



CAHIER —
DE CONCERTATION
CITOYENNE

MAI 2023

SYTRAL
MOBILITÉS

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
SYTRAL Mobilités organise une démarche continue d'information et de participation citoyenne pour l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais	4
Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité ?	5
Quels sont les objectifs poursuivis par le Plan de Mobilité ?	5
Quelle est l'autorité en charge d'élaborer le Plan de Mobilité des territoires lyonnais ?	6
Dans quel cadre réglementaire s'inscrit l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais ?	6
Quelle articulation entre le Plan de Mobilité et les autres documents de planification ?	6
Quelles sont les personnes publiques associées à l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais ?	7
L'association obligatoire des personnes publiques à l'élaboration du Plan de Mobilité	7
La consultation durant l'élaboration des représentants et organismes qui en font la demande	7
La consultation des personnes publiques pour avis sur le projet arrêté	7
Quelles sont les grandes étapes de la procédure d'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais ?	7
Les objectifs poursuivis par SYTRAL Mobilités dans l'élaboration du Plan de Mobilité	8
Faciliter l'évolution des pratiques de mobilité selon les territoires	8
Trouver des solutions adaptées aux territoires peu denses et aux quartiers prioritaires de la politique de la ville	8
Inscrire pleinement les modes actifs dans la politique de déplacement au service de la santé publique	8
Améliorer la qualité du cadre de vie en réduisant le trafic automobile et l'exposition des populations aux nuisances qui y sont liées	9
PARTIE 1	
DES DÉFIS À RELEVER EN PLACANT L'HABITANT AU CŒUR DU SYSTÈME DES MOBILITÉS	10
Pratiques actuelles de mobilité dans les territoires lyonnais	11
Un poids majeur de l'agglomération lyonnaise dans les déplacements du territoire	12
Des enjeux importants liés aux déplacements internes aux bassins locaux de mobilité	12
Une mobilité encore fortement dépendante à la voiture, notamment dans les territoires ruraux et périurbains	13
Une voiture encore dominante mais en baisse	14
Quatre défis à relever dans le Plan de Mobilité des territoires lyonnais d'aujourd'hui à 2040	15
Des mobilités pour tous et dans tous les territoires pour penser les mobilités de demain	15
Des mobilités adaptées aux temporalités et aux modes de vie	17
Des mobilités comme leviers de bien-être et non plus de nuisances, particulièrement en milieu urbain	18
Basculer dans des mobilités largement décarbonées	21

PARTIE 2

LES LEVIERS POUR ACCÉLÉRER LE CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS ET FONDER UN NOUVEAU SYSTÈME DE MOBILITÉ

Levier 1: Réduire les distances parcourues, en lien avec l'organisation du territoire

23

Réduire les distances moyennes des déplacements par l'aménagement du territoire

25

Réduire les mobilités individuelles en limitant les déplacements subis

25

Levier 2: Poursuivre le développement des offres et des services de mobilités moins carbonées

26

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

27

Développer une offre de transports collectifs qui irrigue l'ensemble du territoire

28

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

30

Levier 3: Redéfinir les usages nécessaires de la voiture

31

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

31

Proposer une offre de stationnement automobile plus restrictive

32

Mettre en place des politiques restrictives, limitées à certains types de véhicules

33

Levier 4: Faciliter le passage à l'acte

33

Et si nous réduisions par deux nos déplacements en voiture solo d'aujourd'hui à 2040 ?

35

PARTIE 3

CONTRIBUER À LA CONCERTATION CITOYENNE

36

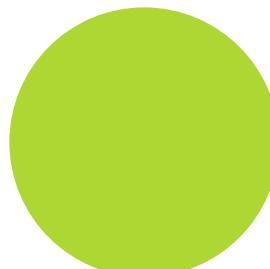
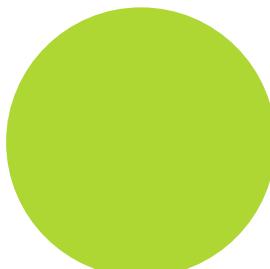
Les objectifs poursuivis par la concertation citoyenne

37

Les modalités de la concertation citoyenne

37

Les "territoires lyonnais" correspondent dans tout le document au ressort territorial de SYTRAL Mobilités, territoire d'application du futur Plan de Mobilité des territoires lyonnais.



SYTRAL Mobilités organise une démarche continue d'information et de participation citoyenne pour l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais

SYTRAL Mobilités a fait le choix de soumettre le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais à une concertation préalable environnementale. Celle-ci a eu lieu du 9 janvier au 10 mars 2023. Un bilan en a été tiré et peut être consulté sur la plateforme participative de SYTRAL Mobilités [lien].

À présent, SYTRAL Mobilités engage une phase de concertation citoyenne consistant en une démarche continue d'information du public et de participation citoyenne.

SYTRAL Mobilités a décidé de s'engager volontairement à mettre en place une procédure de concertation avec le public, intitulée « concertation citoyenne », en respectant les conditions énoncées par les articles L. 103-6, L. 153-11 et R. 153-3 du Code de l'urbanisme, soit de :

- prévoir, au stade de la délibération prescrivant l'élaboration du Plan de Mobilité, les modalités de la concertation avec le public;
- mettre en œuvre, durant l'ensemble de la procédure d'élaboration, la totalité des modalités de concertation initialement arrêtées;
- tirer le bilan de la concertation menée concomitamment à l'arrêt du projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

La délibération n° 22-045 du 16 mai 2022 prescrivant l'élaboration du Plan de Mobilité de SYTRAL Mobilités, SYTRAL Mobilités arrête les modalités de la concertation citoyenne :

- Une plate-forme collaborative, mise en place sur le site internet de SYTRAL Mobilités;
- Des séances de travail avec un nombre restreint de citoyens et d'acteurs socio-économiques, non spécialistes, divers dans leurs caractéristiques sociales, géographiques et de déplacements;
- Une ou plusieurs conférences-débats ouvertes à tous et mêlant des experts, des représentants de la société civile et le grand public.

