très disparates, sans coordination aux abords des limites communales (sauf Lyon-Villeurbanne), sans lien avec le maillage de transports collectifs, les taux de motorisation, la présence ou l'absence de parcs en ouvrage (publics/privés)... ;
- une information souvent difficile à trouver pour l'usager automobiliste ;
- des écarts de tarifs entre le stationnement payant sur voirie et les parcs publics en ouvrage, préjudiciables pour la fréquentation des parcs.

Il est donc proposé d'améliorer la coordination des politiques de stationnement à l'échelle de l'agglomération en mettant en place, sous l'égide de la Métropole de Lyon sur son territoire, une instance de coordination technique et politique pouvant réunir les acteurs concernés : collectivités (Métropole, communes), autorités organisatrices, exploitants, promoteurs, bailleurs, fournisseurs de technologies...

Action 2 Renforcer les partenariats avec les territoires voisins

Il convient de poursuivre ou d'engager des études et actions en faveur d'une bonne coordination des offres de transports collectifs à une échelle adaptée au rayonnement de l'agglomération lyonnaise, avec l'ensemble des partenaires impliqués, notamment sur les sujets suivants :

- la stratégie en matière de covoiturage (fiche action 4.2) ;
- la stratégie de rabattement et de diffusion vers ou depuis les transports collectifs (fiche action 1.3) ;
- le renforcement des liens en transports collectifs avec les territoires voisins (fiche action 3.4).

Action 3

Améliorer la coordination entre les politiques sectorielles et la politique de déplacements à toutes les échelles

Parce qu'il traite des flux qui font fonctionner l'agglomération, le PDU est à la croisée de plusieurs stratégies ou politiques publiques : santé, urbanisme, cohésion sociale, économie, énergie, tourisme et vie de la cité… Les travaux préalables à l'écriture du PDU ont démontré tout l'intérêt de faire dialoguer ces différents champs d'action afin de gagner en cohérence et en efficacité. Ce dialogue doit intervenir à toutes les échelles, de l'InterSCoT au projet.

Dans cette perspective, des séminaires du PDU seront organisés une fois par un an pour mieux faire connaître les enjeux des différentes politiques publiques et identifier les champs d'action à investir de façon croisée. Les scènes de gouvernance existantes (l'InterSCoT, les conférences territoriales des maires…) pourront aussi être mobilisées dans cet objectif.

Les enjeux de mobilité doivent également être pris en compte à l'échelle des projets urbains ayant un impact significatif sur la fréquentation des différents réseaux ou services de mobilité. Pour ce faire, des modalités de travail spécifiques associant les partenaires concernés (SYTRAL, Région, communes…) seront définies pour garantir la meilleure anticipation possible et l'adaptation du projet au regard des objectifs de la politique de mobilité. Ces modalités de travail peuvent se traduire sous la forme d'instances transdisciplinaires composées d'élus, de techniciens et d'experts ayant pour rôle de favoriser la bonne intégration des objectifs de mobilité durable et de réduction des nuisances lors de l'émergence et de la définition des projets urbains.

Enfin, l'intégration de démarche de type « Évaluation d'impacts sur la santé (EIS) », impliquant les habitants ou usagers du territoire, pourrait permettre de répondre à ces mêmes objectifs dans les études de définition de certains projets.

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

2018

- Définition des instances de coordination technique et politique visant à la coordination des politiques publiques (maîtrise d'ouvrage : intercommunalités et Métropole de Lyon, en partenariat avec les communes, AOT, exploitants, promoteurs, bailleurs)

En continu

- Partenariats avec les territoires voisins ; coordination des politiques sectorielles ; séminaires annuels du PDU.

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre et types de réunions de coordination entre les politiques sectorielles et la politique de déplacements à toutes les échelles

Fiche Action 8.2

Étudier, expérimenter et promouvoir de nouveaux outils et services de mobilité avec les acteurs privés

Un défi posé aux politiques de mobilité sera de repenser à l'avenir les interfaces entre acteurs privés (aménageurs, développeurs de logiciels, constructeurs automobiles...) et collectivités. Le PDU invite à :

- **rester en veille active sur les innovations en France et à l'étranger en matière de nouveaux outils et nouveaux services de mobilité, notamment développées par des opérateurs privés ;**
- **affirmer le rôle de régulation et d'encadrement des initiatives privées par la collectivité ;**
- **favoriser les expérimentations de nouveaux services, voire leur déploiement sur le territoire, en veillant à leur bonne adéquation avec les objectifs du PDU.**

Action 1 Favoriser la recherche et l'innovation numérique appliquée à la mobilité

L'apport du numérique aux systèmes de transport est indéniable : optimisation spatiale et temporelle des infrastructures, facilitation d'une approche multimodale des déplacements, développement d'innovations guidées par les usages tirant parti des évolutions technologiques (démocratisation de l'internet mobile, géolocalisation...). Ces innovations permettent de fédérer les acteurs privés et les collectivités autour de la « ville de demain » en matière de mobilité et d'économie numérique.

La donnée étant au cœur des innovations en matière d'optimisation des systèmes de mobilité, le partage des données entre opérateurs et leur réutilisation par des acteurs économiques est essentiel. Il convient donc de mettre en place les conditions équilibrées de mise à disposition de ces données et de réutilisation pour générer des services à valeur ajoutée pour les usagers, qui soient générateurs d'activité sur le territoire et compatibles avec les objectifs de la politique publique de mobilité.

On veillera en particulier à soutenir les nouvelles technologies permettant :

- de faciliter le passage d'un mode à l'autre (supports billettiques, services d'information multimodale en temps réel) ;
- d'alimenter la sensibilisation et l'accompagnement au changement de comportement (sensibilisation à la sécurité routière, aides pour les déplacements des PMR, pour la diminution des freins psychosociaux...) ;
- de proposer de nouveaux outils de connaissance des pratiques de mobilité (outils de simulation macro ou méso, de recueil de données au fil de l'eau, indicateur multimodal consolidant les données de fréquentation des différents réseaux...) ;
- d'optimiser les infrastructures (partage de la voirie en temps réel : couloirs bus dynamiques, voies réservées, allocation dynamique de voies...) et les offres de transport (covoiturage dynamique) ;
- de tester les outils de gestion des aires de livraisons et de réservation ;
- de tester les outils de verbalisation automatique du stationnement gênant en double file sur des axes prioritaires ;
- de développer des concepts d'abribus intelligents permettant de transformer les conditions d'attente des usagers par une gestion adaptée de l'information.

Sur le territoire de la Métropole de Lyon, cette action s'inscrit dans la démarche « Métropole intelligente », dont l'un des piliers concerne les nouvelles mobilités.

Action 2 Recenser, accompagner et promouvoir l'émergence de nouveaux services de transport

Aux côtés des offres classiques de transport collectif et des systèmes de vélos en libre-service, d'autopartage et de covoiturage déjà éprouvés, des attentes nouvelles émergent autour du transport fluvial, des véhicules autonomes (projet Navly, etc.), des cyclopousses... Tout en poursuivant l'accompagnement des services ou expérimentations existants, il s'agira de rester en veille active pour mobiliser toutes les technologies et innovations pertinentes au regard des besoins du territoire, des contraintes de desserte et de la nature des réponses apportées par ces modes.

L'opportunité d'étendre les offres de transport fluvial pourrait ainsi être étudiée pour la desserte de certains quartiers ou équipements (Cité internationale, Vaise, Musée des Confluences...). Ces services pourraient par exemple offrir une alternative qualitative, ludique et valorisante notamment pour le déplacement des touristes afin d'éviter les voitures et les cars en centre-ville... Il importe pour cela :

- de travailler dans une optique de complémentarité avec les offres de transport collectif ;
- de décloisonner les approches et les fonctions (intégration des volets tourisme, tourisme d'affaires et rayonnement de la ville) ;
- de développer une approche innovante dans les montages et les partenariats.

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

En continu

- Favoriser la recherche et l'innovation numérique appliquée à la mobilité (maîtrise d'ouvrage Métropole de Lyon et autres collectivités compétentes, en partenariat avec les acteurs privés et publics de la mobilité)
- Veille active pour mobiliser toutes les technologies et innovations pertinentes au regard des besoins du territoire (maîtrise d'ouvrage Métropole de Lyon et autres collectivités compétentes, SYTRAL en partenariat avec les acteurs privés et publics de la mobilité, l'agence d'urbanisme)

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nouveaux services ou systèmes étudiés
- Nouveaux services ou systèmes mis en place

Fiche Action 8.3

Garantir la viabilité financière du système de mobilité

À une heure où le contexte de financement public est devenu de plus en plus contraint, la recherche d'une viabilité financière de l'ensemble du système de mobilité est essentielle. Quatre grandes orientations doivent guider l'action en ce domaine :

- **évaluer et faire connaître la réalité des coûts du système de mobilité ;**
- **assurer le financement du fonctionnement et de la maintenance des réseaux de transports collectifs pour en garantir l'attractivité ;**
- **mobiliser les sources de financement du système de mobilité en cohérence avec les objectifs du PDU ;**
- **orienter la demande de mobilité en cohérence avec les objectifs du PDU.**

Action 1 Mettre en place un compte-déplacements

Un compte-déplacements est un outil visant à éclairer le pilotage financier des politiques de déplacements. Il permet la transparence et la diffusion de l'information sur la réalité des coûts et sources de financement du système de mobilité. Il doit être actualisé régulièrement pour éclairer judicieusement les choix et vérifier la compatibilité des investissements par rapport aux objectifs des politiques publiques.

L'agglomération lyonnaise pourra être un terrain d'expérimentation pour la réalisation d'un compte-déplacements sur la base de la méthodologie simplifiée en cours de développement par le Cerema.

Cette démarche s'appuiera sur des correspondants dans chaque institution, dont le travail partenarial et la collaboration perdureront pour le suivi et la mise en œuvre du PDU, sous l'animation du SYTRAL. Les partenaires du PDU s'engagent à alimenter annuellement le compte-déplacements.

Action 2 Lutter contre la fraude dans les transports collectifs

Le taux de fraude dans les transports collectifs urbains de l'agglomération se situe aujourd'hui autour de 10 %. Si ce taux reste satisfaisant en comparaison d'autres réseaux, il représente une perte de recette de 10 millions d'euros par an pour le réseau TCL, soit le coût d'acquisition d'une rame de métro, de quatre rames de tramway ou de 40 nouveaux bus.

Si les comportements de fraude peuvent être divers, il convient tout d'abord d'améliorer l'ensemble de la chaîne de la lutte contre la fraude :

- présence d'agents de contrôle et incitation à la validation sur les lignes du réseau TCL, dans les bus particulièrement ;
- diversification des méthodes de contrôle ;
- meilleure connaissance et appropriation de la gamme tarifaire sociale par la population ;
- bon fonctionnement et mise à disposition aisée des outils de distribution et de validation des titres.

Il convient également d'améliorer le recouvrement des amendes, en utilisant notamment les dispositions prévues par la loi Savary du 22 mars 2016 qui permettent d'identifier tout fraudeur et de le poursuivre.

L'objectif pour 2017 – 2022 est de diminuer le taux de fraude global sur le réseau TCL et d'augmenter le taux de validation, notamment sur le réseau de bus.

Action 3

Optimiser les ressources financières et étudier l'opportunité de nouveaux systèmes de financement

Le plan de mandat du SYTRAL, la programmation pluriannuelle des investissements de la Métropole de Lyon sur la période 2015-2020 et les budgets des autres collectivités, ont été établis sur des fondements financiers consolidés permettant la mise en œuvre des programmations du PDU d'ici 2022. Les projets prévus par le PDU sur la période 2022-2030, compatibles avec leurs capacités financières, laissent ouvertes les réflexions pour optimiser les ressources financières et développer encore des marges de manœuvre, à l'image de ce qui a été fait lors des périodes précédentes.

Une réflexion sur les ressources doit donc être menée en abordant différents volets :

- diminuer les dépenses d'exploitation (optimiser l'offre, favoriser la mobilité intermodale, mutualiser des actions...) ou abandonner des investissements incompatibles avec les besoins prioritaires de déplacement ;
- trouver de nouvelles ressources sans atteindre un effet d'élasticité négative (hausse tarifaire des services et contraintes d'une tarification sociale, hausse de la fiscalité et contraintes du coût du travail), ou avec un effet d'élasticité négative recherché car dissuasif (péage urbain) ;
- engager une phase de désendettement permettant ensuite un meilleur autofinancement à due concurrence des annuités d'emprunt ainsi gagnées.

En complément, le concept de « carte de circulation multimodale » pourra être approfondi. Ce concept a été élaboré par le Certu en 2005, mais n'a jamais été mis en œuvre. Il correspond à une formule d'abonnement qui donne libre accès au réseau de voirie et au réseau TCL : toute personne (résidant ou non dans l'agglomération) qui souhaite se déplacer sur le réseau de voirie de l'agglomération ou sur le réseau TCL doit acquérir un titre de transport, correspondant à un droit à utiliser ces deux réseaux ; comme pour la tarification TCL actuelle, des tarifs sociaux peuvent être proposés. L'objectif est de faire contribuer différemment les usagers au financement des réseaux de transport de l'agglomération, tout en incitant à un moindre usage de la voiture particulière.

Dans le cadre de la réflexion sur les nouvelles sources de financement, il s'agira également de définir les lignes de partage et les complémentarités possibles entre politiques publiques et initiatives privées, que ce soit en étudiant les possibilités de financements mixtes ou plus largement en étudiant les possibilités de mobilisation d'investissements privés.

Parmi les services de mobilité, le stationnement est globalement générateur de recettes nettes et peut être une source de financement de la mobilité. Aujourd'hui sur le territoire métropolitain, il génère au total 37 M€ de recettes pour 15 M€ de charges, soit un résultat net de 22 M€/an qui se répartit entre la Métropole de Lyon (13 M€/an) et les communes (9 M€/an). Avec la réforme de la dépénalisation et une extension des zones à stationnement payant, le montant des recettes pourrait être multiplié par 3 ou 4.

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

2018

- Engagement de la réalisation du compte-déplacements (maîtrise d'ouvrage SYTRAL en partenariat avec la Métropole de Lyon, les autres collectivités locales concernées et l'État)

2019

- Engagement de l'étude sur l'opportunité et les modalités de mise en œuvre de nouveaux systèmes de financement (maîtrise d'ouvrage SYTRAL en partenariat avec la Métropole de Lyon)

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Évolution du taux de fraude
- Évolution de la répartition des contributions des différents acteurs au financement du système de mobilité, par mode et par territoire

Fiche Action 8.4

Mise en œuvre et suivi du PDU

Parce qu'il définit les grands objectifs des politiques de déplacement à l'horizon 2030 et qu'il prévoit des actions permettant de les atteindre, le PDU est un document dont la mise en œuvre effective et le suivi sont stratégiques. Cela implique :

- **de pérenniser des scènes de dialogue garantissant la bonne mise en œuvre des orientations ;**
- **d'assurer leur déclinaison localement, à une échelle plus fine ;**
- **de donner une place aux habitants et usagers du territoire dans le suivi et la mise en œuvre du PDU.**

Action 1 S'appuyer sur des partenariats ou des dialogues entre partenaires pour le suivi de la mise en œuvre du PDU

La démarche de révision du PDU pilotée et sous maîtrise d'ouvrage SYTRAL, s'est appuyée sur une commission dédiée et sur un comité de pilotage politique partenarial ayant permis de définir un projet partagé. Ces instances regroupaient :

- pour la première, les représentants au SYTRAL des territoires concernés par le PDU ;
- pour la seconde, le SYTRAL, la Métropole de Lyon, le Département du Rhône, la Région, l'État, le Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise et le Syndicat de l'Ouest lyonnais.

Dans le cadre de la mise en œuvre du PDU, il s'agira de s'appuyer sur les partenariats ou dialogues entre partenaires pour éclairer la préparation des étapes ou démarches suivantes :

- suivi annuel de la mise en œuvre du PDU ;
- évaluation à 5 ans du PDU ;
- déclinaison territoriale du PDU dans le cadre des plans locaux de mobilité en vue d'assurer la traduction des objectifs et actions du PDU ;
- démarches de concertation et de mobilisation citoyenne ;
- échanges en cas de difficultés d'interprétation des orientations du PDU.

Au regard des objectifs et actions à mettre en œuvre, ces échanges pourront impliquer au niveau adéquat des partenaires supplémentaires pour les sujets justifiant leur éclairage et/ou mettant en jeu leurs prérogatives.

Action 2 Mettre en place une démarche impliquant les habitants et usagers du territoire dans le suivi et la mise en œuvre du PDU

Pour alimenter la révision du PDU, un travail a été mené avec des groupes d'habitants volontaires afin d'étayer les éléments de diagnostic par le point de vue d'habitants aux profils diversifiés. Ces travaux ont utilement alimenté l'écriture du PDU.

L'atteinte des objectifs du PDU reposant en grande partie sur des évolutions de comportements individuels, il apparaît opportun de poursuivre le dialogue avec les habitants et usagers des systèmes de mobilité, pendant la mise en œuvre et pour les démarches de suivi-évaluation du PDU. Il sera souhaitable dans ce cadre de stimuler et d'organiser la parole citoyenne, en relation étroite et en complémentarité avec les nombreuses scènes de concertation existantes dans l'agglomération.

Les objectifs suivants pourraient être fixés à cette démarche :

- poursuivre et entretenir l'appropriation du PDU et l'acculturation à ses enjeux par le grand public, y compris en intégrant les questions de santé, de développement économique… ;
- impliquer la population et les usagers du territoire dans le processus de suivi du PDU, pour enrichir l'évaluation de la démarche par un regard de non-spécialistes ;
- donner une place aux habitants et usagers dans la construction de certaines actions, notamment celles pour lesquelles une implication citoyenne apportera une vraie plus-value à la mise en œuvre du PDU.

Quelques pistes d'action non limitatives peuvent être mentionnées :

- élaborer des diagnostics partagés et imaginer des solutions adaptées à la diversité des attentes et besoins (par exemple sous forme d'ateliers citoyens avec des habitants de quartiers inscrits en politique de la ville, avec des étudiants, etc.) ;
- mener à bien des démarches collaboratives innovantes de définition de projets (avec par exemple des forums de citoyens pour co-construire des projets d'espaces publics, de pôles d'échanges...) ;
- organiser l'expression des points de vue sur des sujets majeurs concernant les déplacements, afin d'éclairer la décision publique (par exemple, par le biais de conférences de consensus, sur des sujets comme le financement des transports...).

Action 3 Décliner territorialement le PDU dans le cadre de plans locaux de mobilité

La bonne mise en œuvre du PDU implique que ses grandes orientations soient déclinées territorialement dans le cadre de démarches de type « plan local de mobilité ». L'élaboration de ces plans locaux de mobilité est pilotée par le Métropole de Lyon et la CCEL sur leurs territoires respectifs. Les six communes de l'Ouest lyonnais sont couvertes par une démarche établie à l'échelle du Syndicat de l'Ouest lyonnais ou des intercommunalités membres. Les communes ou/et les instances de gouvernance les regroupant (par exemple les CTM sur le territoire de la Métropole de Lyon) participent à l'élaboration du plan local de mobilité.

Les plans locaux de mobilité abordent tous les axes stratégiques du PDU. Le contenu du plan local de mobilité est conçu comme un guide pour décliner concrètement et préciser le programme d'action du PDU, et en particulier pour celles relevant de la responsabilité de la Métropole de Lyon, des communes ou de leurs groupements. Chacun des acteurs s'engage sur la bonne mise en œuvre en toute cohérence des actions qui sont de son ressort sur le territoire concerné.

Les engagements des différents partenaires peuvent être formalisés, par exemple dans des contrats précisant les plans de financement et calendriers de réalisation.

Calendrier, maîtrise d'ouvrage et financement

En continu

- Réunions de la commission PDU du SYTRAL et du comité de pilotage PDU
- Démarche impliquant les habitants et usagers du territoire dans le suivi et la mise en œuvre du PDU (maîtrise d'ouvrage SYTRAL)
- Suivi annuel et évaluation à cinq ans (maîtrise d'ouvrage SYTRAL)
- Plans locaux de mobilité (maîtrise d'ouvrage Métropole de Lyon, CCEL, Syndicat de l'Ouest lyonnais ou ses intercommunalités membres sur leurs territoires respectifs en partenariat avec les partenaires du PDU, communes)

Proposition d'indicateurs de suivi et d'évaluation

- Nombre de réunions de la commission PDU du SYTRAL et du comité de pilotage PDU
- Nombre de démarches d'implication des habitants et usagers du territoire
- Dates d'adoption des plans locaux de mobilité

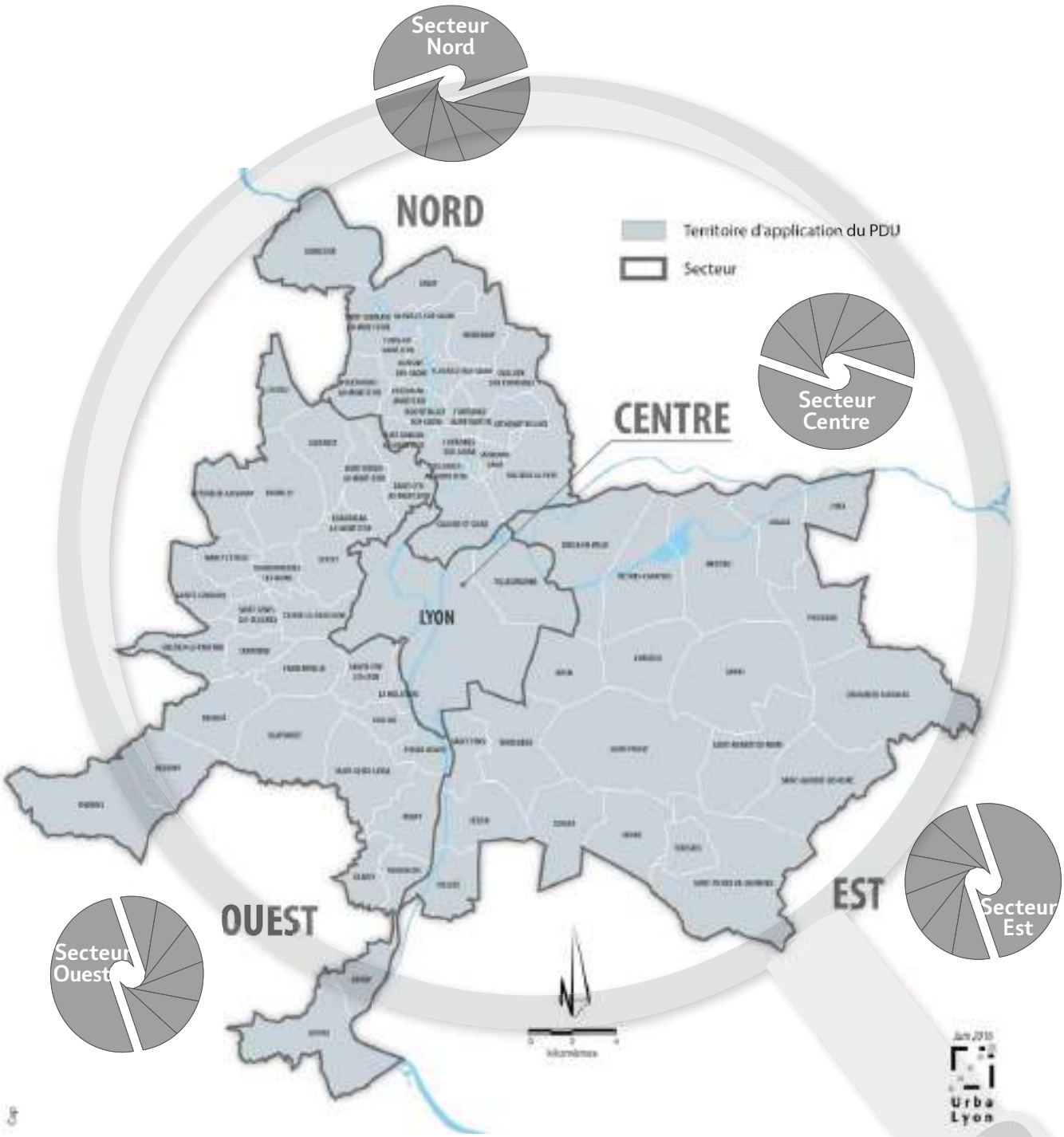
FOCUS par secteurs

Les focus par secteurs apportent des éclairages particuliers sur chaque grand secteur. Ils déclinent certaines des actions du PDU décrites dans la partie du présent document intitulée « les 8 axes de la stratégie d'action ».

Ils pourront constituer une trame de cadrage pour les déclinaisons territoriales ultérieures du PDU.

Les sujets dits « transverses » tels le partage de l'espace public, le stationnement, le covoiturage, les taxis, les deux-roues motorisés, le transport fluvial, l'étude de nouveaux services de transport ou innovant qui concernent de façon différenciée chacun des secteurs sont traités dans les axes stratégiques.

géographiques



PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Focus sur le secteur Est

PRÉAMBULE

Les focus par secteurs apportent des éclairages particuliers sur chaque grand secteur. Ils déclinent certaines des actions du PDU décrites dans la partie du présent document intitulée « les 8 axes de la stratégie d'action ».

Ils pourront constituer une trame de cadrage pour les déclinaisons territoriales ultérieures du PDU.

Les sujets dits « transverses » tels le stationnement, le covoiturage ou le partage de l'espace public sont traités dans les axes stratégiques.

Rappel des enjeux du secteur Est

Ce secteur se compose de la Communauté de communes de l'Est lyonnais (CCEL) et des conférences territoriales des maires de Rhône Amont, Porte des Alpes et Portes du Sud pour la Métropole de Lyon.

Les principaux résultats de l'enquête déplacements de 2015

Sur l'Est de l'agglomération les comportements de mobilité ont légèrement progressé de façon positive mais la voiture reste le premier mode de déplacements (60 %). La marche est le deuxième mode de déplacements (26 %) et les transports collectifs le troisième (11 %).

Les volumes de déplacements automobiles sont très importants, supérieurs à ceux du Centre, ce qui explique que les enjeux de pollution et de nuisances en général, perdurent. L'**équipement automobile des ménages est resté stable entre 2006 et 2015**.

Sur près de 1,5 million de déplacements tous modes, **60 % se font en interne au secteur et un quart avec le Centre**.

Ce territoire en fort développement enregistre les plus fortes hausses de déplacements de l'agglomération : +117 000 déplacements, soit +9 %.

Les **hausses observées sont largement liées aux flux internes** (+73 000 soit +9 %), **avec une part importante de déplacements intra-communaux où l'usage de la voiture reste élevé** (notamment en 2e et 3e couronne).

Un **renforcement des liens avec les territoires hors agglomération est constaté** (+32 000 soit +22 %), notamment avec le « Grand Est », **où l'usage de la voiture reste massif : supérieur à 90 %**.

L'usage des transports collectifs progresse fortement avec le Centre avec des parts modales comprises entre 26 % et 36 %.

Concernant les distances en 2015, 35 % des déplacements de moins de 1 km sont encore faits en voiture.

Rappel de la synthèse du diagnostic

Secteur-clé pour le développement résidentiel et économique de l'agglomération, le secteur Est pose un problème aigu d'adéquation entre le système de mobilité et le développement urbain programmé à court et moyen terme.

Le réseau de transport collectif doit être étendu et amélioré, dans sa capacité et sa performance, pour répondre aux enjeux de développement de ce territoire. Les corridors de la ligne T3 et des futures liaisons A8 et centre-est, la desserte de Vaulx-en-Velin ou de Saint-Fons sont concernés au premier chef.

Pour autant, l'amélioration des conditions d'accès aux emplois et aux établissements d'enseignement supérieur, tout comme les réponses à apporter aux besoins de mobilité des habitants des quartiers de la politique de la ville, doivent faire l'objet d'une réflexion intégrant la diversité des solutions de mobilité, au-delà de l'alternative transports collectifs / automobile.

Il s'agit en effet d'accorder une vraie place pour les déplacements à pied ou à vélo dans ces quartiers mais aussi plus globalement en accès ou dans les polarités de ce secteur Est.

En parallèle, l'abaissement des vitesses sur les voies structurantes et l'amélioration de l'insertion urbaine des grandes voiries doivent permettre de réduire les nuisances subies par les riverains et ainsi améliorer l'attractivité de ces territoires.

Les principaux enjeux

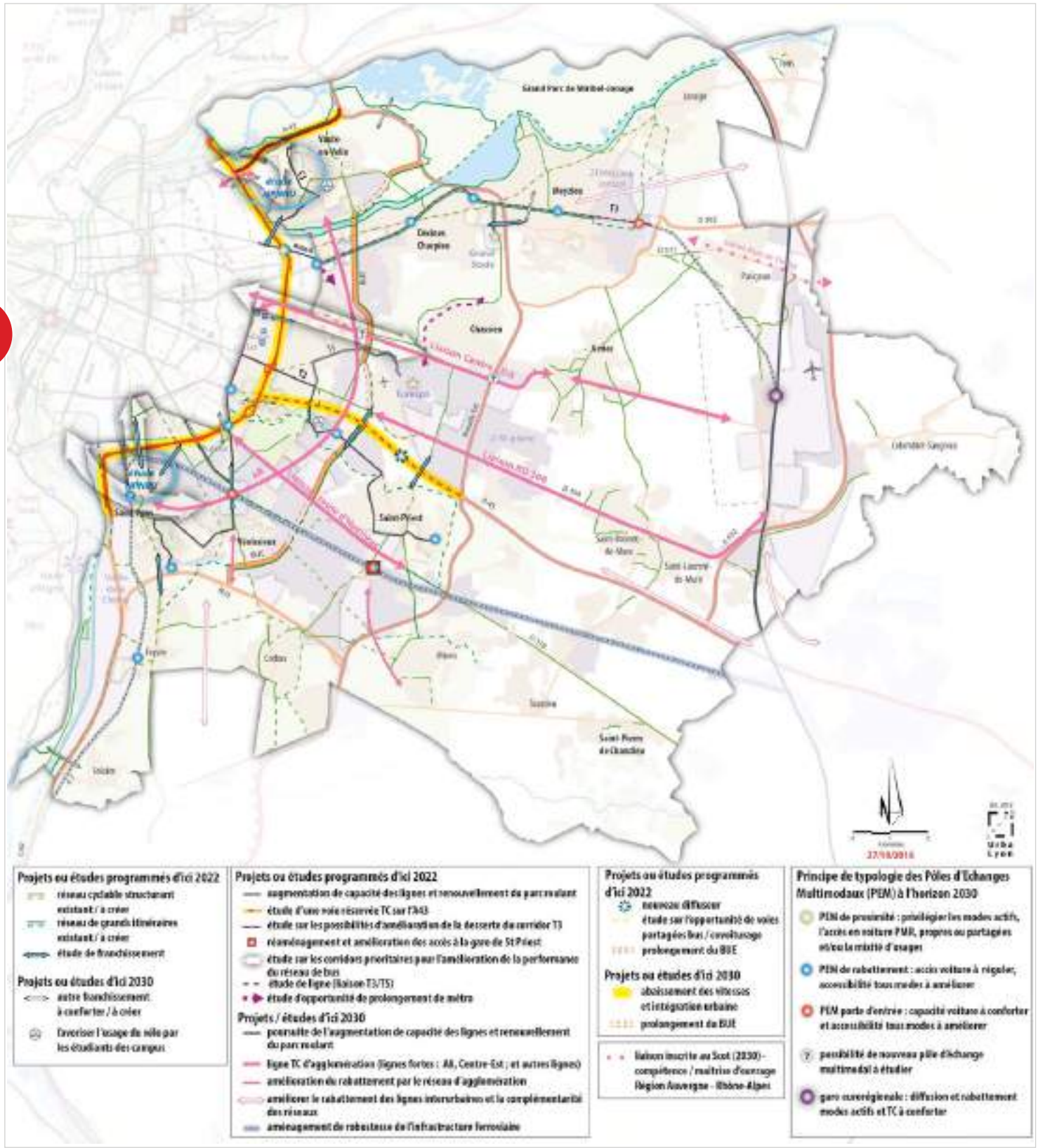
Les principaux enjeux et spécificités du secteur Est sont :

- la **diminution du trafic automobile** dans un secteur en plein développement, couplée à l'apaisement des circulations ;
- l'**accompagnement d'un développement urbain maîtrisé avec un développement des modes alternatifs à la voiture solo** en lien avec le secteur Centre (exemple du corridor T3) mais également pour les déplacements intracommunaux et entre polarités du secteur ;
- le **développement des liaisons fortes en transports collectifs** pour un maillage renforcé et une meilleure accessibilité aux pôles générateurs du secteur ;
- la **poursuite du désenclavement des quartiers en politique de la ville** par une approche multimodale des solutions : Vaulx-en-Velin Mas du Taureau, Bron Terraillon, Saint-Fons Arsenal notamment ;
- l'intégration urbaine des **franchissements des multiples coupures** (voies ferrées, voies fluviales), notamment pour favoriser l'usage des vélos et de la marche pour les déplacements de proximité ;
- l'accessibilité multimodale aux zones d'emplois : plateforme aéroportuaire, Vallée de la Chimie, ZI Mi-Plaine, ZI Sud-Est notamment ;
- l'accessibilité multimodale de tous les publics au Grand Parc Miribel Jonage, pôle majeur de nature, de loisirs et de culture de l'agglomération en maîtrisant la place de la voiture.

Secteur Est

Cartographie des actions du PDU programmées d'ici 2022 et à programmer d'ici 2030

Secteur Est


Projets ou études programmés d'ici 2022
réseau cyclable structurant existant / à créer
réseau de grands itinéraires existant / à créer
étude de franchissement
Projets ou études d'ici 2030
autre franchissement à conforter / à créer
favoriser l'usage du vélo par les étudiants des campus
Projets ou études programmés d'ici 2022
augmentation de capacité des lignes et renouvellement du parc roulant
étude d'une voie réservée TC sur l'A43
étude sur les possibilités d'amélioration de la desserte du corridor T3
réaménagement et amélioration des accès à la gare de St Priest
étude sur les corridors prioritaires pour l'amélioration de la performance du réseau de bus
étude de ligne (liaison T3/T5)
étude d'opportunité de prolongement de métro
Projets / études d'ici 2030
poursuite de l'augmentation de capacité des lignes et renouvellement du parc roulant
ligne TC d'agglomération (lignes fortes : A8, Centre-Est ; et autres lignes)
amélioration du rabattement par le réseau d'agglomération
améliorer le rabattement des lignes interurbaines et la complémentarité des réseaux
aménagement de robustesse de l'infrastructure ferroviaire
Projets ou études programmés d'ici 2022
nouveau diffuseur
étude sur l'opportunité de voies partagées bus / covoiturage
prolongement du BHE
Projets ou études d'ici 2030
abaissement des vitesses et intégration urbaine
prolongement du BUE
liaison inscrite au Scot (2030) - compétence / maîtrise d'ouvrage Région Auvergne - Rhône-Alpes
Principe de typologie des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) à l'horizon 2030
PEM de proximité : privilégier les modes actifs, l'accès en voiture PMR, propres ou partagées et/ou la mixité d'usages
PEM de rabattement : accès voiture à régaler, accessibilité tous modes à améliorer
PEM porte d'entrée : capacité voiture à conforter et accessibilité tous modes à améliorer
possibilité de nouveau pôle d'échange multimodal à étudier
gare suprarégionale : diffusion et rabattement modes actifs et TC à conforter

LES ACTIONS STRATÉGIQUES POUR LE SECTEUR PROGRAMMÉES D'ICI 2022

Le maillage et l'augmentation des capacités métro et tramway

(Cf. fiche action 3.1 pour davantage de précisions)

L'augmentation de capacité du réseau métro doit lui permettre de jouer pleinement son rôle de réseau structurant dans le développement urbain de l'agglomération et les déplacements de ses habitants.

Pour le secteur Est, les effets se sentiront directement sur la **ligne A** (+12 % de capacité), dont les points d'entrée sont **Vaulx-la-Soie et Laurent Bonnevay**, et sur la **ligne D** (+16 % de capacité) dont les points d'entrée sont **Mermoz, Parilly et gare de Vénissieux**.

L'augmentation de capacité du réseau de tramway doit permettre de répondre à l'augmentation de la fréquentation sur ce réseau à l'horizon 2020. L'objectif est d'atteindre des gains de capacité de l'ordre de 15 % pour la **ligne T2 (Saint-Priest Bel Air – Perrache)** et de 30 % pour la **ligne T4 (Hôpital Feyzin Vénissieux – Part-Dieu – La Doua)**.

Par ailleurs, l'opportunité d'un prolongement du métro A vers le BUE sera étudiée. Cette étude pourrait permettre d'évaluer l'intérêt et la possibilité à terme de doter le secteur Est de l'agglomération d'une nouvelle porte d'entrée sur le réseau métropolitain, connectée le mieux possible au réseau maillé de transports collectifs.

Le corridor T3 (Part-Dieu – Vaulx-en-Velin – Décines – Meyzieu)

(Cf. fiche action 3.1)

Au-delà de la mise en service de rames longues, les perspectives à l'horizon 2020 sur T3 font état de problèmes de saturation. Des études complémentaires sont donc à mener afin de déterminer les solutions envisageables pour améliorer la desserte du corridor T3, en fonction des contraintes actuelles d'exploitation commune avec Rhônexpress. Quatre pistes de solutions pourraient être plus particulièrement explorées pour en mesurer les intérêts ou limites :

- la faisabilité de la réservation d'emprises le long de l'infrastructure actuelle T3/Rhônexpress utiles à l'amélioration de l'exploitation ;
- l'étude de la modification du terminus Rhônexpress à la Part-Dieu ;
- l'éventuelle création de nouveaux franchissements ou de nouvelles stations ;
- les montages contractuels et juridiques.

Les liaisons d'agglomération maillées

Le maillage du réseau de transports collectifs et son efficacité font l'objet de deux projets majeurs :

- l'amélioration des conditions d'exploitation et de la qualité de service proposée aux voyageurs de la **ligne C3**, première ligne de bus du réseau en termes de fréquentation, apparaît indispensable. Afin d'améliorer ses performances en termes de vitesse commerciale et de régularité, un double site propre sera aménagé sur 5,5 km entre le pont Lafayette et le pôle d'échanges de Laurent Bonnevay ; elle viendra améliorer l'attractivité de la ligne C3 pour Vaulx-en-Velin notamment en permettant un gain de temps de parcours de 10 minutes mettant ainsi la Presqu'île de Lyon à 28 minutes du centre de Vaulx-en-Velin, et la Part-Dieu à 22 minutes ;
- **T6 aux Hôpitaux Est** : la ligne A7 Debourg – Hôpitaux Est – La Doua sera réalisée dans une première phase d'ici 2019 avec l'aménagement de la ligne de tramway T6 entre Debourg et

Les actions stratégiques pour le secteur programmées d'ici

2022

Hôpitaux Est. Cette ligne permettra un maillage renforcé avec les lignes de tramway T1, T2, T4 et T5 et avec les lignes de métro B à Debourg et D à Mermoz Pinel. Sa réalisation sera ensuite poursuivie jusqu'à la Doua.

Améliorer la performance du réseau de bus

Le réseau de transport collectif urbain constitue une alternative essentielle à la mobilité automobile. Néanmoins si les réseaux métro et tramway disposent aujourd'hui d'une réelle attractivité liée à leur efficacité garantie par leur circulation en site protégé, ce n'est pas le cas des lignes de bus qui sont nombreuses à souffrir de la congestion (cf. fiche action 3.3).

Pour le territoire de l'Est, le corridor suivant est identifié comme prioritaire :

- le corridor reliant Saint-Fons au Centre en ciblant notamment les lignes de bus C12 et 60.

Au-delà de celui de Saint-Fons, les autres corridors à traiter sont :

- le corridor de la route de Genas reliant Lyon, Chassieu et Genas qui préfigure la ligne forte Centre-Est, en ciblant les lignes de bus 25 et C9 ;
- le corridor Vaulx grande île vers l'hypercentre rive gauche de Lyon en ciblant les lignes de bus 7 et 37 ;
- le corridor entre Rhône Amont et le Centre autour de la ligne de tramway T3 en ciblant notamment la ligne de bus 67.

Les études de faisabilité et la programmation de réalisation seront réalisées d'ici 2022. Les aménagements pourront s'étaler jusqu'à la période 2023-2030.

Le **développement des rabattements/diffusions de manière efficace vers/depuis les points d'entrée des réseaux lourds TC** (métro et gares) **est réaffirmé** notamment vers gare de Vénissieux, Mermoz Pinel et les stations de T3.

Engager une réflexion sur la desserte locale du pôle d'emploi de la Plaine Saint-Exupéry

(Cf. fiche action 3.3)

Une réflexion sera engagée dès 2018 pour une desserte locale du pôle d'emploi de la Plaine Saint-Exupéry avec l'objectif de proposer des solutions de mobilité compatibles avec les besoins et les contraintes administratives et juridiques qui seront identifiés et quantifiés.

Améliorer la desserte tous modes des quartiers en politique de la ville

(Cf. fiche action 6.1)

En cohérence avec le contrat de ville métropolitain, l'étude, de niveau stratégique et prospectif, de la desserte tous modes des quartiers de Villeurbanne et Vaulx-en-Velin « Saint-Jean » / « Grande Île » ainsi que celle du quartier Saint-Fons « Arsenal/Carnot-Parmentier » est prioritaire dans le cadre de la programmation du PDU. Cette étude sera réalisée dans le cadre du protocole de préfiguration du Nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) pour éclairer la programmation des interventions sur la politique de la ville d'ici 2027.

LES ACTIONS STRATÉGIQUES POUR LE SECTEUR PROGRAMMÉES D'ICI 2022

Études de faisabilité de grand contournement de l'agglomération lyonnaise

La configuration actuelle du réseau autoroutier conduit à faire passer du trafic de transit au cœur de l'agglomération et sur les voies structurantes du secteur Est. Cette situation génère des nuisances importantes pour les populations. Aussi il est nécessaire de pouvoir écarter le trafic de transit. À cette fin, des études sont menées par l'État notamment portant sur la faisabilité technique, juridique et financière d'itinéraires de grand contournement situés hors du cœur de l'agglomération et sur des dispositifs d'incitation à leur usage. La possibilité d'élargir l'A46 Sud à deux fois trois voies entre l'A43 et l'A7 est étudiée par ASF dans le cadre de la politique de relance autoroutière.

Étude d'un nouvel accès à Eurexpo

Une étude d'un nouvel accès depuis l'A43 avec un nouvel échangeur sera réalisée en vue d'améliorer l'accès au site d'Eurexpo.

Schéma directeur d'agglomération de la gestion de trafic

Dans le cadre du SDAGT, est étudiée notamment l'opportunité d'une voie réservée aux transports collectifs et au covoiturage sur la partie urbaine des autoroutes A7, A42, A43, cette dernière étant prioritaire (cf. fiche action 3.4).

La poursuite de la réalisation du Boulevard urbain Est (BUE)

Ce projet répond aux principaux objectifs suivants : renforcement de la trame viaire, amélioration de la fluidité du trafic local, amélioration de la desserte des zones urbaines, tout en intégrant de l'espace pour une offre de transports alternatifs (vélos, piétons, transports collectifs). La **réalisation de la section de l'Aviation, située entre le carrefour Schumann au nord et l'échangeur Aviation sur l'A43 au sud**, permettra d'amorcer la transformation urbaine de ce territoire.

Le développement des modes actifs (vélo et marche)

Accroître l'usage du vélo

RAPPEL

35 % des déplacements de moins de **1 km** des habitants de l'Est sont encore faits en voiture.

Pour développer l'usage du vélo dans les déplacements, il est nécessaire d'agir à la fois sur les itinéraires cyclables et sur le stationnement.

Pour donner une plus grande lisibilité au réseau cyclable, l'aménagement d'axes structurants apparaît indispensable. Le secteur Est, avec un relief plutôt favorable et des voiries nombreuses et larges apparaît comme un territoire propice à cela.

En lien avec les enjeux de déplacements identifiés en interne au secteur Est puis en lien avec le Centre, il convient de déterminer les futurs axes vélos structurants dans le plan des mobilités actives de la Métropole de Lyon et dans le plan modes doux de la Communauté de communes de l'Est lyonnais.

Les axes pré-identifiés sont notamment : la route de Genas, le Boulevard urbain Est sur la section Aviation, la RN6, la RD518, la voie verte entre Parilly et la Plaine d'Heyrieux.

Les actions stratégiques pour le secteur programmées d'ici

2022

Comme vecteur d'intermodalité, les itinéraires cyclables doivent pouvoir favoriser le rabattement ou la diffusion vers ou depuis des points d'entrée des réseaux de transports collectifs : parkings relais, stations de métro ou tramway.

Les points d'entrées identifiés sont :

- les stations des lignes de tramway T2, T3, T4 et T5 ;
- les gares : Saint-Priest, Vénissieux, Feyzin et Saint-Fons ;
- les parcs-relais : Vaulx La Soie, Meyzieu, Décines, Mermoz, Parilly, gare de Vénissieux.