La concertation citoyenne vise à répondre aux objectifs suivants :

- Informer et assurer une meilleure prise en compte des attentes, aspirations et besoins des habitants sur l'ensemble des sujets en lien avec le Plan de Mobilité;
- Assurer une large diffusion de l'information;

- Recueillir les suggestions et contributions du public;
- Identifier les leviers à actionner pour faire évoluer les comportements;
- Éclairer sur des sujets particuliers en lien avec le Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

La présente concertation durera du 9 mai au 29 septembre 2023.

Un avis annonçant le lancement de la concertation citoyenne a fait l'objet d'une publication dans le Progrès (édition du Rhône, le Pays (édition d'entre Loire et Rhône) et le Tout Lyon.

À l'issue de cette concertation citoyenne, SYTRAL Mobilités en tirera le bilan.



Le cahier de concertation citoyenne est un document de synthèse pédagogique. Il permet de donner à tous une vision globale et compréhensible du projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais. Ce cahier a pour objet de décrire de façon objective les objectifs et les ambitions du futur plan de mobilité.

Il ne s'agit pas de la présentation du projet de Plan de Mobilité définitif. Après la concertation citoyenne, le projet de Plan de Mobilité devra être arrêté par le Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités d'ici fin 2023-début 2024 puis faire l'objet d'une enquête publique en 2024.

Ce dossier est le support de référence de la concertation citoyenne à partir duquel chacun peut s'exprimer au travers d'une contribution permettant de construire un projet partagé. Les contributions issues de cette concertation viendront alimenter la réflexion de SYTRAL Mobilités pour rédiger le Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité ?

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

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

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

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

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

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

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit permettre de développer une approche globale, cohérente et favoriser la planification des services de mobilité à l'échelle des 263 communes concernées par ce document.

Quels sont les objectifs poursuivis par le Plan de Mobilité ?

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

- Rechercher un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, tout en tenant compte de la limitation de l'étalement urbain;
- Renforcer la cohésion sociale et territoriale, notamment par l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville, ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite;

- Améliorer la sécurité de tous les déplacements et opérer un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport;
- Diminuer le trafic automobile et développer les usages partagés des véhicules terrestres à moteur;
- Développer les transports collectifs et les moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche;
- Améliorer l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation;
- Organiser le stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement;

L'article L. 1214-4 du Code des transports indique également que les Plans de Mobilité peuvent définir les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés.

- Localiser les parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs et mettre en place des stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel;
- Organiser les conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers ;
- Améliorer les mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air;
- Améliorer les mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives;
- Améliorer les conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire;
- Organiser une tarification et une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
- Réaliser, configurer et localiser les infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillage à carburant alternatif.

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

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

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

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

- La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 remplace les anciens Plans de Déplacements Urbains par les Plans de Mobilité, et oblige ces derniers à intégrer des préoccupations environnementales.

Ressort territorial de Sytral Mobilité



■ Le Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération lyonnaise 2017-2030, approuvé en 2017, ne couvre qu'une partie du ressort territorial de SYTRAL Mobilités et ne permet plus de répondre aux enjeux actuels de mobilité. Il appartient donc à SYTRAL Mobilités d'élaborer un nouveau document pour régir l'organisation de la mobilité et répondre à ces nouvelles préoccupations à l'échelle de son ressort territorial.

- L'ordonnance du 8 avril 2021 relative à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais accorde un délai de trois ans à SYTRAL Mobilités, à compter de sa création, pour approuver son Plan de Mobilité.
- SYTRAL MOBILITÉS a donc jusqu'au 1^{er} janvier 2025 pour approuver son Plan de Mobilité.
- En attendant la finalisation de ce document, l'ordonnance du 8 avril 2021 prévoit que le Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération lyonnaise 2017-2030 demeure applicable.

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

Le Plan de Mobilité s'articule avec d'autres documents de planification applicables dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités.

Sont concernés :

- Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de la Région Auvergne Rhône-Alpes (SRADDET) ;
- Le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'Agglomération lyonnaise (PPA) ;
- Les Directives Territoriales d'Aménagement, et plus précisément celle de l'aire métropolitaine lyonnaise
- Les Plans Climat-Air-Énergie Territoriaux (PCAET) portés par la Métropole de Lyon et les Établissements Publics de Coopération Intercommunale du ressort territorial ;
- Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) des Monts du Lyonnais, du Beaujolais, de l'Ouest lyonnais et de l'Agglomération lyonnaise, les trois derniers étant en cours de révision.

L'ESSENTIEL : Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité ?

Pour retenir l'essentiel, vous pouvez aussi consulter la fiche technique sur ce sujet sur la plateforme participative du Plan de Mobilité <https://destinations2026-sytral.fr/processes/plandemobilite/f/249/>

Quelles sont les personnes publiques associées à l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais?

L'association obligatoire des personnes publiques à l'élaboration du Plan de Mobilité

Conformément aux termes de l'alinéa 1 de l'article L. 1214-28-1 du Code des transports, sont obligatoirement associés à la procédure d'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais les services de l'État, le Département, les gestionnaires d'infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan, les membres de SYTRAL Mobilités et les présidents des établissements publics chargés de la procédure d'élaboration, d'évaluation et d'évolution des Schémas de Cohérence Territoriale.

Ils ont vocation à intervenir tout au long de la procédure d'élaboration du Plan de Mobilité de SYTRAL Mobilités.

Leur association à l'élaboration du projet de Plan de Mobilité est formalisée au travers d'échanges dans le cadre du comité de cohérence, des maîtres d'ouvrage et des partenaires ainsi que du Bureau Exécutif de SYTRAL Mobilités élargi aux présidents des EPCI.

La consultation durant l'élaboration des représentants et organismes qui en font la demande

Conformément aux termes de l'alinéa 2 de l'article L. 1214-28-1 du Code des transports, peuvent être consultés, à leur demande, sur le projet de Plan de Mobilité les représentants des professions et des usagers des transports, ainsi que les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement.

Si ces personnes ou organismes en font la demande, SYTRAL Mobilités les consultera obligatoirement.

Les personnes susceptibles d'être consultées à leur demande peuvent transmettre un avis écrit adressé à SYTRAL Mobilités ou faire une demande auprès de lui en vue d'organiser une réunion commune afin de présenter leurs observations vis-à-vis du projet.