Favoriser l'usage des vélos par les étudiants des campus de Bron Parilly et Vaulx-en-Velin mais aussi ceux résidant dans l'Est et étudiant dans les campus lyonnais (exemples avec le campus de La Doua ou bien le site du Campus Santé Est) ; cela s'intégrant tout à fait dans un plan de déplacements des campus (cf. fiche action 5.3).

Conforter la marche comme 2e mode de déplacement

Les aires de chalandise des arrêts/stations de transport en commun peuvent être parfois réduites du fait de l'imperméabilité de certains tènements dont le contournement induit une distance de marche rallongée et parfois rédhibitoire.

Afin d'y remédier, il convient d'agir sur l'aménagement de nouveaux cheminements piétons favorisant un accès piétons aux points d'entrée des réseaux de transport collectif : exemples de Vaulx-en-Velin – La Soie, Décines Grand Large.

Il conviendra également d'apaiser la circulation dans les centres-bourgs.

Améliorer les franchissements pour les piétons et les vélos

(Cf. fiche action 2.4)

Dans le secteur Est les grandes coupures à prendre en compte sont : le passage du périphérique au niveau de la route de Vienne, du secteur du Puisoz/Parilly et de Cusset, le franchissement du Boulevard Urbain Sud avec la voie verte Feyzin-Vénissieux, les traversées de l'A43 à Saint-Priest par le réaménagement du BUE et du chemin du Lortaret, les traversées de la voie ferrée Lyon - Grenoble au niveau de la gare de Vénissieux, le franchissement de la rocade Est/A46 par le réaménagement du chemin du Rambion...

Par ailleurs, l'urbanité du périphérique Laurent Bonnevay doit être renforcée, en engageant une étude pour proposer un traitement visuel en lien avec le développement des territoires traversés (traitement paysager, suppression du caractère autoroutier, aménagement éventuel de voies réservées aux transports collectifs, mise en œuvre opérationnelle des agrafes urbaines...).

LES ACTIONS STRATÉGIQUES POUR LE SECTEUR À PROGRAMMER D'ICI 2030

Développer l'utilisation du train

Le transport ferroviaire permet de rejoindre le secteur Centre (Perrache, Jean Macé) avec des temps de parcours extrêmement attractifs. Pour autant, une valorisation de ce service semble devoir être mise en œuvre en :

- communiquant sur l'offre existante sur la ligne Lyon-Vienne pour les gares de Saint-Fons, Feyzin ;
- renforçant la robustesse de la ligne Lyon/Grenoble qui dessert Saint-Priest et Vénissieux, en lien avec le traitement du nœud ferroviaire lyonnais ;
- faisant de la gare de Saint-Priest un pôle d'échanges multimodal attractif et accessible ;
- développant l'urbanisation autour et en lien avec le pôle d'échanges de Vénissieux ;
- étudiant l'opportunité de revoir le niveau de service en gare de Saint-Fons en lien avec l'arrivée à étudier de la ligne forte A8.

La question majeure et transversale de la tarification intégrée est développée dans la fiche 1.2.

Développer le réseau de transports collectifs d'agglomération maillé

La réalisation de nouvelles lignes fortes de surface doit venir compléter le maillage du réseau d'agglomération pour renforcer les liaisons entre polarités et l'interconnexion entre les lignes fortes :

- la **ligne forte A7** sera achevée au travers du prolongement de la ligne T6 jusqu'à la Doua ;
- la **ligne A8** reliera des communes de première couronne (Saint-Fons – Saint-Priest – Vénissieux – Bron – Vaulx-en-Velin) et proposera plusieurs connexions avec des axes radiaux forts (métro A et D, T4, T3, future ligne Centre-Est). Sa réalisation constituera une opportunité de répondre aux besoins de déplacements générés par le développement attendu des quatre polarités notamment dans les secteurs : Urbagare à Vénissieux, le QPV Arsenal-Carnot-Parmentier à Saint-Fons, Carré de Soie, le QPV Grande île à Vaulx. Elle permettra également d'améliorer l'accès aux équipements comme les campus de Vaulx et Bron, et aux zones d'activité de ce secteur ;
- la **ligne Centre-Est**, liaison radiale complémentaire à la ligne T3, reliera le Centre aux polarités de Bron, Chassieu, Genas puis en direction de la Plaine Saint-Exupéry, en desservant également les quartiers Sud de Vaulx et de Villeurbanne (Bel Air). La ligne empruntera le corridor de la route de Genas qui accueillera du développement urbain supplémentaire d'ici 2030, notamment entre le périphérique et les Sept Chemins. L'itinéraire de cette ligne dans le Centre n'est pas déterminé ni son terminus : deux hypothèses l'une vers Grange Blanche, l'autre vers Part-Dieu peuvent être imaginées. Cette ligne améliorera la desserte du QPV de Bron Terraillon, ainsi que des secteurs en projet comme la ZAC des terrasses à Bron. Le secteur des Sept Chemins à l'interface des lignes A8 et Centre-Est, entre secteurs urbanisés à l'Ouest et moins denses à l'Est pourrait constituer une nouvelle porte d'entrée d'agglomération ;
- l'étude des conditions de réalisation d'une liaison structurante routière sur l'emprise ferroviaire **Pont-de-Chéruy – Meyzieu** (cf. fiche action 3.3) : plusieurs scénarios de desserte ont été étudiés dans le cadre des réflexions pour la modification de la DTA, le principe d'un axe structurant routier sur l'emprise du CFEL apparaît aujourd'hui privilégié, sans obérer une évolution de plus long terme vers une solution ferroviaire ;
- la liaison en transports collectifs entre **Vénissieux et le Boulevard Urbain Sud** (BUS) aura vocation à assurer un rabattement rapide en transport collectif, depuis le BUS vers la gare de Vénissieux, porte d'entrée majeure dans le réseau express métropolitain (métro D). L'enjeu de cette liaison pourra être de créer, quand les conditions seront réunies, une nouvelle porte d'entrée en amont du centre de Vénissieux, à proximité du réseau routier métropolitain ;

Les actions stratégiques pour le secteur à programmer d'ici

2030

- la liaison route d'**Heyrieux – Saint-Priest** aura vocation à améliorer la desserte de Saint-Priest, et notamment de la ZI Lyon Sud-Est, depuis la gare. Cette liaison en transports collectifs est aujourd'hui assurée en grande partie par la ligne C25 ;
- la liaison en transport collectif **Saint-Priest-Mions** aura vocation à assurer une fonction de rabattement vers la gare de Saint-Priest, depuis la commune de Mions. La gare de Saint-Priest devrait être réaménagée, pour renforcer son attractivité (accès en 10 minutes à la Part-Dieu) ;
- la liaison en transports collectifs **Saint-Priest – Colombier Saugnieu** aura vocation à relier de façon rapide les communes de la CCEL (Saint-Laurent-de-Mure, Saint-Bonnet-de-Mure, Colombier-Saugnieu), en rabattement sur le réseau express ou le réseau d'agglomération, pour faciliter leur accès au Centre de l'agglomération en transport collectif.

Orienter les usages de la voiture

La politique de stationnement est un levier majeur pour diminuer l'usage de la voiture. Elle doit être définie en cohérence avec les objectifs globaux de la politique de déplacements.

Une stratégie pour le rabattement vers les pôles d'échanges

(Cf. fiche action 1.3)

Concernant les pôles d'échanges et conformément à la stratégie décrite dans la fiche action 1.3, les pôles d'échanges d'entrée d'agglomération pour le territoire Est seront Vénissieux et Meyzieu ZI.

La question d'une future porte d'entrée aux Sept Chemins sera également à explorer en lien avec la réalisation à programmer des lignes fortes A8 et Centre-Est.

Les autres pôles d'échanges de l'Est feront l'objet d'un accès en voiture régulé au profit d'un accès privilégié en modes alternatifs à la voiture solo, avec une nécessaire cohérence avec les politiques communales de stationnement sur voirie aux abords des parcs-relais.

Faire évoluer la place et les usages de la voiture

L'apaisement de la vitesse de circulation sur les axes structurants comme le périphérique, la rocade Est, l'A43 est un enjeu majeur de santé publique pour les populations riveraines (cf. fiche action 4.3).

Par ailleurs, le tronçon nord du BUE sera réalisé.

RAPPEL

35 000 personnes résident à moins de 300 m du boulevard Laurent Bonnevay.

Nouvel accès depuis l'A43 au droit de la Plaine Saint-Exupéry

Le système de desserte existant ne répond que partiellement à la fonction économique métropolitaine du territoire, actuelle et en devenir (site des carrières de la Plaine d'Heyrieux, projet de site d'activités métropolitain « Portes du Dauphiné » conditionné à un accès autoroutier, flux logistiques massifs autour de pôles d'attraction...). Les flux de poids lourds se reportent en proportion significative sur le réseau routier secondaire et sont sources de nuisances importantes.

Pour l'accès au secteur de la Plaine Saint-Exupéry, les réflexions en vue de la création d'un nouveau diffuseur depuis l'A43, lié à la création de la zone d'activités « Porte du Dauphiné », devront respecter les principes inscrits dans la DTA.

LES ACTIONS STRATÉGIQUES POUR LE SECTEUR À PROGRAMMER D'ICI 2030

L'accessibilité multimodale de tous les publics au Grand Parc Miribel Jonage

La démarche Grand Parc 2030 a pour ambition la suppression du transit, la hiérarchisation des accès et du stationnement, l'amélioration de l'accessibilité transports collectifs/modes actifs et l'amélioration des points de franchissements du Canal.

Susciter et accompagner les changements de mobilité

Le territoire Est est caractérisé par la présence de grands générateurs de déplacements aux publics variés et, par conséquent, avec des besoins de déplacements très différents :

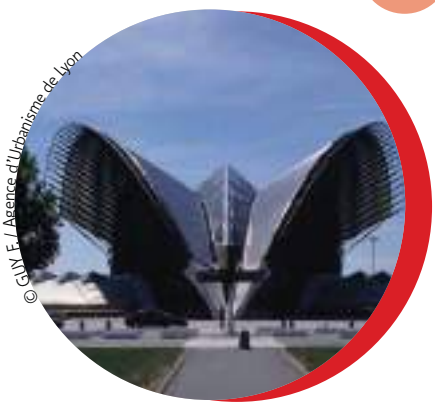
- événementiels : Eurexpo, le Grand Stade ;
- touristiques (tourisme d'affaires et de loisirs) : gare TGV et aéroport Saint-Exupéry, Grand Parc de Miribel Jonage ;
- pendulaires : de grandes zones industrielles ou d'activités ;
- universitaires : campus de Parilly et de Vaulx-en-Velin.

Pour y répondre, il convient de développer les démarches de plans de mobilité en créant les conditions de leur pérennité et en questionnant les rythmes des générateurs de déplacements pour améliorer l'accessibilité et désaturer les transports collectifs :

- **poursuivre les démarches de plan de déplacements inter-entreprises** dans les zones d'activités (ZI la Soie, ZI de Meyzieu les Gaulnes, ZI Mi-Plaine, ZI Sud-Est, Vallée de la Chimie, Plateforme aéroportuaire…) : en promouvant la diversité des solutions de mobilité (covoiturage, aménagements cyclables, desserte transports collectifs…) (cf. fiche action 5.3) ;
- **poursuivre la démarche partenariale sur la Plaine Saint-Exupéry** en lien avec le schéma de développement de la plate-forme aéroportuaire, afin de mettre en place un schéma multimodal des déplacements posant la question de l'accessibilité à la plate-forme pour le bassin d'emplois ;
- **proposer un plan de déplacements des campus qui concernera le campus de Bron-Parilly ainsi que celui de Vaulx-en-Velin (cf. fiche action 5.2) ;**
- **développer le co-voiturage en 3e couronne** notamment sur le territoire de la CCEL, à Solaize, à Jonage par exemple, en rabattement vers les points d'entrée des réseaux de transports collectifs avec du stationnement facilité.

Secteur Est

Les actions stratégiques pour le secteur à programmer d'ici 2030



© GUY F. / Agence d'Urbanisme de Lyon

© Jean-François Laurent/Agence d'Urbanisme de Lyon

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Focus sur le secteur Ouest

PRÉAMBULE

Les focus par secteurs apportent des éclairages particuliers sur chaque grand secteur. Ils déclinent certaines des actions du PDU décrites dans la partie du présent document intitulée « les 8 axes de la stratégie d'action ».

Ils pourront constituer une trame de cadrage pour les déclinaisons territoriales ultérieures du PDU.

Les sujets dits « transverses » tels le stationnement, le partage de l'espace public, l'étude de nouveaux services de transport ou innovants sont traités dans les axes stratégiques.

Rappel des enjeux du secteur Ouest

Le territoire Ouest est composé des 6 communes de l'Ouest lyonnais adhérentes au SYTRAL (Brindas, Chaponost, Grézieu-la-Varenne, Messimy, Sainte-Consorce, Thurins), et des conférences territoriales des maires Ouest Nord, Val d'Yzeron et Lones et Côteaux du Rhône pour la Métropole de Lyon.

Les principaux résultats de l'enquête déplacements de 2015

Sur l'Ouest de l'agglomération les comportements de mobilité ont légèrement progressé de façon positive mais la voiture reste le premier mode de déplacements (64 %). La marche est le deuxième mode de déplacements (22 %) et les transports collectifs le troisième (11 %).

Sur environ 1 million de déplacements (1 060 000), la répartition des déplacements est la suivante :

- **50 % de déplacements internes à l'Ouest, dont les 2/3 sont intracommunaux ;**
- 25 % avec le Centre ;
- 17 % avec les territoires extérieurs de l'agglomération ;
- 8 % avec les autres secteurs de l'agglomération (Nord et Est).

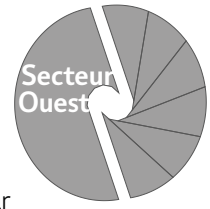
Une légère diminution du nombre de déplacements a été constatée entre les deux enquêtes de 2006 et 2015 (-5 %) et qui impacte essentiellement la mobilité automobile.

Les liens avec les territoires extérieurs se sont renforcés (+15 000 soit + 9 %), notamment avec le « Grand Ouest », où l'usage de la voiture reste massif car supérieur à 90 %.

L'usage des transports collectifs avec le Centre a progressé de 25 % à 33 % de part modale.

L'équipement automobile des ménages reste stable, mais un parc qui se diésélise fortement (41 % à 59 %).

Concernant les distances en 2015, **41 % des déplacements de moins de 1 km sont encore faits en voiture.**



Rappel de la synthèse du diagnostic

L'Ouest concentre des pôles d'emplois et équipements de premier plan, avec par exemple, Techlid, 2e pôle tertiaire de l'agglomération après la Part-Dieu, le biopôle de Marcy-l'Étoile, l'École nationale vétérinaire, le campus Lyon-ouest, ou plus au sud le site des Hôpitaux et la vallée de la Chimie.

La moitié des gares du périmètre du PDU (18 sur 36) sont localisées dans ce secteur ; le ferroviaire est donc un réseau structurant de ce territoire, bien qu'au final l'ensemble des gares ne totalise que 10 000 montées-descentes quotidiennes.

Plusieurs lignes majeures de bus irriguent les principales polarités urbaines et desservent Gorge de Loup, les gares de Vaise, Oullins, Perrache ou Bellecour. Leurs performances aux heures de pointe souffrent de la **forte congestion routière** et du manque d'aménagements dédiés, notamment lors des traversées de centres-bourgs. Les **continuités cyclables** sont à améliorer pour aménager un réseau structurant à l'échelle du secteur.

Enfin, ce territoire est couvert par des **infrastructures autoroutières majeures** (A6, A7, A89, A450, A47), génératrices d'importantes coupures et de nuisances compte tenu de leur niveau de trafic. Les perspectives de développement économique (site de Techlid, projets hôpitaux sud et Confluent-Saulaie) ou l'annonce de projets nouveaux ou modifiant les infrastructures routières à plus ou moins longue échéance (Anneau des Sciences, liaison A89-A466, réalisation de l'A45...), impliquent d'**anticiper dès aujourd'hui les stratégies, conditions d'utilisation et d'intégration urbaine de ce patrimoine routier**.

Les principaux enjeux

Les principaux enjeux et spécificités du secteur Ouest sont :

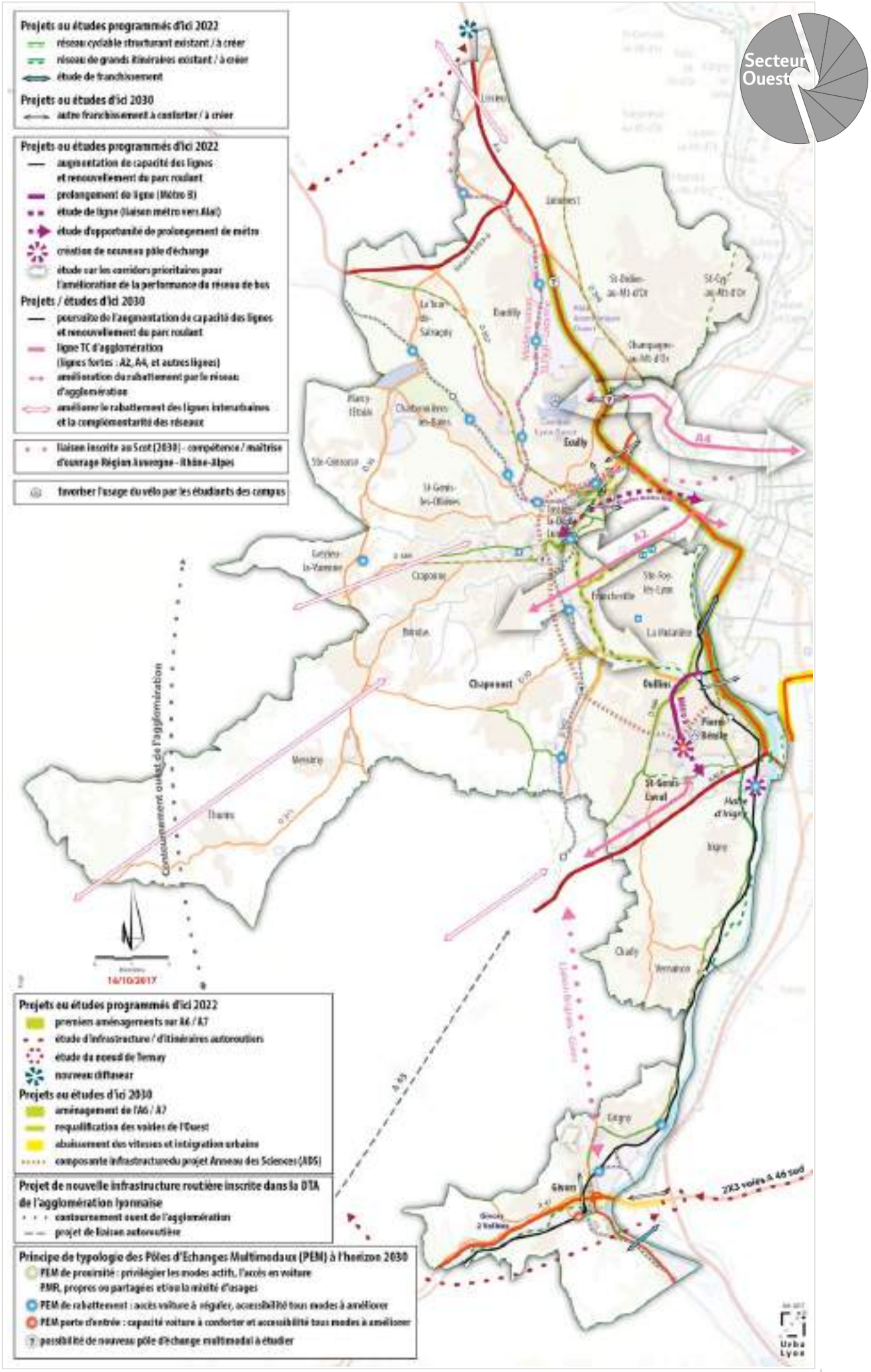
- la poursuite de la **diminution du trafic automobile** dans un secteur qui connaît des difficultés pour accéder au Centre ;
- l'intégration urbaine des **franchissements des multiples coupures** (voies ferrées, autoroutières, fluviales), notamment pour favoriser l'usage des vélos et de la marche pour les déplacements de proximité ;
- l'amélioration de l'attractivité des lignes de bus et des usages du vélo dans un cadre de circulation pacifiée sur et autour des infrastructures routières existantes ou à venir ;
- le lien avec les territoires voisins, en augmentation, qui doit pouvoir s'appuyer sur une valorisation du réseau ferroviaire, et notamment du tram-train de l'Ouest lyonnais, ainsi que sur une meilleure intégration des lignes interurbaines qui parcourent ce secteur.

© Jean-François Laurent/Agence d'Urbanisme de Lyon

© Jean-François Laurent/Agence d'Urbanisme de Lyon

Secteur Ouest

Cartographie des actions du PDU programmées d'ici 2022 et à programmer d'ici 2030


Secteur Ouest
Projets au études programmés d'ici 2022
réseau cyclable structurant existant / à créer
réseau de grands itinéraires existant / à créer
étude de franchissement
Projets au études d'ici 2030
autre franchissement à conforter / à créer
Projets au études programmés d'ici 2022
augmentation de capacité des lignes et renouvellement du parc roulant
prolongement de ligne (Métro B)
étude de ligne (liaison métro vers Alaï)
étude d'opportunité de prolongement de métro
création de nouveau pôle d'échange
étude sur les corridors prioritaires pour l'amélioration de la performance du réseau de bus
Projets / études d'ici 2030
poursuite de l'augmentation de capacité des lignes et renouvellement du parc roulant
ligne TC d'agglomération (lignes fortes : A2, A4, et autres lignes)
amélioration du rabattement par le réseau d'agglomération
améliorer le rabattement des lignes interurbaines et la complémentarité des réseaux
liaison inscrite au Scot (2030) - compétence / maîtrise d'ouvrage Région Auvergne - Rhône-Alpes
favoriser l'usage du vélo par les étudiants des campus
Contournement ouest de l'agglomération
14/10/2017
Projets au études programmés d'ici 2022
premiers aménagements sur A6 / A7
étude d'infrastructure / d'itinéraires autoroutiers
étude du noeud de Ternay
nouveau diffuseur
Projets au études d'ici 2030
aménagement de l'A6 / A7
requalification des voiries de l'Ouest
abaissement des vitesses et intégration urbaine
composante infrastructurelle du projet Anneau des Sciences (ADS)
Projet de nouvelle infrastructure routière inscrite dans la DTA de l'agglomération lyonnaise
contournement ouest de l'agglomération
projet de liaison autoroutière
Principe de typologie des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) à l'horizon 2030
PEM de proximité : privilégier les modes actifs, l'accès en voiture PMR, propres ou partagées et/ou la mixité d'usages
PEM de rabattement : accès voiture à régaler, accessibilité tous modes à améliorer
PEM porte d'entrée : capacité voiture à conforter et accessibilité tous modes à améliorer
possibilité de nouveau pôle d'échange multimodal à étudier
Urba Lyon

LES ACTIONS STRATÉGIQUES POUR LE SECTEUR PROGRAMMÉES D'ICI 2022

Les évolutions à venir du réseau autoroutier

Le devenir de la partie urbaine des autoroutes A6/A7

Au-delà du principe d'un déclassement de la partie urbaine des autoroutes A6/A7 dans la traversée de l'agglomération lyonnaise, il s'agit de concrétiser cette opportunité pour en supprimer le caractère autoroutier et d'engager les études de requalification en boulevard urbain pour proposer des aménagements selon un phasage de réalisation.