La consultation des personnes publiques pour avis sur le projet arrêté

Conformément aux termes de l'article L. 1214-28-2 du Code des transports, le projet de plan sera arrêté par le conseil d'administration de SYTRAL Mobilités. Il sera soumis, pour avis, au conseil régional, aux conseils départementaux intéressés, au conseil métropolitain, aux conseils communautaires des établissements publics de coopération intercommunale membres de SYTRAL Mobilités, aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes, aux conseils municipaux des communes du ressort territorial de SYTRAL Mobilités, ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'État concernées.

Le projet de Plan de Mobilité, assorti des avis des personnes publiques concernées, sera ensuite soumis à enquête publique.

Quelles sont les grandes étapes de la procédure d'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais?

SYTRAL Mobilités a engagé l'élaboration du Plan de Mobilité par une délibération du 16 mai 2022.

Les grandes étapes de l'élaboration de Plan de Mobilité des territoires lyonnais



Les objectifs poursuivis par SYTRAL Mobilités dans l'élaboration du Plan de Mobilité

Durant l'élaboration du Plan de Mobilité, et pendant la présente concertation, SYTRAL Mobilités a défini les objectifs poursuivis devant être prioritairement atteints, soit :

Faciliter l'évolution des pratiques de mobilité selon les territoires

Conformément au Code des Transports et afin de répondre aux enjeux environnementaux, sanitaires, sociaux et économiques liés aux déplacements, le Plan de Mobilité devra proposer un plan d'actions permettant de réduire le trafic automobile en développant notamment des solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle.

La mise en œuvre de divers leviers d'action devra être recherchée et partagée dans le cadre de la démarche d'élaboration afin de rendre effective la réalisation des plus pertinents d'entre eux, notamment en prenant en compte la nécessaire adaptation aux spécificités territoriales en cohérence avec le projet global.

Dans ce cadre, la mise en place par SYTRAL Mobilités sur son territoire d'un réseau unique de transports collectifs, avec un seul système d'information et une tarification unifiée constituera à terme une avancée majeure en matière d'alternative à l'usage de la voiture individuelle.

Tout en s'inscrivant dans une optique d'évolution des pratiques de mobilité, l'amélioration des conditions d'accès à l'Agglomération lyonnaise devra être recherchée en travaillant sur l'intermodalité (organisation du rabattement, parcs-relais...) ainsi que sur des offres de mobilité alternative structurantes (liens avec les Voies Lyonnaises cyclables, offres adaptées de covoiturage autour de grands corridors tels que M6/M7 ou l'A43 par exemple, lignes de transports collectifs routiers à haut niveau de service en complément de l'offre ferroviaire, etc.).

En ce qui concerne les pratiques de mobilité au sein des territoires, plusieurs leviers seront également explorés. Des actions en faveur de la sécurité des déplacements, des principes de partage et d'aménagement de la voirie et des mesures pour assurer la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons seront proposées. Des cadres d'orientation pour les actions de conseil en mobilité aux entreprises ou de mise en œuvre d'offres de transports collectifs de proximité pourront également être proposés. L'accessibilité et la desserte de secteurs à enjeux, notamment générateurs de déplacements à des échelles dépassant celles des EPCI (par exemple équipements hospitaliers de Villefranche-sur-Saône ou de Lyon, universitaires à Bron, culturels notamment au sein des centralités rurales du ressort territorial, zones d'activités par exemple dans les corridors autoroutiers A6, A7, A42, A43 et A89, secteurs de requalification urbaine, ...), seront également analysées afin d'anticiper les besoins et d'organiser de nouvelles réponses.

Trouver des solutions adaptées aux territoires peu denses et aux quartiers prioritaires de la politique de la ville

L'amélioration de la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville est un objectif prioritaire visé depuis plusieurs années sur l'ensemble du ressort territorial, partagé par les différents acteurs du territoire et qui doit se poursuivre. Dans le cadre du Plan de Mobilité, la réflexion doit également permettre de mieux répondre aux besoins dans les territoires les moins denses, en périphérie des coeurs de ville ou en milieu rural, où la mobilité repose majoritairement sur l'automobile et où la vulnérabilité des ménages face aux coûts générés par la dépendance automobile est très importante.

Dans les communes situées dans les vallées du Beaujolais et de l'Ouest du Rhône ou encore dans la couronne à l'Est de la Métropole de Lyon, souvent éloignées des réseaux structurants de transports en commun, et où la topographie, l'organisation urbaine et l'aménagement de l'espace public sont parfois peu propices à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture, des solutions adaptées devront être étudiées. La question de la viabilité financière de ces solutions devra tout particulièrement être abordée.

Inscrire pleinement les modes actifs dans la politique de déplacement au service de la santé publique

Pour conforter une organisation générale du territoire structurée autour de polarités urbaines reliées entre elles par des services de transports en commun, les modes actifs (marche et vélo) doivent également bénéficier d'une approche globale qui les inscrit pleinement dans le système de mobilité durable.

Outre les enjeux de report modal vers la marche ou le vélo pour les déplacements de courte distance qui se traduira par l'identification d'itinéraires structurants au sein du ressort territorial, l'optimisation des aires de chalandise des arrêts de transport collectif (particulièrement autour des gares) par l'amélioration de la marchabilité et de la cyclabilité, et les gains en termes de qualité de l'air ou de désaturation des infrastructures, il ne faut pas négliger le rôle que ces pratiques de déplacements peuvent jouer en termes de bénéfices sur la santé. La politique de déplacements peut ici se faire écho des politiques de santé publique et de lutte contre la sédentarité.

Améliorer la qualité du cadre de vie en réduisant le trafic automobile et l'exposition des populations aux nuisances qui y sont liées

La politique de déplacements de SYTRAL Mobilités doit intégrer dans ses objectifs l'amélioration de la santé des populations et, à ce titre, viser une baisse significative de la pollution de l'air et du bruit. Il s'agit d'apporter une réponse concrète, non pas aux seuls pics de pollution, mais à la pollution de fond. Les grandes infrastructures routières comme l'A6 (et la M6), l'A7 (et la M7), l'A42, l'A43, l'A46, l'A47, l'A89, le Boulevard L. Bonnevay, la RN 7 ou les voiries structurantes départementales (dont les RD 389 et 306 par exemple) et métropolitaines sont les secteurs, notamment dans les traversées de zones urbanisées, où une amélioration significative de la qualité de l'air et la limitation des nuisances sonores sont recherchées de manière prioritaire.