L'opportunité de la mise en œuvre d'itinéraires de transports collectifs sur la partie déclassée des autoroutes A6/A7 sera étudiée sur des voies dédiées, ouvertes aux taxis et voitures partagées (fiche action 4.1).

La liaison routière A89/A6

La liaison A89-A6 entre La Tour-de-Salvagny et Limonest, sous maîtrise d'ouvrage de l'État est en cours de réalisation pour une mise en service prévue en 2018 avec l'objectif de désaturer les voiries locales du trafic de transit.

Pour la liaison A89/A6/A46, il est visé la réalisation d'un barreau de liaison plus au nord dans la continuité d'A466, barreau dont les études d'opportunité doivent être engagées par l'État.

Étude pour de nouveaux diffuseurs sur l'A466

L'étude de création d'un ou plusieurs diffuseurs dans le secteur de la Plaine des Chères et en Val de Saône (A6/A466/A46) permettra d'évaluer l'opportunité de nouveaux aménagements au regard des objectifs suivants : améliorer la desserte et l'attractivité des territoires du Val de Saône et de la Plaine des Chères tout en soulageant le Pont de Neuville, écarter le trafic de transit local, notamment poids lourds, en traversée de Chasselay. La décision de réalisation d'ici 2030 sera fonction des résultats de l'étude et du montage financier.

L'arrivée de l'A45 et sa liaison avec A7/A46 sud

L'arrivée de l'A45 en entrée de l'agglomération lyonnaise devra faire l'objet d'un traitement adapté sur la base d'études d'itinéraires de raccordement au sud avec l'A7 et l'A46 sud pour la gestion du trafic de transit, ainsi que d'une étude sur le devenir de l'A47.

Développer l'utilisation du train

Le transport ferroviaire permet de rejoindre le secteur Centre (gare de Vaise, Saint-Paul, Perrache ou Part-Dieu) avec des temps de parcours extrêmement attractifs. Pour autant, une valorisation de ce service semble devoir être mise en œuvre sur les deux branches du tram-train de l'Ouest lyonnais (Brignais/Saint-Paul et Sain Bel/Saint-Paul) afin d'optimiser son usage.

Le traitement par la Région de la 3e branche du réseau ferroviaire de l'Ouest lyonnais, Lozanne/Saint-Paul (modernisation des infrastructures et de la desserte, aménagement du tunnel des Deux Amants), fait l'objet d'attentes fortes de la part des territoires (développement urbain et économique, notamment sur le secteur TECHLID) et des populations.

Les actions stratégiques pour le secteur programmées d'ici

2022

Le développement des autres lignes ferroviaires du secteur (Lyon/Saint-Étienne, et en frange pour le secteur Ouest Nord, la ligne Lyon/Villefranche) doit se faire via un matériel roulant plus capacitaire (en cours de déploiement par la Région Auvergne-Rhône-Alpes), et à plus long terme par un éventuel renforcement des fréquences, conditionné toutefois notamment à des mesures structurantes sur le nœud ferroviaire lyonnais, mesures en cours d'étude.

Le secteur Ouest est celui qui dispose du plus grand nombre de gares or certaines cumulent les difficultés : d'une part une faible densité alentour, et d'autre part une mauvaise accessibilité pour l'ensemble des modes. Elles sont donc difficilement desservies par les transports collectifs et peu accessibles pour les modes actifs.

Une réflexion est donc à mener pour une mise en valeur de ces gares portant sur un équilibre à trouver entre la densification autour des gares et une amélioration d'un accès multimodal, cela en lien avec une offre ferroviaire existante et adaptée. Les gares de Dardilly, Charbonnières, Tassin, Francheville sont, entre autres, concernées.

Par ailleurs, située sur la ligne Saint-Étienne/Lyon Perrache, l'ouverture de la halte d'Yvours à Irigny est prévue en septembre 2019. Un pôle d'échanges incluant un parking d'environ 300 places pour les voitures sera aménagé.

La question de la tarification intégrée étant majeure et transversale, ce sujet est développé dans la fiche action 1.2.

L'augmentation des capacités métro et tramway

L'augmentation de capacité du réseau métro doit lui permettre de jouer pleinement son rôle de réseau structurant dans le développement urbain de l'agglomération et les déplacements de ses habitants.

Pour le secteur Ouest, les effets se sentiront directement sur la **ligne B** (+30 %), dont les points d'entrée sont **gare d'Oullins puis ultérieurement Hôpitaux Sud**, et sur la **ligne D** (+16 %) dont les points d'entrée sont **gare de Vaise et Gorge-de-Loup**.

L'extension du métro B aux Hôpitaux sud à Saint-Genis Laval

Le projet de prolongement du métro B aux Hôpitaux sud à Saint-Genis Laval à horizon 2023 permettra la desserte du centre-ville d'Oullins, du pôle hospitalo-universitaire de Lyon Sud, ainsi que la création d'un pôle d'échanges multimodal permettant une desserte en rabattement d'une grande partie du Sud-Ouest lyonnais, et notamment le secteur du Vallon des Hôpitaux qui va connaître un fort développement. Ce projet est compatible avec un prolongement futur vers l'A450 pour lequel les études d'opportunité seront engagées.

Étude pour une liaison en métro vers Alaï

(Cf. fiche action 3.2)

L'opportunité et les conditions de réalisation d'une liaison en métro de Lyon vers le secteur d'Alaï (via Point du jour, Ménival) seront étudiées. Dans l'objectif de desservir le 5e arrondissement, cette liaison permettrait de créer un pôle multimodal important en liaison avec l'Anneau des Sciences, afin de limiter l'entrée des automobilistes dans le centre de l'agglomération depuis l'Ouest.

LES ACTIONS STRATÉGIQUES POUR LE SECTEUR PROGRAMMÉES D'ICI 2022

Création d'un parc-relais à Grézieu-la-Varenne

Un parc-relais va être créé au terminus de la ligne express LEOL, exploitée sous le nom C24E, à Grézieu-la-Varenne, afin de capter le plus en amont possible les voitures entrant dans le Val d'Yzeron et se rendant dans le Centre, et désaturer ainsi la RD489.

Améliorer la performance du réseau de bus

Le réseau de transport collectif urbain constitue une alternative essentielle à la mobilité automobile. Néanmoins, si les réseaux métro et tramway disposent aujourd'hui d'une réelle attractivité liée à leur efficacité garantie par leur localisation en site protégé, ce n'est pas le cas des lignes de bus qui sont nombreuses à souffrir de la congestion. Pour le territoire de l'Ouest, les corridors suivants sont identifiés comme prioritaires :

- le corridor de Francheville vers le Centre, qui préfigure la ligne forte A2, en ciblant la ligne de bus C20 ;
- le corridor de rocade du Val d'Yzeron (Lyon 5, Tassin la Demi-Lune, Francheville, Oullins) au nord vers Gorge-de-Loup (métro D) au sud vers la gare d'Oullins (métro B), réalisé par la ligne de bus 14 ;
- le corridor Campus Lyon Ouest Ecully – Gare de Vaise – Part-Dieu, qui préfigure la ligne forte A4.

Les études de faisabilité et la programmation de réalisation seront réalisées d'ici 2022. Les aménagements pourront s'étaler jusqu'à la période 2023-2030.

Le **développement des rabattements/diffusions de manière efficace vers/depuis les points d'entrée des réseaux lourds de transports collectifs** (métro et gares) est réaffirmé notamment vers Givors-Ville, Oullins puis Hôpitaux Sud, gare de Vaise, Gorge de Loup.

En lien avec l'augmentation des échanges avec les territoires hors agglomération, une **recherche de complémentarité, et d'optimisation, avec des lignes interurbaines attractives doit être mise en œuvre**. Les lignes suivantes sont particulièrement pointées : la ligne 2Ex, les lignes de Mornant et de la vallée du Garon, et la ligne 118 vers Villefranche-sur-Saône.

Rendre compétitif et attractif l'usage des modes actifs

Accroître l'usage du vélo

Pour développer l'usage du vélo dans les déplacements, il est nécessaire d'agir à la fois sur les itinéraires cyclables et sur le stationnement.

RAPPEL
41 % des déplacements de moins de 1 km des habitants de l'Ouest sont encore faits en voiture.

Pour donner une plus grande lisibilité au réseau cyclable, l'aménagement d'axes structurants apparaît indispensable. Cela constitue un défi pour le secteur Ouest, avec un relief parfois défavorable et des voiries parfois étroites. Les axes pré-identifiés sont notamment :

- une liaison de rocade reliant Oullins à Francheville, Tassin, et Lyon 9e empruntant les RD 342, RD50, RD489 ;
- un axe radial Val d'Yzeron vers le Centre via la RD489 ;
- un axe radial Limonest, Champagne vers le Centre via l'avenue de Lanessan/D306 ;
- un axe radial La Tour de Salvagny, Charbonnières, Tassin via la RD307 ;
- la poursuite de la Via Rhôna entre Irigny et Givors ;
- une voie douce reliant les polarités de Chaponost et Brignais via le centre aquatique intercommunal.

Les actions stratégiques pour le secteur programmées d'ici

2022

Comme maillon d'intermodalité, les itinéraires cyclables doivent pouvoir favoriser le rabattement ou la diffusion vers ou depuis des points d'entrée des réseaux de transports collectifs : parcs-relais, stations de métro ou tramway.

Les points d'entrées identifiés sont :

- toutes les gares du secteur ;
- les parcs-relais en accès aux stations de métro : gare de Vaise, Gorge-de-Loup, gare d'Oullins.

Favoriser l'usage des vélos par les étudiants qui résident ou étudient dans l'Ouest : le public des étudiants constitue une cible intéressante pour la pratique du vélo et il convient par conséquent de pouvoir développer à la fois les itinéraires vélos en accès aux campus et aux résidences universitaires, mais également les possibilités de stationnement sécurisé des vélos.

Ces mesures s'intégrant tout à fait dans un plan de déplacements des campus (cf. fiche action 5.2).

Conforter la marche comme 2e mode de déplacement

Les aires de chalandise des arrêts/stations de transport en commun peuvent être parfois réduites du fait de l'impossibilité de traverser certains tènements dont le contournement induit une distance de marche rallongée et parfois rédhibitoire.

Afin d'y remédier, il convient d'agir sur l'aménagement de nouveaux cheminements piétons favorisant un accès piétons aux stations ou gares des réseaux de transports collectifs : Minimes, Saint-Just sur le funiculaire, ou les gares de Pierre-Bénite ou Écully Demi-Lune par exemple.

Il conviendra également d'apaiser la circulation dans les centres-bourgs.

Améliorer les franchissements pour les piétons et les vélos

(Cf. fiche action 2.4)

L'amélioration des franchissements des coupures urbaines majeures est indispensable pour favoriser l'usage de la marche et du vélo : franchissement des fleuves, des voies rapides et des voies de chemin de fer, îlots urbains spécifiques.

Dans le secteur Ouest les grandes coupures repérées sont : les franchissements des autoroutes A6 et A7, le franchissement de l'A450, les traversées des voies ferrées du tram-train de l'Ouest lyonnais mais aussi de la ligne Saint-Étienne-Lyon à Givors notamment, et enfin la question des cours d'eau/fleuves : le Gier, le Rhône et la Saône. La passerelle de La Mulatière fera l'objet d'une étude dans le cadre du plan des mobilités actives.

LES ACTIONS STRATÉGIQUES POUR LE SECTEUR À PROGRAMMER D'ICI 2030

Une mobilité automobile raisonnée et régulée

Les grandes infrastructures routières

Le maillage routier de l'agglomération nécessite d'être complété afin :

- d'éloigner le trafic de transit européen, national et régional du cœur de l'agglomération. Pour cela, la réalisation d'un itinéraire attractif et complet de grand contournement de l'agglomération lyonnaise apparaît nécessaire. Des mesures d'accompagnement devront également être prises pour rendre efficients ces itinéraires de contournement grâce à des dispositifs efficaces de régulation des flux automobiles (tarification à l'échelle globale, abaissement des vitesses, gestion dynamique des capacités...) ;
- d'irriguer les pôles de l'agglomération tout en protégeant le Centre des trafics d'échanges. À l'échelle de l'agglomération, cela implique de boucler le ring de protection du Centre, en réalisant le projet d'Anneau des Sciences.

L'Anneau des Sciences est un projet multimodal qui vise à protéger le Centre des trafics d'échanges et à irriguer les pôles de l'agglomération, en reliant des sites de développement et des pôles d'innovation et en facilitant les échanges entre les pôles urbains de l'Est et de l'Ouest. Il combine :

- la réalisation d'une infrastructure routière majoritairement enterrée, assurant le bouclage du ring de protection du Centre entre le boulevard périphérique nord et le boulevard Laurent Bonnevay ;
- la requalification de l'axe A6-A7 (fiche action 4.1). Il s'agit d'améliorer la qualité de vie en transformant l'autoroute A6-A7 en boulevard urbain multimodal. Par ailleurs, ce projet s'accompagne d'une réduction de la place de la voiture sur les voiries principales de l'Ouest convergeant vers l'autoroute et le centre de Lyon ;
- la mise en œuvre d'un plan de développement ambitieux des transports collectifs (fiche action 3.2).

Concernant l'arrivée dans le territoire des autoroutes A89 et A45, un traitement adapté devra être réalisé pour respecter ces grandes orientations d'éloignement du transit et de protection du Centre.

Une stratégie pour le rabattement vers les pôles d'échanges

(Cf. fiche action 1.3)

Conformément à la stratégie pour les pôles d'échanges décrite dans la fiche action 1.3, les pôles d'échanges d'entrée d'agglomération pour le territoire Ouest seront Givors Ville et Hôpitaux Sud.

Les sites du Pérollier et de la Porte de Lyon pourront potentiellement être ultérieurement considérés eux aussi comme des portes d'entrée pour la partie Nord de ce secteur selon les aménagements qui accompagneront les projets de ligne forte A4 pour le Pérollier, et du traitement de la partie urbaine de l'A6 depuis la Porte de Lyon.

Les autres pôles d'échanges de l'Ouest feront l'objet d'un accès régulé en voiture au profit d'un accès privilégié en modes alternatifs à la voiture solo, avec une nécessaire cohérence avec les politiques communales de stationnement sur voirie aux abords des parcs-relais.

Faire évoluer la place et les usages de la voiture

Développer le co-voiturage en 3e couronne, y compris dans les 6 communes de l'Ouest lyonnais, en rabattement vers les points d'entrée des réseaux de transports collectifs avec du stationnement facilité.

Les actions stratégiques pour le secteur à programmer d'ici 2030

Des transports collectifs performants et attractifs

Développer le réseau de transports collectifs d'agglomération maillé

(Cf. fiche action 3.2)

La réalisation de nouvelles lignes fortes de surface doit venir compléter le maillage du réseau d'agglomération afin de renforcer la liaison entre les pôles majeurs de l'agglomération et l'interconnexion de ces lignes fortes du réseau de transports collectifs :

- la ligne forte A4 (Ecully – Vaise – Part Dieu) est identifiée comme un axe stratégique pour relier le secteur du Pérollier au centre de l'agglomération. Elle s'inscrit également dans la stratégie multimodale de l'Anneau des Sciences. La réalisation de cette ligne constituera également une opportunité d'améliorer les franchissements en modes actifs au niveau de l'agrafe Duchère – Ecully. L'intérêt de l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal au Pérollier avec un parc-relais au contact de l'axe A6 pourra être étudié ;
- la ligne forte A2 (Presqu'île-Francheville), participe de la stratégie multimodale du projet Anneau des Sciences. Elle constituera une liaison radiale vers le Centre depuis Francheville et permettra d'améliorer la performance de la desserte en transports collectifs du 5e arrondissement de Lyon en limite de Sainte-Foy-lès-Lyon, en accompagnement notamment du développement urbain attendu dans le corridor urbain autour de la rue du Commandant Charcot ;
- la liaison entre Saint-Genis-Laval et Brignais aura vocation à relier le Vallon des Hôpitaux à Saint-Genis-Laval (desservi par le métro B avec une mise en service prévue en 2023) jusqu'à Brignais par l'A450. Cette liaison rapide en transports collectifs pourra constituer une opportunité de créer une nouvelle porte d'entrée sud-ouest, à proximité du réseau routier métropolitain, pour assurer un rabattement en transport collectif le plus en amont possible. Elle pourrait également être interconnectée au tram-train de l'Ouest lyonnais en gare de Brignais ;
- la réouverture, à terme, de la ligne ferroviaire Brignais-Givors au transport de voyageurs viendrait compléter le réseau express métropolitain, tel qu'imaginé dans le SCoT de l'agglomération lyonnaise, en créant une nouvelle liaison de rocade ouest-sud-ouest, qui ne passe pas par le Centre, et qui est interconnectée à la ligne de tram-train Brignais-Saint-Paul qui dessert les gares de Tassin la Demi-Lune, Francheville et Chaponost.

Susciter et accompagner les changements de mobilité

Le territoire Ouest est caractérisé par la présence de grands générateurs de déplacements aux publics variés et, par conséquent, avec des besoins de déplacements très différents :

- pendulaires : de grandes zones industrielles ou d'activités (Techlid, La Mouche) ;
- universitaires.

Pour y répondre, il convient de développer les démarches de plans de mobilité en créant les conditions de leur pérennité et en questionnant les rythmes des générateurs de déplacements pour améliorer l'accessibilité et désaturer les transports collectifs.

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Focus sur le secteur Nord

PRÉAMBULE

Les focus par secteurs apportent des éclairages particuliers sur chaque grand secteur. Ils déclinent certaines des actions du PDU décrites dans la partie du présent document intitulée « les 8 axes de la stratégie d'action ».

Ils pourront constituer une trame de cadrage pour les déclinaisons territoriales ultérieures du PDU.

Les sujets dits « transverses » tels le stationnement, le partage de l'espace public, le transport fluvial sont traités dans les axes stratégiques.

Rappel des enjeux du secteur Nord

Le secteur Nord est composé des conférences territoriales des maires du Plateau nord et du Val de Saône de la Métropole de Lyon.

Les principaux résultats de l'enquête déplacements de 2015

Sur le Nord de l'agglomération, les comportements de mobilité ont progressé de façon positive ; la voiture reste toutefois le premier mode de déplacements (59 %). La marche est le deuxième mode de déplacements (27 %) et les transports collectifs le troisième (12 %).

Sur 452 000 déplacements quotidiens (en baisse de -4 % depuis 2006), la moitié se réalise en interne au secteur, un tiers avec le reste de l'agglomération, et 12 % avec les territoires voisins extérieurs à l'agglomération.

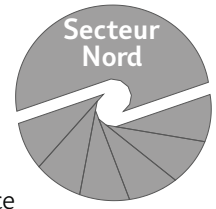
Une **hausse de la pratique de la marche**, notamment dans le Val de Saône, a été constatée **et de l'usage des transports collectifs**, particulièrement dans le Plateau nord et en lien avec le Centre.

L'usage de la voiture reste très majoritaire (environ 90 %) pour les déplacements en lien avec le **reste de l'agglomération (hors Centre) et avec les territoires voisins extérieurs à l'agglomération**.

Les **liens avec les territoires voisins diminuent (unique secteur à connaître cette évolution)** : - 9 %, soit - 5 000 déplacements.

L'usage de la voiture est en légère baisse sur toutes les distances, mais reste majoritaire. Une progression des transports collectifs sur les déplacements de plus de 3 km (20 % de part modale transports collectifs) a été observée.

Il est notable de relever que **36 % des déplacements de moins de 1 km sont encore faits en voiture.**



Rappel de la synthèse du diagnostic

L'accès au **Centre de l'agglomération** est contraint en raison du relief, de la présence de la Saône (ou du Rhône dans la partie sud) et de la configuration des infrastructures.

Malgré la présence des zones d'activité Lyon nord (4000 emplois) et Perica (5000 emplois), ce secteur à dominante résidentielle **est très dépendant des autres en matière d'emploi**.

Ce secteur bénéficie d'un réseau ferroviaire performant, avec quelques gares très attractives compte tenu de leur offre : la forte fréquentation des gares du Val de Saône induit une saturation des parcs-relais liée à l'usage important de la voiture comme mode de rabattement. Il en résulte un fréquent débordement du stationnement sur la voirie alentour, et ce alors même que ces parcs-relais sont souvent utilisés pour moitié par des usagers quasi-riverains. En outre, le secteur Nord est un territoire d'expérimentation **en matière de management et de nouveaux services de mobilité** : les PDIE des zones industrielles Perica et Lyon nord, le réseau d'autostop organisé Auto Hop ! ou encore le lancement récent d'une expérimentation d'une plateforme de covoiturage dynamique (Flexicov) montrent que les conditions sont favorables pour amplifier les actions visant à faire évoluer les comportements de mobilité vers un moindre « réflexe auto-soliste ».

Les principaux enjeux

Les principaux enjeux et spécificités du secteur Nord sont :

- la poursuite de la **diminution du trafic automobile** dans un secteur qui connaît des difficultés pour accéder au Centre ;
- l'intégration urbaine des **franchissements des multiples coupures** (voies ferrées, voies fluviales), notamment pour favoriser l'usage des vélos et de la marche pour les déplacements de proximité ;
- l'optimisation et l'organisation des déplacements vers le Centre de l'agglomération.

Ces enjeux sont particulièrement cruciaux pour le Val de Saône, et nécessitent la mise en place d'une stratégie multimodale cohérente visant à la fois :

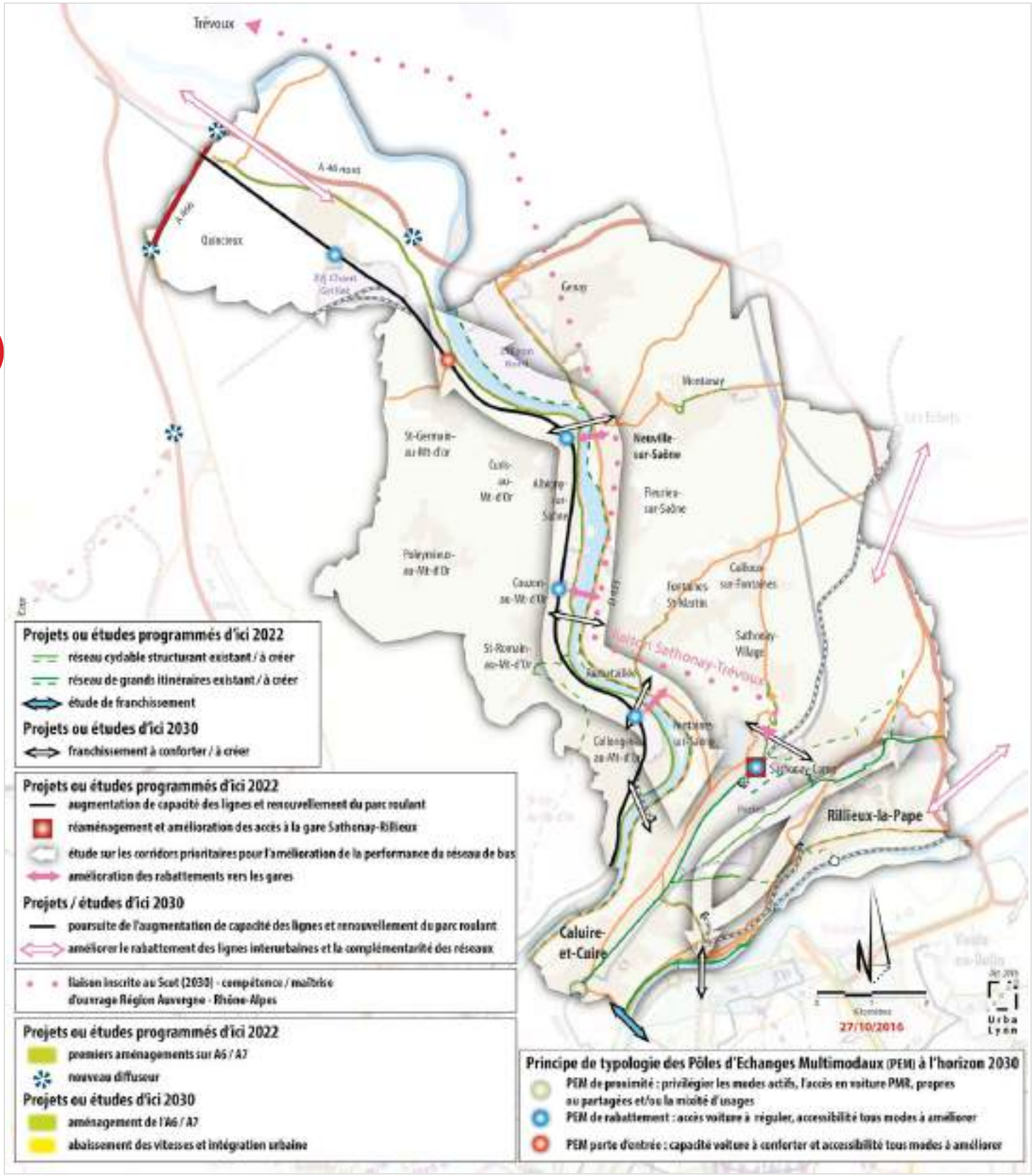
- la réalisation d'aménagements de voirie en rive gauche visant à fiabiliser les temps de parcours en bus ;
- en rive droite, une optimisation nécessaire des capacités ferroviaires doit s'accompagner d'une stratégie de rabattement sur les gares, y compris depuis la rive gauche, qui puisse donner une vraie place aux modes alternatifs à la voiture.

Pour tout le territoire Nord, le maillage, la lisibilité et la sécurisation des itinéraires piétons et cyclables doivent être améliorés pour favoriser un développement beaucoup plus important du vélo notamment.

Secteur Nord

Cartographie des actions du PDU programmées d'ici 2022 et à programmer d'ici 2030

Secteur Nord



LES ACTIONS STRATÉGIQUES POUR LE SECTEUR PROGRAMMÉES D'ICI 2022

Développer l'utilisation du train

Mode le plus compétitif pour rejoindre le Centre, il convient de communiquer davantage sur l'offre existante sur les différentes lignes : ligne Bourg- Lyon (gare de Sathonay-Camp - Rillieux), ligne Ambérieu - Lyon (gare de Crépieux), ligne Mâcon-Villefranche - Lyon (gares de la rive droite du Val de Saône) en cohérence avec les réserves de capacité dans les trains.

La question de la tarification intégrée étant majeure et transversale, ce sujet est développé dans la fiche action 1.2.

L'aménagement des accès de la gare de Sathonay Camp - Rillieux

Le projet de pôle d'échanges multimodal bi face viendra répondre à la demande de stationnement voiture et aux enjeux d'accessibilité en transports collectifs et modes doux afin d'assurer un report modal efficient entre la voiture et le TER.

L'opération d'aménagement côté Rillieux-la-Pape est constituée par la réalisation d'un parc-relais sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole de Lyon, en lien avec le prolongement du souterrain et la mise en accessibilité PMR qui sont sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF.

Organiser les rabattements vers les gares de la rive droite du Val de Saône

Le transport ferroviaire permet de rejoindre le secteur Centre (gare de Vaise, Perrache ou Part-Dieu) avec des temps de parcours extrêmement compétitifs par rapport à la voiture particulière.

À l'horizon 2022, il s'agira d'améliorer l'efficacité des déplacements intermodaux entre le Val de Saône et le Centre de l'agglomération en s'appuyant sur la ligne TER de la rive droite et sur des rabattements efficaces des modes alternatifs à la voiture solo (réseaux de transports collectifs, accès en vélo, appui au covoiturage, cheminements piétons) afin d'offrir une chaîne de déplacements fiable.

Le parc-relais de Saint-Germain-au-Mont-d'Or sera étendu afin de jouer le rôle de porte d'entrée d'agglomération, et de privilégier les rabattements par les transports collectifs et les modes actifs sur les gares situées plus en aval.

Améliorer la performance du réseau de bus urbain

Le réseau de transport collectif urbain constitue une alternative essentielle à la mobilité automobile. Néanmoins si les réseaux métro et tramway disposent aujourd'hui d'une réelle attractivité liée à leur efficacité garantie par leur circulation en site protégé, ce n'est pas le cas des lignes de bus qui sont nombreuses à souffrir de la congestion (cf. fiche action 3.3).

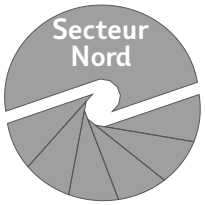
Pour le secteur du Nord, le corridor du Val de Saône est identifié comme prioritaire à court terme pour améliorer l'attractivité du mode bus en liaison vers le Centre de l'agglomération. Sont ciblées les lignes de bus 40 (Neuville – Bellecour) et 70 (Neuville – Part-Dieu) en rive gauche, et la ligne 43 (Genay – Neuville – Gare de Vaise) en rive droite, et notamment pour sa traversée de la Saône depuis la rive gauche.

Sur le Plateau Nord, l'axe C2 devra voir son niveau de service et ses aménagements évoluer en accompagnement du développement urbain prévu.

Au regard du développement attendu à Rillieux également, le corridor reliant Rillieux-la-Pape à l'hypercentre devra être étudié en ciblant notamment la ligne de bus C5.

Les actions stratégiques pour le secteur programmées d'ici

2022



Le Schéma directeur d'agglomération de la gestion du trafic (SDAGT)

Dans le cadre du Schéma directeur d'agglomération de la gestion du trafic (SDAGT), l'opportunité de mise en œuvre d'une voie réservée aux transports collectifs et au covoiturage sur la partie urbaine de l'autoroute A42 (cf. fiche action 3.4) sera étudiée.

Adapter la desserte routière pour préserver l'attractivité du nord du secteur

En lien avec le déclassement de l'axe A6-A7, ce territoire est concerné par les études d'opportunité d'un barreau de liaison A89-A6-A46 dans la continuité d'A466, décidées en février 2016 par l'État.

Une étude est également menée sur l'opportunité de création d'un ou plusieurs diffuseurs dans le secteur de la Plaine des Chères et en Val de Saône (A6/A466/A46) au regard des objectifs suivants : améliorer la desserte et l'attractivité de ce secteur ainsi que son accessibilité au centre de l'agglomération tout en soulageant le Pont de Neuville ; écarter le trafic de transit local, notamment poids lourds, en traversée de Chasselay. La décision de réalisation d'ici 2030 sera fonction des résultats de l'étude et du montage financier.

Favoriser l'usage des modes actifs avec le Plan des mobilités actives

Accroître l'usage du vélo

Pour développer l'usage du vélo dans les déplacements, il est nécessaire d'agir sur les itinéraires cyclables, sur le stationnement et, compte tenu du relief, sur le matériel avec le potentiel que représentent les vélos à assistance électrique.

Pour donner une plus grande lisibilité au réseau cyclable, l'aménagement d'axes structurants apparaît indispensable. Cela constitue un défi pour le secteur Nord, avec un relief parfois défavorable et des voiries parfois étroites.

En lien avec les enjeux de déplacements identifiés en interne au secteur Nord puis vers le Centre, il convient de déterminer les futurs axes vélos structurants dans le plan des mobilités actives de la Métropole de Lyon.

Est notamment identifiée la rive gauche des quais de la Saône.

Comme vecteur d'intermodalité, les itinéraires cyclables doivent pouvoir favoriser le rabattement ou la diffusion vers ou depuis des points d'entrée des réseaux de transports collectifs : gares, stations de métro.

Les points d'entrées identifiés sont :

- les stations de métro Cuire (ligne C) et Gare de Vaise (ligne D) ;
- les gares : Saint-Germain, Albigny-Neuville, Couzon, Collonges, Sathonay-Rillieux, Crépieux la Pape ;
- les parcs-relais TCL : Gare de Vaise.

Pour renforcer le maillage des modes actifs (piétons et vélos), dans la continuité de la voie verte de Caluire reliant le métro C à la gare de Sathonay-Camp, il conviendrait d'aménager une liaison entre la gare de Sathonay et Vancia, via Ostérode, quartier d'activités en développement. Dans le même esprit, il conviendra de réaliser la liaison voie verte de la Dombes à Rillieux-la-Pape.

LES ACTIONS STRATÉGIQUES POUR LE SECTEUR PROGRAMMÉES D'ICI 2022

Conforter la marche comme 2e mode de déplacement

Les aires de chalandise des arrêts/stations de transport en commun peuvent être parfois réduites du fait de l'impossibilité de traverser certains tènements dont le contournement induit une distance de marche rallongée et parfois rédhibitoire.

Afin d'y remédier, il convient d'agir sur l'aménagement de nouveaux cheminements piétons favorisant un accès piétons aux points d'entrée des réseaux de transport collectif.

Il conviendra également d'apaiser la circulation dans les centres-bourgs.

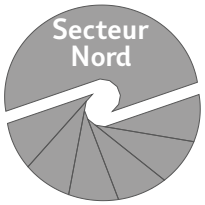
Améliorer les franchissements pour les piétons et les vélos (cf. fiche action 2.4)

RAPPEL

36 % des déplacements de moins de 1 km des habitants du Nord sont encore faits en voiture.

L'amélioration des franchissements des coupures urbaines majeures est indispensable pour favoriser l'usage de la marche et du vélo : franchissement des fleuves, des voies rapides et des voies de chemin de fer, îlots urbains spécifiques.

Dans le secteur Nord, les grandes coupures à prendre en compte sont les traversées des voies ferrées et des voies fluviales (Saône et Rhône).



Les actions stratégiques pour le secteur programmées d'ici

2022

LES ACTIONS STRATÉGIQUES POUR LE SECTEUR À PROGRAMMER D'ICI 2030

Vers un système de mobilité multimodale cohérent pour le Val de Saône

La liaison Trévoux – Sathonay Camp

(Cf. fiche action 3.4)

Le SCoT de l'agglomération lyonnaise prévoit de « garantir à terme l'exploitation de l'emprise Sathonay – Neuville – Trévoux, réouverte au transport de voyageurs afin de desservir les polarités urbaines de Neuville-sur-Saône et de Trévoux, de les relier aux polarités de Caluire-et-Cuire et Rillieux-la-Pape et d'améliorer la desserte du Val de Saône ».

Ce projet interdépartemental, de compétence Région Auvergne-Rhône-Alpes, viendrait compléter la desserte du Val de Saône en rive gauche, sur un bassin de vie de 153 000 habitants, et améliorer en particulier les conditions d'accès à la Part-Dieu.

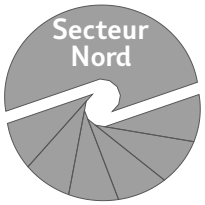
Les liaisons interurbaines vers les territoires voisins

Concernant le lien avec les territoires hors agglomération, une **recherche de complémentarité, et d'optimisation, avec des lignes interurbaines attractives doit être mise en œuvre**. Les lignes interurbaines organisées actuellement par le Département de l'Ain, ainsi que celles du réseau urbain COLIBRI sont ainsi identifiées.

© Guy E. / Agence d'urbanisme de Lyon

Les actions stratégiques pour le secteur à programmer d'ici

2030



Une mobilité automobile raisonnée et régulée

Une stratégie pour le rabattement vers les pôles d'échanges

(Cf. fiche action 1.3)

Conformément à la stratégie pour les pôles d'échanges décrite dans la fiche action 1.3, le pôle d'échanges d'entrée d'agglomération pour le territoire Nord sera Saint-Germain-au-Mont-d'Or.

Les parcs-relais de Rillieux Semailles (terminus de C2) et de Cuire (terminus de la ligne C) pourront voir leur pérennité réinterrogée : le premier pour sa faiblesse de fréquentation, le second pour ses usages massifs par la population résidente et son emplacement en cœur d'agglomération.

Tous les autres pôles d'échanges du Nord feront l'objet d'un accès en voiture régulé au profit d'un accès privilégié en modes alternatifs à la voiture solo, avec une nécessaire cohérence avec les politiques communales de stationnement sur voirie aux abords des parcs-relais.

Apaiser le trafic automobile

L'apaisement de la vitesse de circulation sur les axes structurants comme l'A46 est un enjeu majeur de santé publique pour les populations à proximité (cf. fiche action 4.3).

Susciter et accompagner les changements de mobilité

Le territoire Nord est caractérisé par la présence de zones d'activité importantes (PERICA, ZI Lyon Nord) aux besoins de mobilité spécifique.

Pour y répondre, il convient de développer les démarches de plans de mobilité en créant les conditions de leur pérennité et en questionnant les rythmes des générateurs de déplacements pour améliorer l'accessibilité et désaturer les transports collectifs.

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Focus sur le secteur Centre

PRÉAMBULE

Les focus par secteurs apportent des éclairages particuliers sur chaque grand secteur. Ils déclinent certaines des actions du PDU décrites dans la partie du présent document intitulée « les 8 axes de la stratégie d'action ».

Ils pourront constituer une trame de cadrage pour les déclinaisons territoriales ultérieures du PDU.

Les sujets dits « transverses » tels le stationnement, le covoiturage, les taxis, les deux-roues motorisés sont traités dans les axes stratégiques.

Rappel des enjeux du secteur Centre

Les principaux résultats de l'enquête déplacements de 2015

Sur le Centre de l'agglomération les comportements de mobilité ont très nettement progressé : la marche s'affirme comme le 1er mode de déplacements (44 %), suivie des transports collectifs (27 %), et la voiture particulière est le troisième (26 %).

Les volumes de déplacements automobiles restent cependant encore très importants, ce qui explique que les enjeux de pollution et de nuisances en général, perdurent.

Sur les **2 640 000 déplacements quotidiens, 65 % sont faits en interne**, 27 % avec le reste de l'agglomération et 8 % avec les territoires hors agglomération.

Les **flux en interne au Centre, en hausse,** sont majoritairement faits à pied (+110 000) et en transport collectif (+75 000), alors que les **déplacements internes en voiture sont en baisse**.

Les **flux avec les territoires hors agglomération sont en hausse significative (+ 21 %)**, avec une hausse des parts modales des transports collectifs, mais des volumes de déplacements en voitures qui continuent aussi d'augmenter.

Si l'usage de la **voiture** diminue pour les déplacements internes au Centre, les **volumes restent encore importants** (près de 300 000 déplacements) avec une part modale voiture de 40 à 60 % pour les déplacements supérieurs à 3 et 7 km.

Le **taux de motorisation poursuit sa baisse** (de 0,93 à 0,75 voiture/ménage), avec une **hausse importante de ménages non motorisés** (28 % à 39 % en 2015).

L'**usage du vélo s'est affirmé sur les distances moyennes** (de 1 km à 7 km), pour le motif travail notamment.

Rappel de la synthèse du diagnostic

Les deux communes de Lyon et Villeurbanne accueillent à elles seules environ la moitié des habitants et des emplois de l'agglomération. D'importants **sites de projet** (la Part-Dieu, Lyon-Confluence, Gerland, Gratte-Ciel, Grandclément...) vont renforcer l'attractivité de ce territoire.

Plusieurs des lignes fortes de transports collectifs connaissent aujourd'hui des **situations de saturation**, et les performances de plusieurs lignes de bus sont affectées par des conditions de circulation difficiles. Certains parcs-relais TCL sont saturés, d'autres peu utilisés ou connaissent une perte d'attractivité.

Le centre est le **territoire où se sont concentrées les innovations en matière de mobilité**: récemment des services d'autopartage, classiques ou électriques ont connu un réel essor avec Citiz LPA, Bluely. Le succès de Vélo'v a permis une relance de la pratique du vélo dans le Centre de l'agglomération. Les aménagements cyclables réalisés, aujourd'hui très fréquentés, restent à compléter notamment en lien avec la première couronne.

Le **Centre est traversé par d'importants axes de circulation** (A6-A7, périphérique, quais du Rhône, avenue Tony Garnier) qui continuent d'accueillir un très fort trafic. Des opérations de requalification d'axes structurants ont été menées avec un certain succès, et plusieurs voies ont été aménagées en zone 30 ou en zone à circulation apaisée. Malgré cela, la **pollution atmosphérique reste un sujet particulièrement préoccupant**; la diminution du trafic et l'abaissement des vitesses constituent ainsi un enjeu majeur pour les résidents proches notamment de l'axe A6-A7 ou du périphérique L. Bonnevay.

Enfin, l'**emprise spatiale de l'automobile** (qui occupe environ 60 % de l'espace public) **est loin de refléter le fait qu'aujourd'hui, près des ¾ des déplacements dans le Centre sont faits à pied, en vélo ou en transport collectif**. Les politiques de stationnement public ou privé ont notamment conduit à une augmentation de l'offre globale mais aussi à une accentuation de la pression du stationnement résidentiel sur la voirie. Or il s'agit là d'un levier essentiel du report modal et de la qualité des espaces publics.

Les principaux enjeux

Sur le Centre de l'agglomération, le PDU poursuit un objectif majeur de santé publique via l'amélioration de la qualité de l'air, en limitant l'usage de l'automobile et en favorisant le report modal, en particulier vers les modes actifs; et cela avec l'impératif de préserver l'attractivité du secteur.

Compte tenu du rôle que ce secteur continuera à jouer dans l'accueil du développement urbain de l'agglomération, il est impératif qu'il soit pourvu d'un système de mobilité permettant de faire en sorte que chaque mode soit utilisé en fonction de sa distance de pertinence, et avec une juste place dans l'espace public

Les principaux enjeux et spécificités du secteur Centre sont:

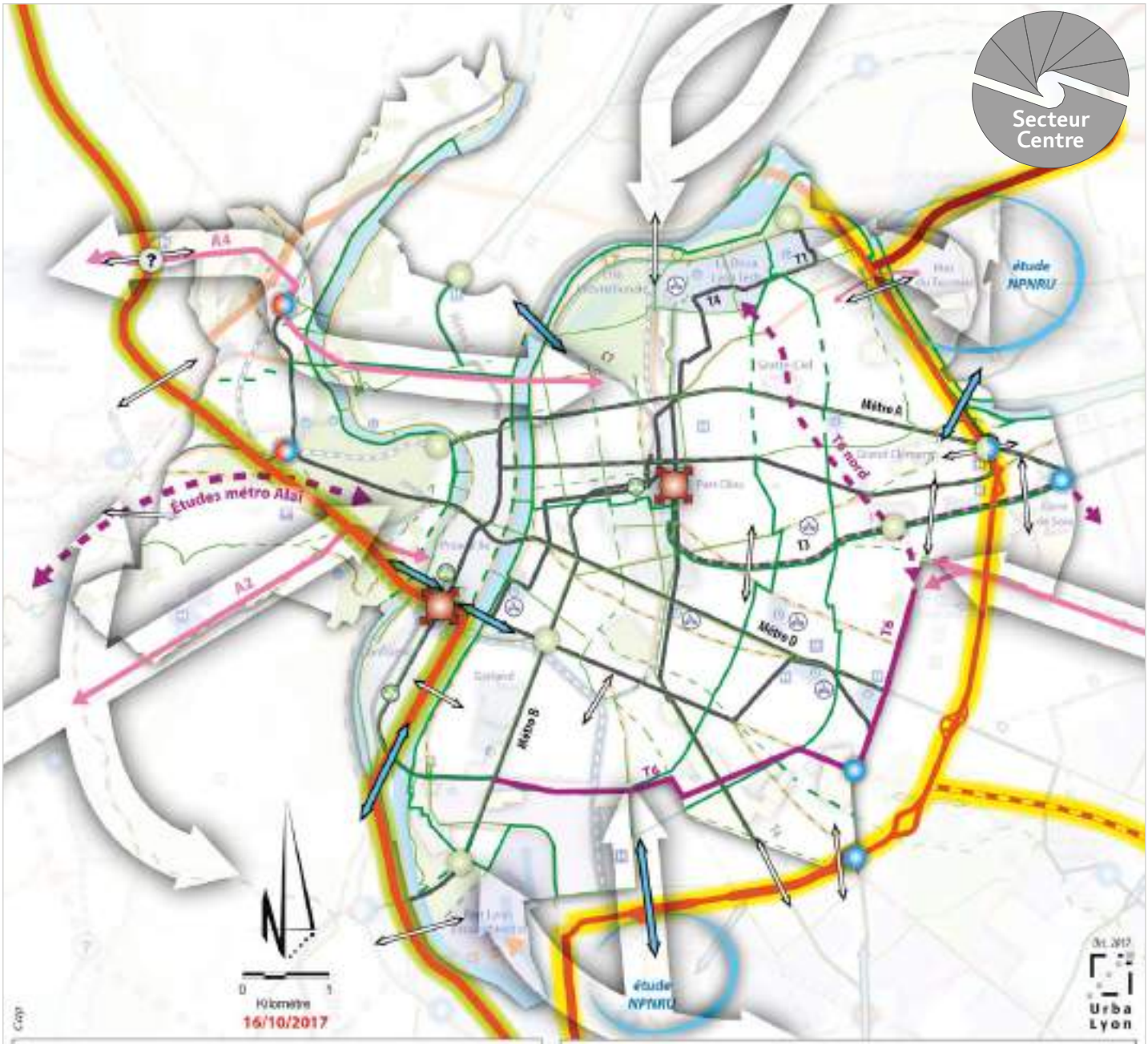
- un **partage de l'espace public** davantage en faveur des modes alternatifs à la voiture, avec des priorités à définir selon la typologie des voies;
- la préservation d'un **accès multimodal aux hypercentres** Part-Dieu et Presqu'île qui ont pour caractéristique de ne pas être en accroche au réseau viaire structurant (périphérique) et pour lesquels un accès en voiture doit être maintenu;
- l'atténuation des **multiples coupures urbaines** (voies ferrées, voies fluviales) avec effet d'entonnoir où tous les modes ont vocation à être;
- la **diminution des déplacements de courte distance faits en voiture** qui représentent des volumes importants et donc un enjeu en matière de santé publique;
- une meilleure prise en compte des besoins propres à la **logistique urbaine**.