Il s'agit également de réduire la présence de l'automobile (en circulation ou stationnement) sur l'espace public afin de permettre aux habitants de bénéficier de davantage de lieux de sociabilité dans lesquels des déplacements apaisés et sécurisés sont possibles. Les coeurs de bourgs ou encore les abords de lieux de pratiques sportives et culturelles seront certainement des zones à enjeux.

PARTIE 1

DES DÉFIS À RELEVER EN PLACANT L'HABITANT AU CŒUR DU SYSTÈME DES MOBILITÉS

Pratiques actuelles de mobilité dans les territoires lyonnais



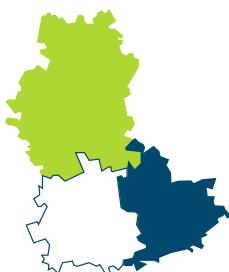
Un territoire urbain, périurbain et rural qui s'étend
sur **80 km** du nord au sud
et **50 km** d'est en ouest



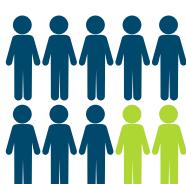
1,9 million
d'habitants, dont
1,4 million
sur la Métropole de Lyon



1 métropole
et **11 intercommunalités**
représentant **263 communes**
(liste des communes en annexe)



3 bassins locaux
de mobilité identifiés:
l'Agglomération lyonnaise, l'Ouest
lyonnais, le Beaujolais



80% de la population

et **88 %** des emplois
concentrés dans l'Agglomération
lyonnaise



La moitié des déplacements quotidiens
de plus de **10 km** sont liés au travail



Plus de **la moitié**
des déplacements réalisés en voiture



1/3 des déplacements à pied



Une offre ferroviaire organisée autour de
10 lignes et **61 gares**



Plus de **1000 km**
de réseau cyclable

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

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

Dans l'agglomération Villefranche Beaujolais Saône, un réseau de transport collectif urbain (réseau Libellule) composé de 5 lignes régulières, 12 lignes scolaires et 4 lignes de transport à la demande. À fin 2022, le réseau compte un bus au GNV.

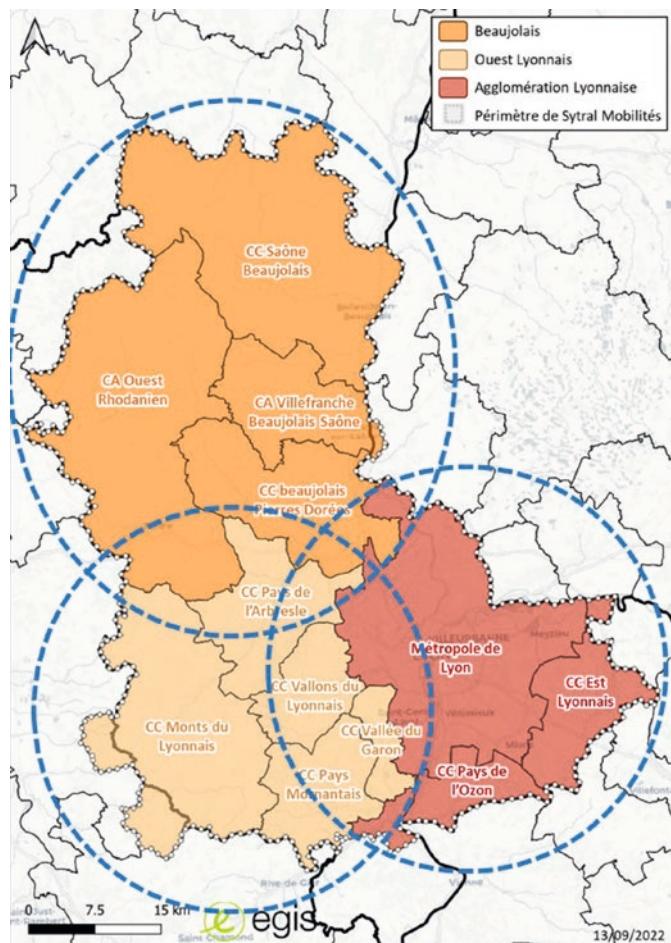
Le réseau interurbain des Cars du Rhône dessert le reste du territoire avec 25 lignes régulières et 319 lignes scolaires. À fin 2022, il est équipé de 85 véhicules fonctionnant au bioGNV et de 3 véhicules électriques.



200

aires de covoiturage

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



LES BASSINS LOCAUX DE MOBILITÉ

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

Quelques repères à garder à l'esprit avant d'aborder les grands défis posés au Plan de Mobilité des territoires lyonnais :

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

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

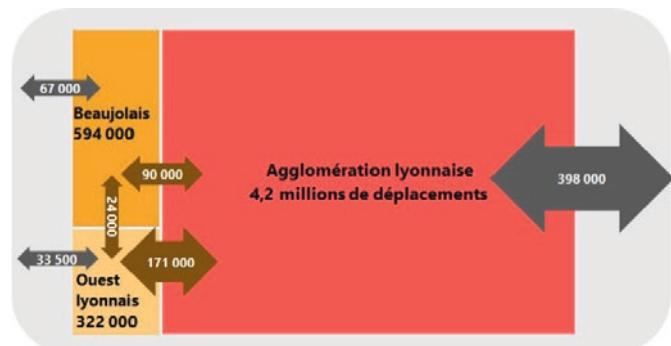
Ce poids se retrouve doublement dans les mobilités, à travers :

- L'importance des déplacements internes à l'Agglomération lyonnaise qui représentent à eux seuls 4,2 millions de déplacements quotidiens soit 80 % des déplacements effectués au sein des territoires lyonnais²;

- L'importance des déplacements d'échanges entre l'Agglomération lyonnaise et ses territoires voisins, que ce soit au sein du ressort territorial de SYTRAL Mobilités mais aussi en lien avec départements voisins de l'Ain, de l'Isère et de la Loire. 60 % des déplacements en lien avec l'Agglomération lyonnaise sont ainsi réalisés en échange, notamment avec les territoires de Vienne Condrieu Agglomération, de la Communauté d'Agglomération de la Porte de l'Isère, de Saint-Étienne Métropole ou des territoires de la Côte de l'Ain. 14 % de ces échanges sont réalisés avec le Beaujolais et 26 % avec l'Ouest Lyonnais. Il est à noter que ces déplacements en lien avec l'Agglomération lyonnaise le sont avec Lyon-Villeurbanne mais pas seulement puisque les deux villes centres ne comptent que pour 35 % de ces déplacements.