© Nicolas Robin

© Jean-François Laurent/Agence d'Urbanisme de Lyon

Secteur Centre

Cartographie des actions du PDU programmées d'ici 2022 et à programmer d'ici 2030



Projets ou études programmés d'ici 2022

- réseau cyclable structurant existant / à créer
- réseau de grands itinéraires existant / à créer
- étude de franchissement

Projets ou études d'ici 2030

- autre franchissement à conforter / à créer

Projets ou études programmés d'ici 2022

- augmentation de capacité des lignes et renouvellement du parc roulant
- prolongement ou création de ligne (Métro B et Tramway T6)
- étude de ligne (liaison métro vers Alaï, T6 Nord)
- étude d'opportunité de prolongement de métro
- étude sur les possibilités d'amélioration de la desserte du corridor T3
- réaménagement du PEM Part-Dieu et Perrache (y compris étude Noeud Ferroviaire Lyonnais)
- étude sur les corridors prioritaires pour l'amélioration de la performance du réseau de bus

Projets / études d'ici 2030

- poursuite de l'augmentation de capacité des lignes et renouvellement du parc roulant
- ligne TC d'agglomération (lignes fortes : A2, A4, A8, Centre-Est ; et autres lignes)
- aménagement de robustesse de l'infrastructure ferroviaire

- opportunité de création de Vélo-station
- favoriser l'usage du vélo par les étudiants des campus

Projets ou études programmés d'ici 2022

- premiers aménagements sur A6 / A7
- étude sur l'opportunité de voies partagées bus / covoiturage

Projets ou études d'ici 2030

- aménagement de l'A6 / A7
- abaissement des vitesses et intégration urbaine
- composante infrastructurelle du projet Anneau des Sciences (ADS)

Principe de typologie des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) à l'horizon 2030

- PEM de proximité : privilégier les modes actifs, l'accès en voiture PMR, propres ou partagées et/ou la mixité d'usages
- PEM de rabattement : accès voiture à réguler, accessibilité tous modes à améliorer
- PEM porte d'entrée : capacité voiture à conforter et accessibilité tous modes à améliorer
- ? possibilité de nouveau pôle d'échange multimodal à étudier
- gare eurorégionale : diffusion et rabattement modes actifs et TC à conforter

LES ACTIONS STRATÉGIQUES POUR LE SECTEUR PROGRAMMÉES D'ICI 2022

Études de faisabilité de grand contournement de l'agglomération lyonnaise

La configuration actuelle du réseau autoroutier conduit à faire passer du trafic de transit au cœur de l'agglomération sur un réseau structurant déjà saturé. Cette situation génère des nuisances importantes pour les populations. Aussi il est nécessaire de pouvoir écarter le trafic de transit du cœur de l'agglomération. À cette fin, des études sont menées par l'État avec la Métropole de Lyon notamment portant sur la faisabilité technique, juridique et financière de grand contournement et sur des dispositifs d'incitation à son usage.

Le devenir de la partie urbaine des autoroutes A6/A7

Au-delà du principe d'un déclassement des autoroutes A6/A7 dans la traversée de l'agglomération lyonnaise, il s'agit de concrétiser cette opportunité pour en supprimer le caractère autoroutier et d'engager les études de requalification en boulevard urbain pour proposer des aménagements selon un phasage de réalisation.

La mise en œuvre d'itinéraires de transports collectifs sur la partie urbaine des autoroutes A6/A7 déclassées sera étudiée sur des voies dédiées, ouvertes aux taxis et voitures partagées (fiche action 4.1).

Des voiries réaménagées

L'objectif de diminution du trafic automobile nécessite un réaménagement viaire repensé afin de libérer de l'espace public au profit des modes alternatifs à la voiture.

Des réaménagements dans ce sens sont en cours de réalisation et vont se poursuivre, par exemple sur le cours Émile Zola à Villeurbanne, ou sur la rue Garibaldi à Lyon.

La zone à faibles émissions

Une zone à faibles émissions, régulant la circulation des poids-lourds (PL) et véhicules utilitaires légers (VUL) les plus polluants en fonction de la catégorie EURO des véhicules, sera mise en place sur le territoire du centre de l'agglomération de façon progressive sur 5 ans (2016-2020).

En ce qui concerne l'application de la mesure aux VUL, le tissu économique local concerné devra être accompagné pour l'achat et l'usage de véhicules performants, en complément des aides de droit commun et selon des critères et des modalités à définir.

Les actions stratégiques pour le secteur programmées d'ici

2022

Secteur Centre

Les projets d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux

Perrache

Les objectifs du projet :

- créer une liaison piétonne et cycliste directe et confortable entre la place Carnot et la place des Archives, notamment via les voûtes sous Perrache ;
- rendre les déplacements plus agréables et plus simples à l'intérieur du pôle d'échanges, sur la place des Archives, au nord du cours Charlemagne ;
- renforcer l'accessibilité de la gare et des transports en commun avec l'extension de la ligne T2 place des Archives ;
- encourager les mobilités douces et le recours aux transports en commun en facilitant leur usage.

Part-Dieu

La gare de la Part-Dieu est au cœur des différents modes de transports de l'agglomération lyonnaise et constitue le plus important **pôle d'échanges multimodal (trains, transports en commun urbains et interurbains, 2 roues, voitures, taxis, piétons).**

Face à une attractivité supplémentaire attendue de ce quartier porte d'entrée d'agglomération et afin de fluidifier et faciliter l'intermodalité, il est nécessaire de **rénover la gare de la Part-Dieu et d'augmenter la capacité d'accueil de la gare et des trains en créant une douzième voie**, la voie L, et en créant un nouvel accès à la gare, rue Pompidou ; cela en cohérence avec l'amélioration ultérieure et en cours d'étude du nœud ferroviaire lyonnais (NFL).

En parallèle, le PEM et les services proposés seront adaptés dans le cadre du projet partenarial engagé (pôles bus, capacité métro et tramway, aménagements pour les piétons et les vélos).

Amélioration du fonctionnement du nœud ferroviaire lyonnais (NFL)

D'ici à 2020 sont prévus l'amélioration de la régularité et de la robustesse des dessertes ferroviaires avec la création d'une douzième voie (voie L) en gare de Part-Dieu, l'achèvement des aménagements des voies J et K en gare de Perrache, des aménagements de robustesse sur les différents secteurs du nœud ferroviaire, la première phase de réaménagement de la gare de la Part-Dieu et des actions destinées à diminuer l'incidence des circulations fret sur la saturation du nœud ferroviaire.

Des transports collectifs performants et attractifs

Le réseau de métro et de tramway

L'augmentation de capacité du réseau métro doit lui permettre de jouer pleinement son rôle de réseau structurant dans le développement urbain de l'agglomération et les déplacements de ses habitants.

Pour le secteur Centre, les effets se sentiront directement sur la **ligne A** (Perrache – Vaulx-en-Velin La Soie) + 12 %, la **ligne B**, (Charpennes – gare d'Oullins) + 30 %, et sur la **ligne D** (Gare de Vaise – Gare de Vénissieux) +16 %.

LES ACTIONS STRATÉGIQUES POUR LE SECTEUR PROGRAMMÉES D'ICI 2022

L'augmentation de capacité du réseau tramway doit permettre de répondre à l'augmentation de la fréquentation sur ce réseau à l'horizon 2020.

L'objectif est d'atteindre des gains de capacité de l'ordre de 15 % pour les lignes **T1** (Debourg – La Doua) et T2 (Saint-Priest Bel Air – Perrache) et de 30 % pour la ligne **T4** (Hôpital Feyzin Vénissieux – Part-Dieu – La Doua).

Concernant **T3**, au-delà de la mise en service de rames longues, les perspectives à l'horizon 2020 font état de problèmes de saturation. Des études complémentaires sont donc à mener afin de déterminer les solutions envisageables pour améliorer la desserte du corridor T3, en intégrant des contraintes d'exploitation commune avec Rhônexpress. Quatre points sont à explorer particulièrement :

- la réservation d'emprises le long de la ligne T3/Rhônexpress pour améliorer l'exploitation ;
- l'étude de la modification du terminus Rhônexpress à la Part-Dieu ;
- les impacts de la création de nouveaux franchissements ou de nouvelles stations ;
- les montages contractuels et juridiques.

Étude pour une liaison en métro vers Alaï

(Cf. fiche action 3.2)

L'opportunité et les conditions de réalisation d'une liaison en métro de Lyon vers le secteur d'Alaï (via Point du Jour, Ménival) seront étudiées.

Étude pour l'extension du fonctionnement du métro en fin de semaine

Une étude sera réalisée pour évaluer l'intérêt et la faisabilité d'une extension des horaires de fonctionnement du métro le soir en fin de semaine.

Les liaisons d'agglomération maillées

Le maillage du réseau de transports collectifs et son efficacité font l'objet de deux projets majeurs :

- l'amélioration des conditions d'exploitation et de la qualité de service proposée aux voyageurs de la **ligne C3**, première ligne de bus du réseau en termes de fréquentation, apparaît indispensable. Afin d'améliorer ses performances en termes de vitesse commerciale et de régularité, un double site propre sera aménagé sur 5,5 km d'ici 2019 entre le pont Lafayette et le pôle d'échanges de Laurent Bonnevay ; elle viendra améliorer l'attractivité de la ligne C3 pour Vaulx-en-Velin notamment en permettant un gain de temps de parcours de 10 minutes mettant ainsi la Presqu'île de Lyon à 28 minutes du centre de Vaulx-en-Velin, et la Part-Dieu à 22 minutes ;
- **T6 aux Hôpitaux Est** : une première phase de la ligne A7 Debourg – Hôpitaux Est – La Doua sera réalisée d'ici 2019 avec l'aménagement de la ligne de tramway T6 entre Debourg et Hôpitaux Est ; l'étude pour son prolongement vers le campus de La Doua sera également réalisée.

Amélioration de la performance du réseau de bus urbain

Le réseau de transport collectif urbain constitue une alternative essentielle à la mobilité automobile. Néanmoins si les réseaux métro et tramway disposent aujourd'hui d'une réelle attractivité liée à leur efficacité garantie par leur circulation en site protégé, ce n'est pas le cas des lignes de bus qui sont nombreuses à souffrir de la congestion (cf. fiche action 3.3).

Les actions stratégiques pour le secteur programmées d'ici 2022

Secteur Centre

Pour le territoire du Centre, les corridors suivants sont identifiés comme prioritaires :

- le corridor reliant Saint-Fons à l'hypercentre en ciblant notamment les lignes de bus C12 et 60 ;
- le corridor de la route de Genas reliant Lyon, Chassieu et Genas qui préfigure la ligne forte Centre-Est, en ciblant les lignes de bus 25 et C9 ;
- le corridor Vaulx-en-Velin Grande île vers l'hypercentre rive gauche de Lyon en ciblant la ligne de bus 37, avec en complément, si nécessaire, la liaison vers Laurent Bonnevay avec la ligne 7 ;
- le corridor de Francheville vers le Centre, qui préfigure la ligne forte A2, en ciblant la ligne de bus C20 ;
- le corridor Campus Lyon Ouest Ecully – Gare de Vaise – Part-Dieu, qui préfigure la ligne forte A4 ;
- le corridor reliant Rillieux-la-Pape à l'hypercentre en ciblant notamment la ligne de bus C5.

Les études de faisabilité et la programmation de réalisation seront réalisées d'ici 2022. Les aménagements pourront s'étaler jusqu'à la période 2023-2030.

Le **développement des rabattements/diffusions de manière efficace vers/depuis les points d'entrée des réseaux lourds de transport collectif** (métro et gares) **est réaffirmé** notamment en lien avec la 1re et la 2e couronne : Grange Blanche, gare de Vaise, Gorge-de-Loup, Laurent Bonnevay par exemple.

Le stationnement des cars

Le stationnement des cars apparaît comme une problématique en développement, qui appelle une régulation de la part de la collectivité. Cette régulation a vocation à distinguer deux types de cars :

- les cars réguliers, qui constituent un service avec un itinéraire, des horaires et des arrêts fixes sur une année. Au 1er janvier 2017, la Métropole de Lyon prendra la compétence de la gestion des gares routières et arrêts routiers aménagés. Elle aura alors à organiser les espaces de stationnement et de régulation des cars réguliers tout en répondant aux enjeux de cadre de vie et de santé des habitants de l'agglomération. Il s'agira de **mettre en œuvre un schéma directeur d'arrêts aménagés et gares routières régulés et non régulés sur l'ensemble de son territoire** ;
- les cars occasionnels et de tourisme, pour lesquels de multiples emplacements de stationnement existent sur la ville de Lyon. Avec la démultiplication de la demande, liée notamment au développement des événements et de la fonction touristique de la ville, il est nécessaire de mettre en place une gestion des arrêts des cars de tourisme, en offrant une réponse adéquate aux exploitants et aux usagers tout en répondant aux enjeux de préservation du cadre de vie et de la santé des habitants. Le PDU propose donc d'**étudier les possibilités d'évolution du système actuel vers un système permettant d'affecter des arrêts à des cars particuliers**.

Pour ne pas concurrencer le réseau TER et en cohérence avec les réflexions menées par l'agglomération pour réduire l'exposition des populations aux nuisances induites par la circulation automobile, il conviendra d'éviter une augmentation du nombre de voitures utilisées en solo ou partagées et de cars accédant tout particulièrement au cœur de l'agglomération.

Améliorer la desserte tous modes des quartiers en politique de la ville

En cohérence avec le contrat de ville métropolitain, l'étude, de niveau stratégique et prospectif, de la desserte tous modes des quartiers de Villeurbanne et Vaulx-en-Velin « Saint-Jean » / « Mas du Taureau » est prioritaire dans le cadre de la programmation 2022 du PDU. Cette étude sera réalisée dans le cadre du protocole de préfiguration NPNRU pour éclairer la programmation des interventions sur la politique de la ville d'ici 2027 (cf. fiche 6.1).

LES ACTIONS STRATÉGIQUES POUR LE SECTEUR PROGRAMMÉES D'ICI 2022

Rendre compétitif et attractif l'usage des modes actifs

Accroître l'usage du vélo

Pour développer l'usage du vélo dans les déplacements, il est nécessaire d'agir à la fois sur les itinéraires cyclables et sur le stationnement.

Pour donner une plus grande lisibilité au réseau cyclable, l'aménagement d'axes structurants est indispensable. Le secteur Centre apparaît comme un territoire propice à l'aménagement d'axes structurants cyclables.

En lien avec les enjeux de déplacements identifiés avec le Centre, de futurs axes vélos structurants ont été définis dans le plan des mobilités actives de la Métropole de Lyon.

Les axes pré-identifiés sont notamment la route de Genas, le long du futur tramway T6, les quais du Rhône, les quais en rive droite de la Saône, le cours Émile Zola, le cours Tolstoï, la rue du 4 août.

Comme vecteur d'intermodalité, les itinéraires cyclables doivent pouvoir favoriser le rabattement ou la diffusion vers ou depuis des points d'accès des réseaux de transports collectifs avec du stationnement organisé.

Les points d'entrées identifiés sont :

- les stations des lignes de métro et de tramway ;
- les gares ;
- les parcs-relais.

Concernant le stationnement des vélos, il est nécessaire que la révision du PLU-H puisse prendre en compte des normes adaptées dans les nouvelles constructions (fiche action 4.3).

Par ailleurs, 3 vélos-stations sont prévues dans les pôles de Perrache, Part-Dieu et également à Confluence.

RAPPEL

35 % des déplacements de moins de 1 km des habitants du Centre sont encore faits en voiture.

La densification du système de vélos en libre-service est à l'étude : par exemple Gerland, Confluence, Gratte-Ciel, Buire.

Il conviendra de favoriser l'usage des vélos par les étudiants des campus de La Doua, La Manufacture des Tabacs, les quais du Rhône, Grange-Blanche mais aussi ceux résidant dans le Centre et étudiant dans les campus extérieurs (exemples avec le campus de Bron Parilly ou bien le campus de Vaulx-en-Velin) : le public des étudiants constitue une cible intéressante pour la pratique du vélo et il convient par conséquent de pouvoir développer à la fois les itinéraires vélos en accès aux campus et aux résidences universitaires, mais également les possibilités de stationnement sécurisé des vélos.

Ces mesures s'intégrant tout à fait dans un plan de déplacements des campus (cf. fiche 5.2).

Les actions stratégiques pour le secteur programmées d'ici

2022

Secteur Centre

Conforter la marche comme 1er mode de déplacement

Les aires de chalandise des arrêts/stations de transport en commun peuvent être parfois réduites du fait des impossibilités de franchissements de certains tènements dont le contournement induit une distance de marche rallongée et parfois rédhibitoire.

Afin d'y remédier, il convient d'agir sur l'aménagement de nouveaux cheminements piétons favorisant un accès piétons aux points d'entrée des réseaux de transport collectif.

L'amélioration des déplacements des piétons doit être prise en compte dans le cadre de grands projets d'aménagement. Cela sera le cas dans les opérations comme : la piétonisation de la voûte ouest de Perrache, le traitement des espaces publics du secteur Part-Dieu, la diagonale Moncey, le plan Presqu'île, le cours E. Zola, la rue Garibaldi... (fiche action 2.1).

Amélioration des franchissements pour les piétons et les vélos

(Cf. fiche action 2.4)

L'amélioration des franchissements des coupures urbaines majeures est indispensable pour favoriser l'usage de la marche et du vélo : franchissement des fleuves, des voies rapides et des voies de chemin de fer, des îlots urbains spécifiques.

Dans le secteur Centre, les grandes coupures à prendre en compte sont : les traversées des voies ferrées, du périphérique Laurent Bonnevay et les franchissements des voies d'eau Rhône et Saône.

Sera notamment étudiée l'opportunité du pont des Girondins, en accompagnement du développement du quartier de Confluence. La passerelle de la Mulatière sera réalisée.

Pour les vélos, le franchissement des fleuves sera facilité sur les ponts Kitchener, Gallieni et Winston Churchill.

La signalétique et le jalonnement

(Cf. fiche action 2.1)

L'amélioration du guidage et de l'orientation des piétons est un point important pour faciliter l'usage de la marche :

- accompagner la dynamique de la mobilité active grâce à l'apport des nouvelles technologies comme l'infomobilité : mise en place d'un « calculateur » d'itinéraire ludique pour les piétons ;
- développer la signalétique pour les piétons sur le mobilier urbain support d'information et de services de mobilité (poursuite des actions engagées sur Villeurbanne et sur Lyon).

LES ACTIONS STRATÉGIQUES POUR LE SECTEUR À PROGRAMMER D'ICI 2030

Développer le réseau de transports collectifs d'agglomération maillé

La réalisation de nouvelles lignes fortes de surface doit venir compléter le maillage du réseau d'agglomération afin de renforcer la liaison entre les pôles majeurs de l'agglomération et l'interconnexion entre les lignes fortes du réseau de transports collectifs :

- la **ligne forte A7** sera achevée au travers du prolongement de la ligne T6 jusqu'à La Doua ;
- la **ligne forte A2** (Presqu'île-Francheville), participe de la stratégie multimodale du projet Anneau des Sciences. Elle constituera une liaison radiale vers le Centre depuis Francheville et permettra d'améliorer la performance de la desserte en transport collectif du 5e arrondissement de Lyon en limite de Sainte-Foy-les-Lyon, en accompagnement notamment du développement urbain attendu dans le corridor urbain autour de la rue du Commandant Charcot ;
- la **ligne forte A4** (Écully – Vaise – Part-Dieu) est identifiée comme un axe stratégique pour relier le secteur du Pérollier au centre de l'agglomération. Elle s'inscrit également dans la stratégie multimodale de l'Anneau des Sciences. La réalisation de cette ligne constituera également une opportunité d'améliorer les franchissements en modes actifs au niveau de l'agrafe Duchère – Écully. Le Pérollier pourra constituer une porte d'entrée Ouest d'agglomération en étudiant l'intérêt de l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal à cet endroit ;
- la **ligne Centre-Est**, liaison radiale complémentaire à la ligne T3, reliera le Centre aux polarités de Bron, Chassieu et Genas via les quartiers Sud de Vaulx et de Villeurbanne (Bel Air). La ligne empruntera le corridor de la route de Genas qui accueillera du développement urbain supplémentaire d'ici 2030, notamment entre le périphérique et les Sept Chemins. L'itinéraire de cette ligne dans le Centre n'est pas déterminé ni son terminus : deux hypothèses l'une vers Grange Blanche, l'autre vers Part-Dieu peuvent être imaginées. Cette ligne améliorerait la desserte du QPV de Bron Terraillon, ainsi que des secteurs en projet comme la ZAC des terrasses à Bron. Le secteur des Sept Chemins à l'interface des lignes A8 et Centre-est, entre secteurs urbanisés à l'Ouest et moins denses à l'Est pourrait constituer une nouvelle porte d'entrée d'agglomération, participant à l'amélioration des accès à au Centre.