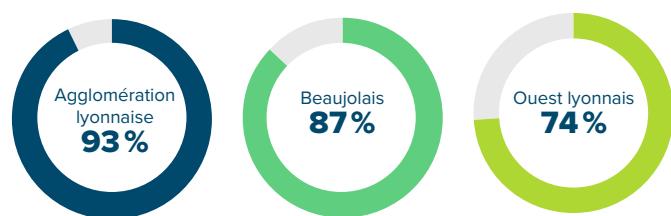
¹ Un déplacement est un trajet réalisé entre un point de départ (origine) et un point d'arrivée (destination) pour un seul motif (par exemple aller faire des achats ou aller travailler).

² Chiffres fondés sur la dernière « Enquête Déplacements Grand Territoire » (EDGT) de l'aire métropolitaine lyonnaise, réalisée en 2015 par SYTRAL Mobilités.



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

Le fonctionnement du territoire est également marqué par la prépondérance des déplacements internes à chaque bassin local de mobilité. Si les liens avec l'Agglomération lyonnaise ont un poids important, la grande majorité des déplacements se font en réalité au sein de chaque bassin local de mobilité.



Cela implique de s'intéresser aux déplacements de proximité au sein des communes et entre les communes proches.

Une mobilité encore fortement dépendante à la voiture, notamment dans les territoires ruraux et périurbains

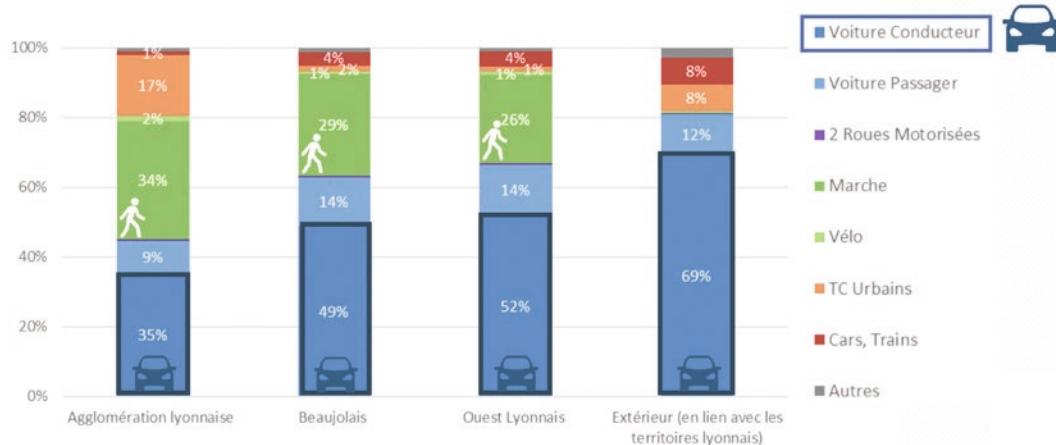
Le périmètre du Plan de Mobilité reste largement dépendant de l'usage de la voiture en matière de mobilité. Chaque jour, d'après l'EDGT de 2015, près de **2,3 millions de déplacements sont réalisés en voiture** (dont 600 000 en tant que passagers). Ce chiffre est à comparer aux 800 000 déplacements quotidiens sur l'ensemble des réseaux urbains (TCL et Libellule³) en 2015 ou aux 100 000 déplacements quotidiens dans l'ensemble des cars et TER du territoire.

Dans tous les bassins locaux de mobilité, la voiture (conducteurs et passagers compris) reste le premier mode de déplacement. À l'échelle du territoire, elle représente 48 % des déplacements. L'usage de la voiture est quasiment exclusivement individuel avec un faible taux de remplissage des véhicules d'1,32 passager en moyenne. Ce taux chute même à 1,06 passager en moyenne par voiture pour les seuls déplacements liés au travail.

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

Parts modales des déplacements tous motifs en fonction du bassin d'origine

Source : EDGT 2015



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

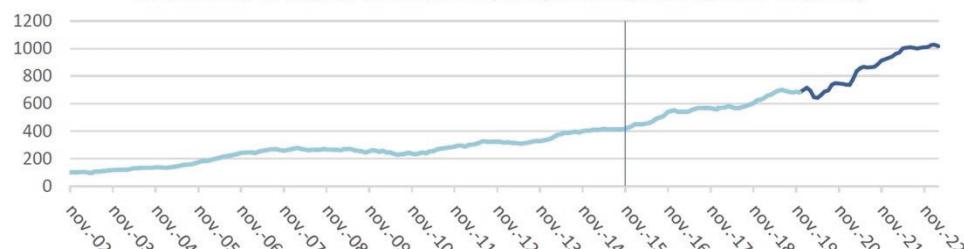
La voiture est, par contre, le **mode majoritaire dans le Beaujolais (53 %)** et dans l'**Ouest lyonnais (66 %)** où les transports collectifs sont moins développés ainsi que la pratique de la marche et du vélo.

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

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

Évolution des passages vélos sur les sites de comptages de la Métropole de Lyon

Moyenne sur un an glissé du nombre de passages vélos (indice base 100 : 11/2001)



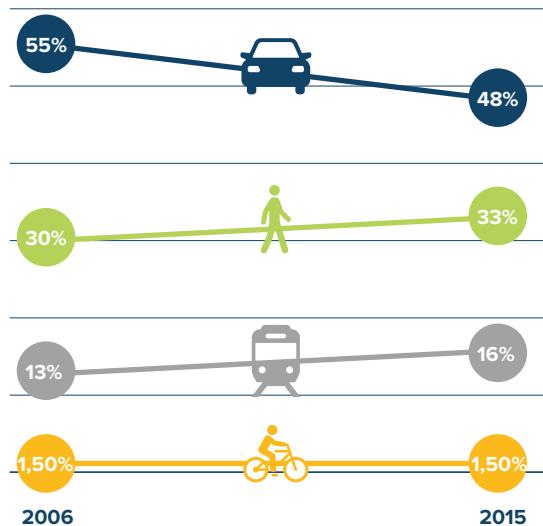
Données issues de comptages manuels sur 16 sites jusqu'à décembre 2019. À partir de janvier 2020 elles proviennent des comptages permanents sur 65 sites.

Une voiture encore dominante mais en baisse

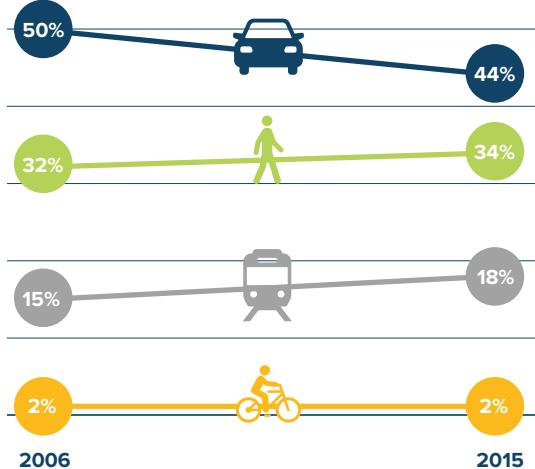
Si la voiture particulière reste le mode de déplacement principal à l'échelle des territoires lyonnais, il faut souligner que son utilisation est en baisse. Les chiffres de 2015 montrent en effet une forte baisse de son usage depuis 2006 et cela dans tous

les bassins locaux de mobilité. La marche et les transports collectifs ont profité de cette baisse : cette tendance est confirmée par des études plus récentes issues des données de l'INSEE (déplacements domicile-travail), des données de fréquentation des transports collectifs ou des comptages routiers.

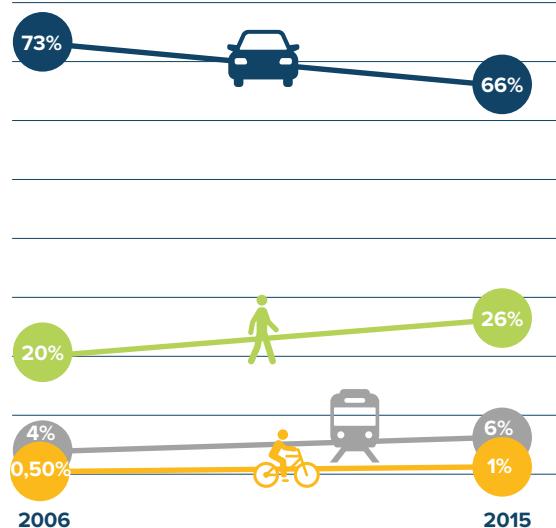
Parts modales dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités



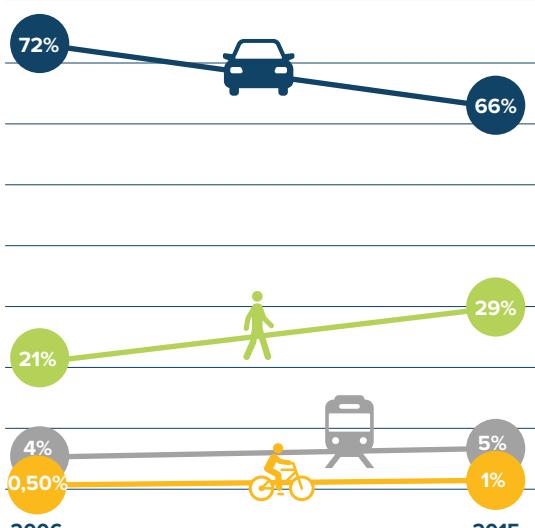
Parts modales dans l'Agglomération Lyonnaise



Parts modales dans l'Ouest Lyonnais



Parts modales dans le Beaujolais



— Voiture — Marche à pieds — Transports en commun — Vélo

Quatre défis à relever dans le Plan de Mobilité des territoires lyonnais d'aujourd'hui à 2040

Des mobilités pour tous et dans tous les territoires pour penser les mobilités de demain



Mettre l'habitant au centre des réflexions

Placer l'habitant au cœur des réflexions sur les mobilités doit être la règle pour penser et construire les mobilités de demain.

Écoutez quelques réactions d'habitantes et habitants du territoire recueillies à l'occasion d'un micro-trottoir en plusieurs endroits des territoires lyonnais.

<https://youtu.be/qKXX8VylFA>

Des mobilités à rendre plus inclusives

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

9 % de la population vit dans un Quartier Prioritaire de la Politique de la Ville (QPV) : cela représente 170 000 habitants. Sur 43 QPV, 37 sont localisés dans l'Agglomération lyonnaise. En raison notamment de plus faibles revenus, l'équipement automobile des ménages est en moyenne plus faible dans ces quartiers. Dans l'Agglomération lyonnaise, la plupart des QPV sont bien desservis en transports collectifs et la qualité de cette desserte continue à être améliorée pour certains d'entre eux, notamment avec l'aménagement d'ici 2026 des lignes de tramway T9 et T10. Néanmoins, la localisation et les types d'emplois (horaires décalés, intérim...) occupés par les habitants peuvent aussi nécessiter de disposer d'une voiture pour se rendre au travail.