Une mobilité automobile raisonnée et régulée

Il est visé la requalification de la partie A6/A7 déclassée en changeant son profil en lien avec la mise en œuvre d'un itinéraire de grand contournement et avec la réalisation de l'Anneau des Sciences.

La politique de stationnement est un levier majeur pour diminuer l'usage de la voiture. Elle sera définie en cohérence avec les objectifs globaux de la politique de déplacements définis dans la fiche action 4.3.

Conformément à la stratégie décrite dans la fiche action 1.3, les parcs-relais du Centre feront l'objet d'une régulation et d'un accès privilégié en modes alternatifs à la voiture solo, avec une nécessaire cohérence avec les politiques communales de stationnement sur voirie aux abords des parcs-relais.

Situés déjà dans le cœur de l'agglomération, les parcs-relais de IUT Feyssine (terminus de T1), gare de Villeurbanne (tramway T3), La Duchère (ligne C6) voire Stade de Gerland (métro B) pourront voir leur pérennité réinterrogée : pour leur faiblesse de fréquentation, ou bien pour des usages massifs par la population riveraine ou ayant des alternatives autres que la voiture.

Secteur Centre

Les actions stratégiques pour le secteur à programmer d'ici

2030

Vers un partage de l'espace public plus équilibré

Pour accompagner et maintenir la réduction du trafic automobile visée par le PDU et éviter les effets d'induction, la capacité de circulation automobile doit être régulée et adaptée.

Pour le secteur Centre, il est particulièrement nécessaire de préciser les usages préférentiels des voies afin d'assurer la mise en cohérence de la forme des rues aux fonctions attendues et aux objectifs du PDU : des axes adaptés à des flux de circulation importants, des axes apaisés dans les cœurs de quartier pour un meilleur cadre de vie et un usage favorisé des modes actifs (marche à pied, vélo).

Les services innovants de mobilité

Il est important de poursuivre l'accompagnement des services ou expérimentations existants :

- services d'autopartage et de co-voiturage ;
- véhicules autonomes (projet Navya...) ;
- initiatives de transport fluvial.

L'étude de l'extension des offres de transport fluvial pourra être menée pour la desserte de certains quartiers en lien avec les équipements et usages (Cité internationale, Vaise, Musée des Confluence). Ces services peuvent offrir une alternative qualitative, ludique et valorisante notamment pour le déplacement des touristes en complément des services de transport collectif (déplacements de groupes entre la Cité internationale, Bellecour et la Confluence) afin d'éviter les voitures et les cars en centre-ville...

Globalement, il s'agira de rester en veille active pour mobiliser si nécessaire toutes les technologies et innovations pertinentes (navettes fluviales, cyclopousse...) au regard des besoins du territoire et des contraintes de desserte.

© Jean-François Laurent/Agence d'urbanisme de Lyon

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

L'évaluation financière du plan d'action

© Freepik

Évaluation financière des actions programmées par le SYTRAL sur la période 2017-2022

Les crédits de paiement à mobiliser sur la période 2017-2022 pour les actions programmées par le SYTRAL dans le PDU peuvent être évalués à environ 1,13 milliard d'euros courants.

Ces crédits de paiement correspondent aux principales opérations programmées par le SYTRAL sur le périmètre d'application du PDU sur la période 2017-2022 au titre du Plan de déplacements urbains. Cette approche n'est donc pas exhaustive du point de vue des dépenses du SYTRAL.

Les fiches actions présentées dans le PDU précisent dans la mesure du possible les coûts estimatifs des actions, les partenariats et le calendrier prévisionnel.

Modalités de financement et couverture des coûts d'exploitation pour les actions programmées sur la période 2017-2022

Concernant les coûts d'exploitation, seuls ceux concernant le réseau TCL peuvent être présentés. Les coûts d'exploitation relatifs au réseau TER, aux réseaux routiers national et départemental ne sont pas disponibles.

Les actions dont le SYTRAL est maître d'ouvrage

Les actions concernant le SYTRAL représentent des crédits de paiement estimé à 1,13 Md€ environ sur la période 2017-2022.

Au total, les dépenses d'exploitation des services publics de transport (TCL et OPTIBUS) sur cette période sont estimées à près de 2,68 Md€ conformément au nouveau contrat de délégation de service public (DSP) pour le réseau TCL sur la période 2017-2022.

En cohérence avec le débat d'orientation budgétaire 2017-2026 tenu en comité syndical du SYTRAL de novembre 2016, les modalités pérennes de financement de ces actions reposent sur les ressources suivantes.

Le Versement Transport, première ressource (285 M€ - Compte Administratif 2015)

Cet impôt assis sur la masse salariale est payé par les entreprises et administrations de plus de 11 salariés au taux de 1,85 % depuis le 1er janvier 2016 sur le périmètre du PDU (pour un plafond de 2 %).

Pour la période 2017-2022, le Versement Transport est estimé sur le périmètre du PDU à 1,97 Md€ dans les conditions économiques actuelles.

Les recettes d'exploitation du réseau TCL, deuxième ressource (217 M€ - Compte Administratif 2015)

Elles comprennent principalement les recettes issues de la clientèle (billetterie, amendes, cartes d'abonnement et frais de dossiers) mais également des recettes accessoires (publicité) et exceptionnelles (malus qualité et intéressement annuel dans le cadre du contrat de DSP).

Pour la période 2017-2022, les recettes d'exploitation sont estimées à 1,54 Md€.

Les recettes statutaires, troisième ressource (150 M€ - Compte Administratif 2015)

Il s'agit des participations annuelles des membres du SYTRAL pour le périmètre du PDU.

Pour la période 2017-2022, les recettes statutaires sont estimées à 0,80 Md€.

Pour la période 2017-2022, ces trois ressources permettent d'envisager 4,31 Md€ de financement auquel il faut soustraire 0,65 Md€ d'annuité d'emprunts et 2,68 Md€ de charges d'exploitation.

C'est donc un autofinancement de 0,98 Md€ qui sera disponible sur la période 2017/2022 pour couvrir les besoins de financement évoqués. Le complément sera apporté par l'emprunt, dans les limites des critères de saine gestion retenus par le SYTRAL.

Modalités de financement des actions et couverture des coûts d'exploitation du plan d'action 2023-2030

Le contexte financier

Le financement des politiques de mobilité est un des principaux postes de dépenses budgétaires pour la Région, le SYTRAL ou la Métropole de Lyon. Du fait de la baisse des dotations d'État, ces mêmes collectivités mais également l'AFITF (qui finance les projets nationaux mais aussi les appels à projets TCSP) voient leurs perspectives financières se restreindre. Dans ce contexte financier général, tant les déploiements passés de nouvelles infrastructures que la multiplication de contraintes réglementaires (sécurité, accessibilité, urbanisme...) amènent une augmentation des coûts d'investissement (renouvellement d'usure et d'obsolescence) et d'exploitation (entretien d'un patrimoine en développement continu, exploitation liée au développement de l'offre).

Le patrimoine du SYTRAL a ainsi fortement évolué ces dernières années. Il s'élevait en valeur d'acquisition à 1,7 Md€ en 1995, puis à 2,8 Md€ en 2005 pour atteindre 4,2 Md€ en 2015. Cela a pour effet d'impacter le compte de résultat via une augmentation très nette de l'amortissement des biens. La dotation aux amortissements était de 33,60 M€ en 1995, 78,90 M€ en 2005, pour s'élever à 135,30 M€ en 2015. Il fallait donc 50 ans pour remplacer[1] le patrimoine en 1995, puis seulement 25 ans en 2005 et finalement 18 ans en 2015.

L'impact des évolutions technologiques se ressent donc dans la préfiguration des besoins en équipements futurs. Lors du Débat d'orientation budgétaire (DOB) 2006, le SYTRAL envisageait sur la période 2006 / 2015 avoir besoin de 360 M€ d'investissements récurrents, soit une moyenne annuelle de 36 M€. Le DOB 2017 double presque ce montant pour la période 2017 / 2026 à 636 M€, soit une moyenne annuelle de 64 M€.

L'accélération de l'usure et de l'obsolescence des biens entraîne également des coûts de fonctionnement plus élevés pour leur entretien et maintenance.

Sur la base des Rapports annuels du délégataire (RAD) du réseau TCL des exercices 2010 et 2015 permettant de couvrir la période 2005 / 2015, on constate un très fort développement des charges analytiques relatives à ces postes[2].

En 2005 ces dépenses s'élevaient à 16,1 M€ mais atteignaient en 2015 un montant de 33,60 M€. En dix ans ces dépenses ont donc plus que doublé, soit une hausse moyenne annuelle de 7,6 %. Sur la même période l'offre, mesurée en places.km.offertes (PKO), a augmenté de « seulement » 2,7 % en moyenne par an.

Cette variation est également relative dans le poids des dépenses d'exploitation, hors personnel. Les dépenses d'entretien et de maintenance représentaient ainsi 24 % des dépenses de consommations et de services extérieurs en 2005, mais 28,7 % en 2015.

Le financement des actions identifiées à terme éloigné (2023-2030) reposera donc sur les contraintes comptables et budgétaires liées au renouvellement et à la maintenance des biens antérieurs.

1. Ratio patrimoine net / dotation amortissements de l'année.
2. Pièces, fournitures, entretien et maintenance du matériel roulant et installations fixes.

Les modalités de financement et couverture des coûts d'exploitation du plan d'action 2023-2030 - SYTRAL

Jusqu'en 2023 l'ensemble des capacités financières du SYTRAL est mobilisé pour la réalisation des opérations programmées au plan de mandat 2015-2020. De 2001 à 2015, le SYTRAL a investi 2,3 Md€ et devrait réaliser 1,8 Md€ jusqu'en 2023.

À partir de 2024, toutes choses égales par ailleurs, c'est donc une enveloppe moyenne annuelle de 250 millions € qui peut être disponible pour l'ensemble des dépenses d'équipements, y compris le renouvellement d'obsolescence.

S'il faut aller au-delà, quelques marges de manœuvre peuvent être avancées, notamment au niveau des flux économiques que sont le Versement Transport et le déficit d'exploitation des réseaux TCL / OPTIBUS.

Le Versement Transport est très lié à l'activité et au dynamisme économique. La situation tant de l'économie nationale qu'européenne ne laisse pas entrevoir de forte variation positive à court terme. Il faut espérer que la croissance économique et l'inflation soient de retour à moyen terme permettant une hausse naturelle de l'assiette fiscale plus forte que celle des dernières années. Au-delà, la hausse du taux au plafond réglementaire (2 %) permet de disposer d'une ressource de dernier ressort (24 M€ / an environ), nonobstant les contraintes économiques que cela ferait porter aux entreprises premiers financeurs des transports en commun.

Les hausses tarifaires ont été régulières ces dix dernières années, tendance légitimée par l'évolution de la quantité et de la qualité de l'offre. Le maintien d'un haut niveau de service et le développement du réseau permettent le maintien de cette politique, avec a contrario une hausse des coûts d'exploitation. Pour plus d'efficacité en termes d'intermodalité, la question d'une refonte tarifaire globale en lien avec les tarifs multimodaux pourrait aussi être évoquée. Ces réflexions sur la gamme tarifaire doivent avoir comme objectif l'amélioration de la couverture des besoins de financements du développement des réseaux de transport collectif en maintenant l'équilibre fragile entre hausse tarifaire et dépenses d'exploitation. Au-delà, l'amélioration de la lutte contre la fraude et un meilleur recouvrement des amendes doivent permettre d'améliorer les recettes générées par la clientèle du réseau. En complément de ces sources de financement, les actions permettant d'optimiser les dépenses doivent être poursuivies, de même que la bonne maîtrise de la dette amenant à terme à un niveau d'endettement adapté. Par exemple, les actions visant l'amélioration de la performance du réseau de bus (sites propres et vitesse commerciale) contribueront à réduire les coûts d'exploitation du réseau TCL.

© GUY F. / Agence d'Urbanisme de Lyon

MODALITÉS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Le PDU de l'agglomération lyonnaise repose sur l'implication de l'ensemble des acteurs des politiques de déplacements. Il définit des grands objectifs à l'horizon 2030 et met en avant la recherche d'une évolution substantielle des comportements de mobilité. Pour ces raisons, le suivi-évaluation du PDU de l'agglomération lyonnaise s'inscrit dans une triple ambition :

- s'assurer de la mise en œuvre effective des actions prévues, en vérifiant leur adéquation aux objectifs poursuivis et aux évolutions pouvant survenir, et en adaptant si nécessaire la démarche ;
- poursuivre et entretenir l'appropriation de la démarche PDU par l'ensemble des acteurs concernés (élus, techniciens), en inscrivant notamment les politiques de déplacements dans une dynamique d'échanges et de synergies avec les autres politiques publiques (d'urbanisme, de développement économique, de santé publique, de préservation des ressources, etc.) ;
- donner une place aux habitants du territoire et aux usagers des différents réseaux et services de mobilité, afin d'enrichir la mise en œuvre du PDU et son évaluation.

D'une manière plus précise, le suivi-évaluation du PDU repose à la fois sur une obligation du Code des transports et sur une démarche volontaire de suivi plus régulier de la mise en œuvre des actions.

Une évaluation obligatoire à cinq ans ..... **page 232**

Un suivi en continu ..... **page 232**

Les modalités de la démarche de suivi-évaluation ..... **page 233**

Une évaluation obligatoire, à cinq ans

Le code des transports prévoit, dans son article L1214-8, que « le plan de déplacements urbains fait l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et, le cas échéant, est révisé. »

Dans le cas du PDU de l'agglomération lyonnaise, dont les objectifs sont fixés à l'horizon 2030, cette obligation légale d'évaluation à cinq ans coïncide avec une première échéance importante du plan d'action : 2022. Si une évaluation complète de la mise en œuvre des actions et de leurs effets n'est pas envisageable à cette échéance, un point d'étape sur cette mise en œuvre et une évaluation des premiers effets du PDU pourront être réalisés à cet horizon intermédiaire.

L'évaluation à cinq ans constituera alors un jalon essentiel d'une évaluation *in-itinere* dont l'objectif global est d'ajuster « chemin faisant » la mise en œuvre du PDU :

- en identifiant les actions dont la concrétisation poserait problème ou qui auraient vocation à être redéfinies ;
- en mesurant ou en évaluant les premiers effets des actions mises en œuvre ;
- en corrigeant d'éventuels effets non souhaités ;
- en tenant compte de changements de contexte ;
- en adaptant la démarche à des phénomènes nouveaux éventuels, à des évolutions en matière d'urbanisme ou de développement économique ou à des changements constatés dans les comportements de mobilité.

Un suivi en continu

Pour alimenter et anticiper dans les meilleures conditions cette évaluation à cinq ans, il est essentiel de prévoir un suivi annuel des actions. Il permettra notamment d'informer l'ensemble des acteurs du territoire sur l'avancement des actions, sur les difficultés rencontrées et les premiers effets constatés.

Ce suivi de la mise en œuvre des actions du PDU sera présenté tous les ans aux partenaires du PDU. Cette temporalité permettra d'animer en continu la mise en œuvre partenariale du PDU, en favorisant le partage de l'information, en proposant des mesures correctrices ou en trouvant des solutions appropriées en cas de difficultés éventuelles. Ce suivi pourra s'appuyer sur des productions de l'Observatoire des déplacements de l'agglomération lyonnaise, animé par l'agence d'urbanisme.

Il pourra également mobiliser des données provenant d'instances spécifiques traitant de certains thèmes (accidentologie, stationnement, usage du vélo, marchandises...).

L'observatoire des deux-roues motorisés porté par la Métropole de Lyon sera pérennisé afin de permettre le suivi de l'évolution des pratiques et de leurs effets et, le cas échéant, de chercher à aller vers une politique de gestion adaptée à cette évolution et cohérente avec les objectifs de la puissance publique.

Les modalités de la démarche de suivi-évaluation

Comme pour son élaboration, la mise en œuvre du PDU repose sur une dynamique éminemment partenariale. Le suivi-évaluation de la démarche s'inscrit pleinement dans cette dynamique et doit contribuer à la renforcer, sous la maîtrise d'ouvrage du SYTRAL.

Ainsi, les partenaires pourront participer dès l'adoption du PDU à un processus de travail dédié à l'organisation du suivi-évaluation. Il s'agira en premier lieu de préciser :

- la méthode d'évaluation et les questions évaluatives à aborder en 2022 au regard des objectifs du PDU ;
- les indicateurs pertinents qu'il s'agit d'alimenter à cette fin ;
- les éléments attendus de l'Observatoire des déplacements de l'agglomération lyonnaise dans ce processus de suivi-évaluation ;
- les modalités d'implication des citoyens et de la société civile dans la conduite de l'évaluation.

La démarche de suivi-évaluation s'appuiera également sur le compte-déplacements (fiche action 8.3), qui constituera un outil de suivi financier à la disposition des partenaires du PDU.

Elle pourra s'inspirer des indicateurs spécifiques identifiés dans chaque fiche action, sans que cette liste ne soit exhaustive ni à reprendre en intégralité.

Elle devra par ailleurs se fonder sur une approche à la fois quantitative et qualitative, qui permette notamment de recueillir le point de vue des habitants et acteurs du territoire. L'objectif est de déceler et de qualifier les éventuelles évolutions des comportements de mobilité. Pour cela, la faisabilité d'enquêtes légères, peu coûteuses et pouvant être reconduites avec des fréquences assez brèves, pourra être étudiée.

© SCHULLER / SYTRAL

Glossaire

2RM	2 roues motorisés
AFITF	Agence de financement des infrastructures de transports de France
ALE	Agence locale de l'énergie
AOM	Autorité organisatrice de la mobilité
AOTU	Autorité organisatrice des transports urbains
BHNS	Bus à haut niveau de service
BUE	Boulevard urbain Est
CCAS	Centre communal d'action sociale
CMA	Chambre des métiers et de l'artisanat
CO_2	Dioxyde de carbone
CPER	Contrat de plan État - Région
CTM	Conférence territoriale des maires
DOG	Document d'orientations générales
DSP	Délégation de service public
DTA	Directive territoriale d'aménagement
EDGT	Enquête déplacements grand territoire
ELU	Espace de logistique urbaine
EMD	Enquête ménages déplacements
GES	Gaz à effet de serre
MAPTAM	Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles
NOTRe	Loi portant nouvelle organisation territoriale de la République
NOx	Oxyde d'azote
NPNRU	Nouveau programme national de renouvellement urbain
OMS	Organisation mondiale de la santé
PAMA	Plan d'action pour les mobilités actives
PAVE	Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics
PCET	Plan climat énergie territorial
PDA	Plan de déplacements d'administration
PDE	Plan de déplacements d'entreprise
PDES	Plan de déplacements d'établissement scolaire
PDIE	Plan de déplacements inter-entreprise
PDU	Plan de déplacements urbains
PIAV	Plan intercommunal de mise en accessibilité de la voirie
PL	Poids lourd
PLU(H)	Plan local d'urbanisme (et de l'habitat)
PM	Particules fines
PNSE2	Deuxième Plan national santé environnement 2009-2013
PNNS	Programme national nutrition santé
PNAPS	Plan national de prévention par l'activité physique ou sportive
PPA	Plan de protection de l'atmosphère
PTU	Périmètre de transports urbains
QPV	Quartier de la politique de la ville
REAL	Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise
SCoT	Schéma de cohérence territoriale
Sd'AP	Schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée
SEPAL	Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise
SMTAML	Syndicat mixte des transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise
SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
SRCAE	Schéma régional climat air énergie
SRI	Schéma régional d'intermodalité
SRU	Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains
SYTRAL	Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise
TC	Transport en commun
TCL	Transports en commun lyonnais
TCSP	Transport en commun en site propre
TCU	Transport en commun urbain
TECV	Loi relative à la transition énergétique pour une croissance verte
TER	Train express régional
TMV	Transport de marchandises en ville
VP	Voiture particulière
VRU	Voie rapide urbaine
VUL	Véhicule utilitaire léger
ZA	Zone d'activités
ZI	Zone industrielle

© LEONE J / Grand Lyon

Table des matières

Le projet : un système de mobilité durable au service d'une agglomération multipolaire attractive et solidaire 3

Les fondements du projet 4

Le PDU, un document de planification comportant un plan d'action 4

Les points clés des bilans des précédents PDU de l'agglomération lyonnaise 6

Une synthèse entre le projet de territoire et les enjeux environnementaux et de santé publique 8

- Le SCoT de l'agglomération lyonnaise 10
- Le SCoT de l'Ouest lyonnais 11
- La Directive territoriale d'aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise 12
- Le Schéma régional climat-air-énergie Rhône-Alpes 12
- Le Plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise 13
- Le Plan climat-énergie territorial du Grand Lyon 14
- Les Plans de déplacements urbains : un cadre législatif renouvelé 14

Une démarche axée sur le travail partenarial et la concertation pour un projet partagé 16

- Une démarche de travail partenarial 16
- Une procédure formalisée de consultation sur demande 17
- Le choix de la concertation 18

Les enseignements du diagnostic 20

Une agglomération dynamique avec des fragilités à résorber 20

- Un fort développement démographique, un dynamisme économique porté par les services 20
- Habitat et emploi : une déconnexion croissante au sein de l'agglomération 22
- Une aire d'influence qui s'est élargie 23
- Un dynamisme métropolitain qui doit profiter à toutes les populations et à tous les territoires 23
- 250 000 habitants du Centre de l'agglomération régulièrement exposés à une pollution atmosphérique importante 24

Un développement important des réseaux et services de mobilité depuis quinze ans 24

- Un développement considérable du réseau et de l'offre de transport collectif, qui demande à être poursuivi 24
- Un réseau routier dense, confronté à des problèmes de congestion et générateur de nuisances 26
- De nouveaux services et un réseau en développement pour continuer à augmenter l'usage du vélo 27
- L'essor de nouveaux services de mobilité : vers un changement du rapport à l'automobile ? 27
- Différents dispositifs pour inciter au changement de comportement 28
- Un contexte institutionnel et financier en mouvement 28

Stationnement et partage de l'espace public : deux leviers d'action majeurs à mobiliser 29

- Des politiques de stationnement qui interrogent la place de la voiture particulière sur l'espace public 29
- Un espace public encore majoritairement dédié à la voiture alors qu'il est de plus en plus sollicité pour d'autres usages 31