10 % de la population réside dans des communes de moins de 3 000 habitants, soit plus de 190 000 personnes. 85 % de ces personnes vivent en dehors de l'Agglomération lyonnaise. Dans ces communes moins peuplées et moins denses, les solutions alternatives à la voiture sont plus rares et moins efficaces. La dépendance à la voiture y est bien souvent plus forte alors que les distances pour rejoindre les polarités de services et d'emploi sont plus importantes. Ces territoires ruraux ou périurbains sont parmi les plus concernés par la précarité énergétique liée à la mobilité en voiture. Si la voiture restera probablement une solution à l'avenir dans ces territoires, il ne faut pas s'en contenter pour offrir partout des solutions correspondant aux besoins de mobilité des populations et éviter une fragilisation accrue des habitants les plus précaires.

8 % de la population a plus de 75 ans et 19 % moins de 15 ans. Le vieillissement de la population va encore s'accentuer au cours des prochaines années. La part de plus âgés dans la population totale est notamment plus importante dans les bassins locaux de mobilité du Beaujolais et de l'Ouest lyonnais, et les chiffres de l'INSEE montrent que cette tendance est également à la hausse ces dernières années. Avec l'âge les mobilités se réduisent mais cette baisse des déplacements ne doit pas être subie par des difficultés croissantes à se déplacer avec des situations d'empêchements et d'isolement. De la même manière, la mobilité des enfants et des jeunes constitue un sujet important pour les familles : non encore pleinement autonomes dans leurs déplacements, le système de mobilité doit leur offrir des solutions adaptées à leur âge et leurs activités.

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

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

9 % de la population est étudiante dans le ressort territorial en 2020⁴. Bien que la mobilité estudiantine soit tout aussi fragmentée que celle des seniors, elle se caractérise par une forte mobilité et une grande variabilité des déplacements, dans le temps et l'espace, appelant une offre de transport différenciée et de grandes amplitudes horaires.

⁴ Source : atlas régional Auvergne-Rhône-Alpes – Effectifs étudiants en 2019-2020

Plus largement, de nombreuses fragilités peuvent empêcher ou limiter les déplacements. En France, on estime qu'environ **deux tiers des adultes peuvent être à un moment fragiles en situation de mobilité**. Cette fragilité couvre en réalité des situations et des degrés d'autonomie très divers. À l'échelle nationale, on estime que près de 10 millions de personnes souffrent de handicaps chez les 15-64 ans (dont seulement 2 millions sont reconnues administrativement) et que 7 millions de personnes

de plus de 65 ans répondent aux mêmes critères de handicaps. Outre les problèmes chroniques de santé, chacun peut être concerné par des **épisodes de fragilité physique** (maladie temporaire, grossesse...) rendant plus difficiles les déplacements.

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

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

Enfin, la **question des inégalités femmes-hommes** dans les mobilités est un autre enjeu pour des mobilités plus inclusives. Les études⁵ montrent que femmes et hommes n'ont pas les mêmes pratiques de mobilité en lien avec les inégalités de genre observées notamment dans le partage des tâches domestiques et sur le marché du travail.

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

⁵ Dossier de l'IFSTTAR, Transport, mobilité, sécurité : une question de genre ?

Part modale en 2015 (et évolution depuis 1995)



Femme : 41% (+1%)

Homme : 34% (+2%)



Femme : 38% (-4%)

Homme : 46% (-8%)



Femme : 20% (+4%)

Homme : 15% (+4%)



Femme : 1% (+1%)

Homme : 2% (+1%)

Source : Enquête Ménages département 1995 et 2006, enquête déplacement grand territoire 2015



Sources: INSEE DARES; enquêtes Keoscopie – Keolis

un usage différent des modes de déplacement avec des différences qui tendent à se restreindre mais restent importantes.

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

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

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit être l'occasion d'un changement d'approche et de regard en faisant de la compréhension des besoins des usagers dans leur diversité le point de départ de l'organisation de l'offre de mobilité.

Le défi est de reconnaître et de garantir un droit à la mobilité partout, pour toutes et tous d'ici 2040. Cela revient à bâtir un système de mobilités en capacité de proposer des solutions adaptées à chacune et chacun en fonction de ses usages et des situations territoriales.

SYTRAL Mobilités conduit depuis des années de nombreuses démarches pour lutter contre le harcèlement sexiste et sexuel :

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

Le Plan de Mobilité doit pouvoir prendre en compte l'ensemble des profils des usagers pour développer un système d'offre et de services qui reconnaîsse les fragilités de chacun, soit inclusif et donne la possibilité à toutes et à tous de se déplacer dans

l'ensemble des territoires lyonnais. L'enjeu est notamment de porter une attention particulière à celles et ceux qui subissent leurs conditions de mobilité. Certains jeunes adultes voient ainsi leur possibilités et choix de mobilité guidés par leurs contraintes économiques. Outre la mise à disposition de solutions spécifiques destinées à offrir des alternatives au passage du permis de conduire, l'apprentissage et la valorisation des modes alternatifs à la voiture solo peuvent se faire dès le plus jeune âge via des programmes d'écomobilité (par exemple, le "savoir rouler à vélo"), qui peuvent ensuite être adaptés aux différents âges et situations.

www.sports.gouv.fr/savoir-rouler-velo-609

Des mobilités adaptées aux temporalités et aux modes de vie

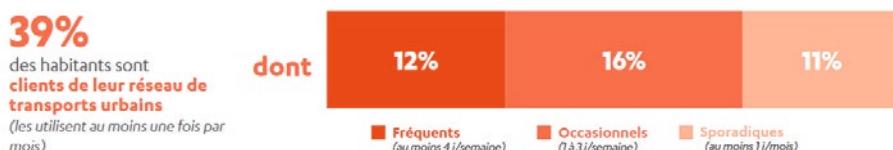
Des déplacements de moins en moins réguliers

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

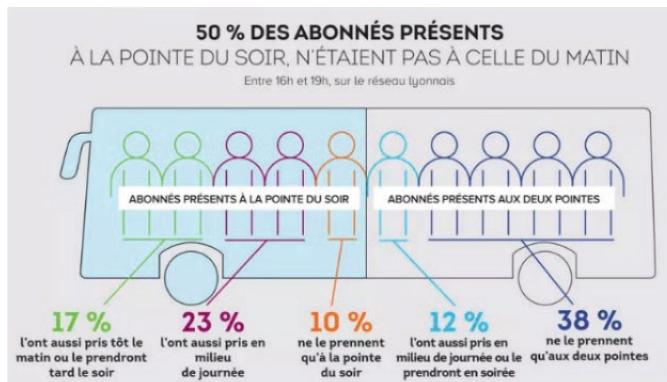
Néanmoins, ces déplacements ne recouvrent pas tous nos besoins! La diversité des motifs de déplacement est beaucoup plus large : 71 % des déplacements se font pour d'autres motifs que le travail. Par ailleurs, toute la population ne travaille pas. Et même les mobilités liées au travail sont de moins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

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

De la même manière, en fonction des heures de la journée, les besoins peuvent fluctuer. Toujours selon une étude dans les transports collectifs lyonnais, 50 % des abonnés ont besoin d'une offre en dehors des heures de pointe, y compris ceux qui l'utilisent le matin et/ou le soir.