Des pratiques de mobilité aux évolutions encourageantes 32

- La mobilité individuelle baisse mais les déplacements augmentent globalement dans l'agglomération 32
- L'automobile : un recul qui se confirme 34
- Deux modes en progression : les transports collectifs et la marche 34
- Un usage du vélo conforté, avec des pratiques en évolution 34
- Des potentiels d'évolution en matière de report modal 35
- Un transport de marchandises essentiellement routier, des enjeux importants pour la qualité de l'air et l'occupation de l'espace public .. 35

Des problématiques hétérogènes selon les territoires 36

- Le secteur Centre (Lyon et Villeurbanne) : territoire de prédilection des modes actifs 37
- Le secteur Est : territoire-clé du développement de l'agglomération où l'utilisation de la voiture reste importante 39
- Le secteur Ouest : territoire contrasté où le ferroviaire apparaît structurant, mais où le réseau routier et son utilisation restent majeurs 40
- Le secteur Nord : territoire à l'accessibilité contrainte où les réseaux structurants de transport collectif constituent un enjeu majeur ... 41

Éclairage prospectif 42

Les objectifs du PDU en réponse à 4 enjeux majeurs 44
Un objectif ambitieux de répartition modale 46
Les objectifs liés aux enjeux de santé publique et de cadre de vie 46
Les objectifs liés à l'enjeu d'équité et de cohésion sociale 48
Les objectifs liés à un système de mobilité pensé pour l'usager et l'habitant 49
Les objectifs liés à un système de mobilité au service de la construction d'une agglomération multipolaire et attractive 50

Le plan d'action 53

Le système multimodal des déplacements 54

Axe stratégique 1 : Une mobilité sans couture 58

Fiche Action 1.1 : Une information multimodale et accessible à tous 60
Action 1 : Concevoir un schéma directeur d'information multimodale 60
Action 2 : Pérenniser et mieux faire connaître les outils numériques existants 60
Action 3 : Déployer des moyens de communication téléphonie et internet dans le réseau métro 61

Fiche Action 1.2 : Offrir une billettique et des tarifications combinées pour favoriser la multimodalité et l'intermodalité 62
Action 1 : Améliorer l'interopérabilité des systèmes billettiques 62
Action 2 : Élargir la palette des services pouvant être hébergés sur les supports billettique des réseaux de transports collectifs 62
Action 3 : Viser une tarification multimodale claire et cohérente, élargie à d'autres services de mobilité que les transports collectifs 63
Action 4 : Améliorer la connaissance de l'usage des différents services de mobilité 63
Action 5 : Proposer un réseau de distribution des titres élargi et plus homogène 63

Fiche Action 1.3 : Mettre en œuvre une stratégie multimodale de rabattement et de diffusion vers et depuis les transports collectifs 66
Action 1 : Définir une gouvernance adaptée pour mettre en œuvre la stratégie multimodale de rabattement et de diffusion 66
Action 2 : Décliner la stratégie multimodale de rabattement et de diffusion sur les pôles d'échanges de l'agglomération 66
Action 3 : Définir des principes partagés de conception, d'aménagement et de gestion des pôles d'échanges 67
Action 4 : Mettre en œuvre un plan d'action hiérarchisé pour faire évoluer les pôles d'échanges de l'agglomération 68

Axe stratégique 2 : Un espace public accueillant et facilitant pour les modes actifs 70

Fiche Action 2.1 : Améliorer la sécurité, la qualité d'accueil et l'agrément de l'espace public 72
Action 1 : Réaliser et diffuser des référentiels d'aménagement pour mieux intégrer les modes actifs dans les projets urbains et de voirie 72
Action 2 : Mieux connaître l'accidentologie du territoire et sensibiliser au partage de la rue 73
Action 3 : Apaiser les vitesses de circulation 74

Fiche Action 2.2 : Faciliter et encourager les déplacements à pied 76
Action 1 : Développer les liaisons et les aménagements piétons 76
Action 2 : Améliorer l'information et la signalétique pour les piétons 76
Action 3 : Développer la complémentarité de la marche avec les transports collectifs 76
Action 4 : Connaître, communiquer et dialoguer 77

Fiche Action 2.3 : Encourager et rendre performants les déplacements à vélo 78
Action 1 : Développer les aménagements et liaisons cyclables 78
Action 2 : Renforcer l'offre de stationnement vélo 79
Action 3 : Guider et orienter les cyclistes 79
Action 4 : Renforcer l'offre de vélos en libre-service 79
Action 5 : Développer et diversifier les services vélo 80
Action 6 : Connaître, communiquer et dialoguer 80

Fiche Action 2.4 : Améliorer l'intégration urbaine des infrastructures de transport 82
Action 1 : Réduire les nuisances et les effets de coupures liés aux grandes infrastructures de transport pour valoriser le territoire 82
Action 2 : Assurer les liens de part et d'autre des obstacles physiques 83

Axe stratégique 3 : Des transports collectifs performants et attractifs 84

Fiche Action 3.1 : Augmenter la capacité du réseau structurant et renforcer sa fiabilité 86
Action 1 : Augmentation de capacité et renouvellement du parc métro 86
Action 2 : Augmentation de capacité et renouvellement du parc tramway 86
Action 3 : Augmentation de capacité et amélioration de la robustesse de l'infrastructure ferroviaire 87

Fiche Action 3.2 : Poursuivre le maillage du réseau structurant de transports collectifs urbains 90
Action 1 : Poursuivre le développement du réseau métropolitain 90
Action 2 : Structuration du réseau maillé d'agglomération 90

Fiche Action 3.3 : Améliorer la performance du réseau de bus urbain 92
Action 1 : Définir et mettre en œuvre un schéma d'amélioration de la performance des lignes de bus 92
Action 2 : Améliorer l'efficacité des déplacements intermodaux dans le Val de Saône en lien avec le Centre de l'agglomération 95
Action 3 : Engager une réflexion permettant une desserte locale du pôle d'emploi de la Plaine Saint-Exupéry 95

Fiche Action 3.4 : Renforcer les liens en transports collectifs avec les territoires voisins 96
Action 1 : Aménagement de voies réservées aux transports collectifs sur les voies structurantes d'agglomération 96
Action 2 : Étude des conditions de réalisation d'une liaison structurante de TC routier sur l'emprise ferroviaire Pont-de-Chéruy – Meyzieu 97
Action 3 : Amélioration de la desserte interdépartementale en transports collectifs du Val de Saône 97
Action 4 : Évolution du réseau ferroviaire de l'Ouest lyonnais 98
Action 5 : Évolution des dessertes entre le périmètre d'application du PDU, le département du Rhône et les départements voisins 98

Fiche Action 3.5 : Réduire les nuisances induites par le fonctionnement des réseaux de transports collectifs 100
Action 1 : Maintenir le rythme de renouvellement du parc des bus TCL 100
Action 2 : Définir et mettre en œuvre une stratégie en matière d'électrification du parc bus TCL 100
Action 3 : Poursuivre les actions de formation à l'éco-conduite des conducteurs de bus TCL 100
Action 4 : Poursuivre les actions visant la réduction des nuisances sonores générées par le réseau TCL 101

Fiche Action 3.6 : Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs 102
Action 1 : Mise en accessibilité du réseau TCL 102
Action 2 : Mise en accessibilité du réseau TER 103
Action 3 : Démarche partenariale sur les projets et commission métropolitaine d'accessibilité 104

Fiche Action 3.7 : Renforcer la sécurité sur le réseau TCL pour permettre à chacune et chacun de voyager en toute tranquillité 106
Action 1 : Poursuivre les partenariats avec les acteurs de la sécurité publique et de l'éducation 106
Action 2 : Sensibiliser les publics jeunes pour réduire le vandalisme 106
Action 3 : Améliorer la sécurité et la tranquillité des femmes dans le réseau TCL 106
Action 4 : Poursuivre l'équipement du réseau TCL en système de vidéoprotection 107

Axe stratégique 4 : Une mobilité automobile régulée et raisonnée 108

Fiche Action 4.1 : Un réseau de voirie optimisé et hiérarchisé 110
Action 1 : Requalifier la partie urbaine de l'axe A6-A7 déclassé en boulevard urbain apaisé 110
Action 2 : Compléter le maillage routier de l'agglomération 110
Action 3 : Réaliser le projet d'Anneau des Sciences 111
Action 4 : Mettre en œuvre une stratégie d'exploitation du réseau de voirie favorisant le partage spatial et temporel de l'espace public 112
Action 5 : Assurer une gestion et un entretien patrimonial du réseau viaire adaptés et durables 112

Fiche Action 4.2 : Favoriser les usages partagés de la voiture 114
Action 1 : Développer l'usage du covoiturage sur l'aire métropolitaine lyonnaise 114
Action 2 : Définir et mettre en œuvre un cadre de coopération publique/privée permettant de favoriser, encadrer et réguler les services d'autopartage 115
Action 3 : Mieux prendre en compte le rôle des taxis dans la mobilité quotidienne des habitants 115

Fiche Action 4.3 : Une politique de stationnement cohérente et favorisant la multimodalité 118
Action 1 : Améliorer la connaissance et la communication sur le stationnement dans l'agglomération 118
Action 2 : Renforcer la réglementation du stationnement sur voirie et son respect 119
Action 3 : Optimiser la gestion des parcs de stationnement en ouvrage 120
Action 4 : Encadrer la production de stationnement privé et encourager la mutualisation 120
Action 5 : Faciliter le stationnement des vélos 123
Action 6 : Organiser le stationnement des deux-roues motorisés 123
Action 7 : Réguler et organiser le stationnement des cars 123

Fiche Action 4.4: Réduire les nuisances liées à la circulation automobile 126
Action 1 : Mettre en place une zone à faibles émissions dans le centre de l'agglomération 126
Action 2 : Aider financièrement le renouvellement du parc de véhicules utilitaires légers 126
Action 3 : Favoriser un mix énergétique du parc roulant adapté au territoire 126
Action 4 : Réduire les nuisances des infrastructures de transport et aider à mieux s'en protéger 127
Action 5 : Mieux connaître et faire connaître l'état des nuisances environnementales 127
Action 6 : Mieux communiquer autour des actions menées lors des épisodes de pollution 128

Axe stratégique 5 : Susciter et accompagner le changement de comportements 130

Fiche Action 5.1: Faire connaître et découvrir le bouquet de services pour une mobilité durable 132
Action 1 : Sensibiliser aux enjeux d'une mobilité durable et communiquer sur les services alternatifs à l'autosolisme 132
Action 2 : Développer les actions de découverte et d'expérimentation des différents services de mobilité 132
Action 3 : Organiser des événements incitant à l'évolution des pratiques de mobilité 133

Fiche Action 5.2: Travailler avec les générateurs de déplacements pour faire évoluer les pratiques de mobilité 136
Action 1 : Renforcer le volet mobilité du Schéma d'accueil des entreprises 136
Action 2 : Accompagner le management de la mobilité dans les entreprises et les administrations 136
Action 3 : Accompagner le management de la mobilité dans les établissements scolaires et universitaires 137
Action 4 : Promouvoir dans les établissements scolaires une éducation à la mobilité durable assortie d'actions concrètes 137
Action 5 : Améliorer les connaissances, initier et soutenir les expérimentations de réduction choisie de la mobilité 138

Fiche Action 5.3: Structurer les actions de management de la mobilité 140
Action 1 : Fédérer durablement les acteurs du management de la mobilité 140
Action 2 : Élaborer une stratégie partagée en matière de management de la mobilité 140
Action 3 : Développer les interfaces avec des acteurs relais pour mener des actions de conseil en mobilité sur le territoire du PDU 140

Axe stratégique 6 : Favoriser l'accès à la mobilité pour tous, aux plus vulnérables et dans tous les territoires 142

Fiche Action 6.1: Améliorer la desserte tous modes des quartiers inscrits en politique de la ville 144
Action 1 : Mieux connaître les spécificités des quartiers inscrits en politique de la ville 144
Action 2 : Réduire les situations d'enclavement par une action sur les coupures urbaines 145
Action 3 : Amélioration des dessertes en transports en commun 145
Action 4 : Amélioration des liaisons piétonnes et cyclables 146

Fiche Action 6.2: Mieux accompagner les publics fragiles dans leurs parcours de mobilité 148
Action 1 : Améliorer la connaissance sur la mobilité des publics vulnérables pour mieux les accompagner 148
Action 2 : Rendre effectif l'accès aux tarifications sociales pour les personnes à faibles ressources 148
Action 3 : Faciliter la prise en compte des problématiques de mobilité par les relais locaux des politiques sociales 149
Action 4 : Pérenniser la plateforme mobilité emploi insertion 149
Action 5 : Soutenir les dispositifs de sensibilisation et d'accompagnement à destination des publics fragiles 150
Action 6 : Initier et accompagner la mise en œuvre des PDIE de filières pour améliorer l'accès à l'emploi 150

Fiche Action 6.3: Renforcer l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne du déplacement aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi qu'aux personnes âgées 152
Action 1 : Encourager la poursuite de la mise en œuvre des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics 152
Action 2 : Développer la démarche qualité d'usage de la chaîne du déplacement 152
Action 3 : Réaliser une cartographie actualisée des emplacements de stationnement réservés aux personnes à mobilité réduite 153
Action 4 : Coordonner et harmoniser la mise en accessibilité sur le territoire 153

Axe stratégique 7 : Des transports de marchandises intégrés 154

Fiche Action 7.1: Réduire l'impact environnemental des déplacements liés au transport de marchandises 156
Action 1 : Innover dans les outils de facilitation à l'acquisition de véhicules faibles émissions 156
Action 2 : Proposer des avantages compétitifs pour les professionnels les plus vertueux 156
Action 3 : Préserver des sites de logistique ferroviaire et embranchés fer et des sites de logistique fluviale 156
Action 4 : Préserver les sites multimodaux et routiers existants pour les activités logistiques les plus endogènes à l'agglomération et identifier des potentialités nouvelles 157

Fiche Action 7.2: Consolider le cadre et les outils de partenariat avec les professionnels 160
Action 1 : Conforter l'instance de concertation Transport de Marchandises en Ville 160
Action 2 : Contractualiser pour renforcer l'opérationnalité et la visibilité des partenariats 160
Action 3 : Favoriser les autres espaces d'échanges et de dialogue avec les professionnels 160

Fiche Action 7.3: Améliorer la connaissance sur la thématique du transport de marchandises par tous les acteurs concernés 162
Action 1 : Mettre en place un observatoire partenarial 162
Action 2 : Développer l'utilisation du logiciel FRETURB 162
Action 3 : Développer des outils et méthodes pilotes pour enrichir les données 163
Action 4 : Étudier et valoriser les atouts économiques et concurrentiels de l'élargissement du mix énergétique du parc roulant des transporteurs 163
Action 5 : Sensibiliser et former les professionnels, les décideurs et le grand public aux enjeux du transport de marchandises 163

Fiche Action 7.4: Améliorer la prise en compte de la logistique dans les aménagements et équipements urbains . 166
Action 1 : Développer la création d'espaces logistiques urbains de petite taille ou intégrés dans des hôtels logistiques 166
Action 2 : Intégrer systématiquement le sujet de la gestion des marchandises dans les projets d'aménagement, y compris dans une perspective d'intégration urbaine et paysagère 167
Action 3 : Expérimenter et déployer des solutions de mixité temporelle d'usage de l'espace public en faveur du transport de marchandises 167
Action 4 : Reconfigurer les aires de livraison sur l'espace public et contrôler leur usage 168

Axe stratégique 8 : Modalités de mise en œuvre et financements 170

Fiche Action 8.1: Des lieux de dialogue et de discussion autour des politiques de déplacements 172
Action 1 : Améliorer la coordination des politiques de stationnement 172
Action 2 : Renforcer les partenariats avec les territoires voisins 172
Action 3 : Améliorer la coordination entre les politiques sectorielles et la politique de déplacements à toutes les échelles 173

Fiche Action 8.2: Étudier, expérimenter et promouvoir de nouveaux outils et services de mobilité avec les acteurs privés 174
Action 1 : Favoriser la recherche et l'innovation numérique appliquée à la mobilité 174
Action 2 : Recenser, accompagner et promouvoir l'émergence de nouveaux services de transport 175

Fiche Action 8.3: Garantir la viabilité financière du système de mobilité 176
Action 1 : Mettre en place un compte-déplacements 176
Action 2 : Lutter contre la fraude dans les transports collectifs 176
Action 3 : Optimiser les ressources financières et étudier l'opportunité de nouveaux systèmes de financement 177

Fiche Action 8.4: Mise en œuvre et suivi du PDU 178
Action 1 : S'appuyer sur des partenariats ou des dialogues entre partenaires pour le suivi de la mise en œuvre du PDU 178
Action 2 : Mettre en place une démarche impliquant les habitants et usagers du territoire dans le suivi et la mise en œuvre du PDU 178
Action 3 : Décliner territorialement le PDU dans le cadre de plans locaux de mobilité 179

Focus par secteurs géographiques 180

Focus sur le secteur Est 182

Préambule 182

Rappel des enjeux du secteur Est 182
- Les principaux résultats de l'enquête déplacements de 2015 182
- Rappel de la synthèse du diagnostic 183
- Les principaux enjeux 183

Les actions stratégiques pour le secteur programmées d'ici 2022 186
- Le maillage et l'augmentation des capacités métro et tramway 186
- Le corridor T3 (Part-Dieu – Vaulx-en-Velin – Décines – Meyzieu) 186
- Les liaisons d'agglomération maillées 186
- Améliorer la performance du réseau de bus 187
- Engager une réflexion sur la desserte locale du pôle d'emploi de la Plaine Saint-Exupéry 187
- Améliorer la desserte tous modes des quartiers en politique de la ville 187
- Études de faisabilité de grand contournement de l'agglomération lyonnaise 188

- Étude d'un nouvel accès à Eurexpo 188
- Schéma directeur d'agglomération de la gestion de trafic 188
- La poursuite de la réalisation du Boulevard urbain Est (BUE) 188
- Le développement des modes actifs (vélo et marche) 188

Les actions stratégiques pour le secteur à programmer d'ici 2030 190
- Développer l'utilisation du train 190
- Développer le réseau de transports collectifs d'agglomération maillé 190
- Orienter les usages de la voiture 191
- Nouvel accès depuis l'A43 au droit de la Plaine Saint-Exupéry 191
- L'accessibilité multimodale de tous les publics au Grand Parc Miribel Jonage 192
- Susciter et accompagner les changements de mobilité 192

Focus sur le secteur Ouest 194

Préambule 194

Rappel des enjeux du secteur Ouest 194
- Les principaux résultats de l'enquête déplacements de 2015 194
- Rappel de la synthèse du diagnostic 195
- Les principaux enjeux 195

Les actions stratégiques pour le secteur programmées d'ici 2022 198
- Les évolutions à venir du réseau autoroutier 198
- Développer l'utilisation du train 198
- L'augmentation des capacités métro et tramway 199
- L'extension du métro B aux Hôpitaux sud à Saint-Genis-Laval 199
- Étude pour une liaison en métro vers Alaï 199
- Création d'un parc-relais à Grézieu-la-Varenne 200
- Améliorer la performance du réseau de bus 200
- Rendre compétitif et attractif l'usage des modes actifs 200

Les actions stratégiques pour le secteur à programmer d'ici 2030 202
- Une mobilité automobile raisonnée et régulée 202
- Des transports collectifs performants et attractifs 203
- Susciter et accompagner les changements de mobilité 203

Focus sur le secteur Nord 204

Préambule 204

Rappel des enjeux du secteur Nord 204
- Les principaux résultats de l'enquête déplacements de 2015 204
- Rappel de la synthèse du diagnostic 205
- Les principaux enjeux 205

Les actions stratégiques pour le secteur programmées d'ici 2022 208
- Développer l'utilisation du train 208
- L'aménagement des accès de la gare de Sathonay Camp - Rillieux 208
- Organiser les rabattements vers les gares de la rive droite du Val de Saône 208
- Améliorer la performance du réseau de bus urbain 208
- Le Schéma directeur d'agglomération de la gestion du trafic (SDAGT) 209
- Adapter la desserte routière pour préserver l'attractivité du nord du secteur 209
- Favoriser l'usage des modes actifs avec le Plan des mobilités actives 209

Les actions stratégiques pour le secteur à programmer d'ici 2030 212
- Vers un système de mobilité multimodale cohérent pour le Val de Saône 212
- Une mobilité automobile raisonnée et régulée 213
- Susciter et accompagner les changements de mobilité 213

Focus sur le secteur Centre 214
Préambule 214
Rappel des enjeux du secteur Centre 214
- Les principaux résultats de l'enquête déplacements de 2015 214
- Rappel de la synthèse du diagnostic 215
- Les principaux enjeux 215

Les actions stratégiques pour le secteur programmées d'ici 2022 218
- Études de faisabilité de grand contournement de l'agglomération lyonnaise 218
- Le devenir de la partie urbaine des autoroutes A6/A7 218
- Des voiries réaménagées 218
- La zone à faibles émissions 218
- Les projets d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux 219
- Des transports collectifs performants et attractifs 219
- Le stationnement des cars 221
- Améliorer la desserte tous modes des quartiers en politique de la ville 221
- Rendre compétitif et attractif l'usage des modes actifs 222

Les actions stratégiques pour le secteur à programmer d'ici 2030 224
- Développer le réseau de transports collectifs d'agglomération maillé 224
- Une mobilité automobile raisonnée et régulée 224
- Vers un partage de l'espace public plus équilibré 225
- Les services innovants de mobilité 225

L'évaluation financière du plan d'action 226
Évaluation financière des actions programmées par le SYTRAL sur la période 2017-2022 226
Modalités de financement et couverture des coûts d'exploitation pour les actions programmées sur la période 2017-2022 227
- Les actions dont le SYTRAL est maître d'ouvrage 227

Modalités de financement des actions et couverture des coûts d'exploitation du plan d'action 2023-2030 228
- Le contexte financier 228
- Les modalités de financement et couverture des coûts d'exploitation du plan d'action 2023-2030 - SYTRAL 229

Modalités de suivi et d'évaluation 231
Une évaluation obligatoire, à cinq ans 232
Un suivi en continu 232
Les modalités de la démarche de suivi-évaluation 233

Glossaire 235

Cartographie : agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise
Impression : Lipspro - nombre d'exemplaires 90
Édition : novembre 2017

PLAN DE
DÉPLACEMENTS
URBAINS

AGGLOMÉRATION LYONNAISE

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS
POUR LE RHÔNE ET
L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE
21, boulevard Vivier-Merle CS 63815
69487 LYON cedex 03
Tél. : 04 72 84 58 00
Fax : 04 78 53 12 84

www.sytral.fr