Cette variabilité des besoins et des pratiques est également mesurée dans d'autres territoires comme l'illustre ce graphique tiré de la synthèse 2022 des enquêtes MobiObserver réalisées par Transdev au niveau national : environ 31% des personnes utilisant les transports collectifs le font quotidiennement pour 41% de manière occasionnelle (1 à 3 jours par semaine) et 28% de manière "sporadique" (au moins 1 jour par mois).



Source: « KEOSCOPIE: UN REGARD ÉCLAIRÉ SUR LA MOBILITÉ », 2016

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

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

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

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

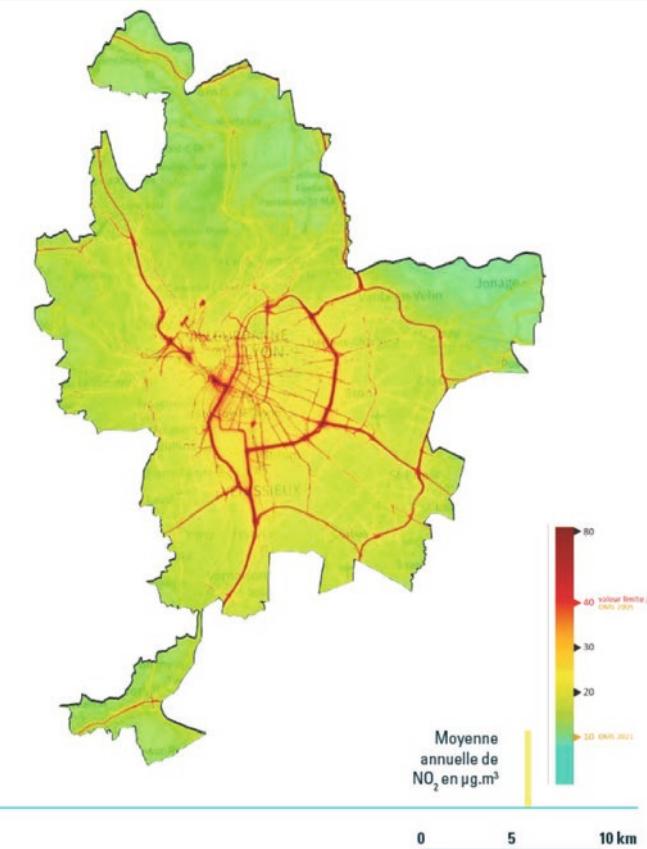
Pollution, bruit, insécurité routière... une voiture qui dégrade la qualité de vie

Avec 2,3 millions de déplacements quotidiens dans les territoires lyonnais, la voiture ne passe pas inaperçue! Utile à nos déplacements, elle n'en demeure pas moins **une source importante de nuisances en particulier en milieu urbain**. La plate-forme Orhane, l'observatoire des nuisances environnementales en Région Auvergne Rhône-Alpes offre une vision cartographique de l'exposition au bruit et à la pollution atmosphérique des territoires Lyonnais: <https://orhane.fr/index.php>.

Le trafic routier est ainsi responsable d'une grande partie de la pollution de l'air avec 62 % des émissions d'oxydes d'azote (Nox) et 15 % des émissions de particules fines (PM10 et PM2,5). Il contribue aussi indirectement à la pollution à l'ozone. Bien que la situation s'améliore lentement depuis plusieurs années, notre territoire se trouve encore aujourd'hui dans un **contexte global de qualité de l'air régulièrement dégradée**. Il s'inscrit dans une situation globale de dépassement des valeurs limites de dioxyde d'azote, pour lequel la France a été condamnée par la Cour de Justice de l'Union Européenne. Les habitants vivant à proximité des autoroutes et des principaux axes routiers, en particulier au sein de la Métropole, sont les plus exposés. 27000 d'entre eux subissent ainsi des dépassements de la valeur limite annuelle pour les oxydes d'azote. Si on prend le seuil recommandé par l'Organisation Mondiale de la

Carte d'exposition de la population au NO₂ à l'échelle de la Métropole de Lyon en 2019 (moyenne annuelle)

Source : Atmo AuRA 2020



Santé, c'est même quasiment l'ensemble de la population des territoires lyonnais qui est concernée! En 2019, 900 000 personnes, soit près de la moitié de la population des territoires lyonnais, étaient exposées en continu à de fortes concentrations moyennes de particules fines.

Cette exposition régulière à une qualité de l'air dégradée a des effets importants sur la santé. Les études de Santé Publique France (octobre 2022) estiment pour le département du Rhône et la Métropole de Lyon:

- 1200 décès par an liés aux microparticules fines des transports (PM 2,5), notamment du fait de l'exposition chronique à des concentrations élevées qui sont plus nocives pour la santé que les impacts des pics de pollution
- 600 décès par an liés aux oxydes d'azote
- 6 % des cancers du poumon

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

Une exposition à des bruits de plus de 70 dBA a des effets sur la santé qui peuvent être importants : acouphènes, problèmes cardiovasculaires, troubles du sommeil...

Enfin, l'**insécurité routière** est aussi un enjeu important à prendre en compte. Avec **2 500 accidents routiers graves par an⁶**, dont environ 70 mortels, la sécurisation des déplacements reste à améliorer même si on constate une baisse du nombre de victimes graves (hospitalisées ou tuées) depuis 2010.

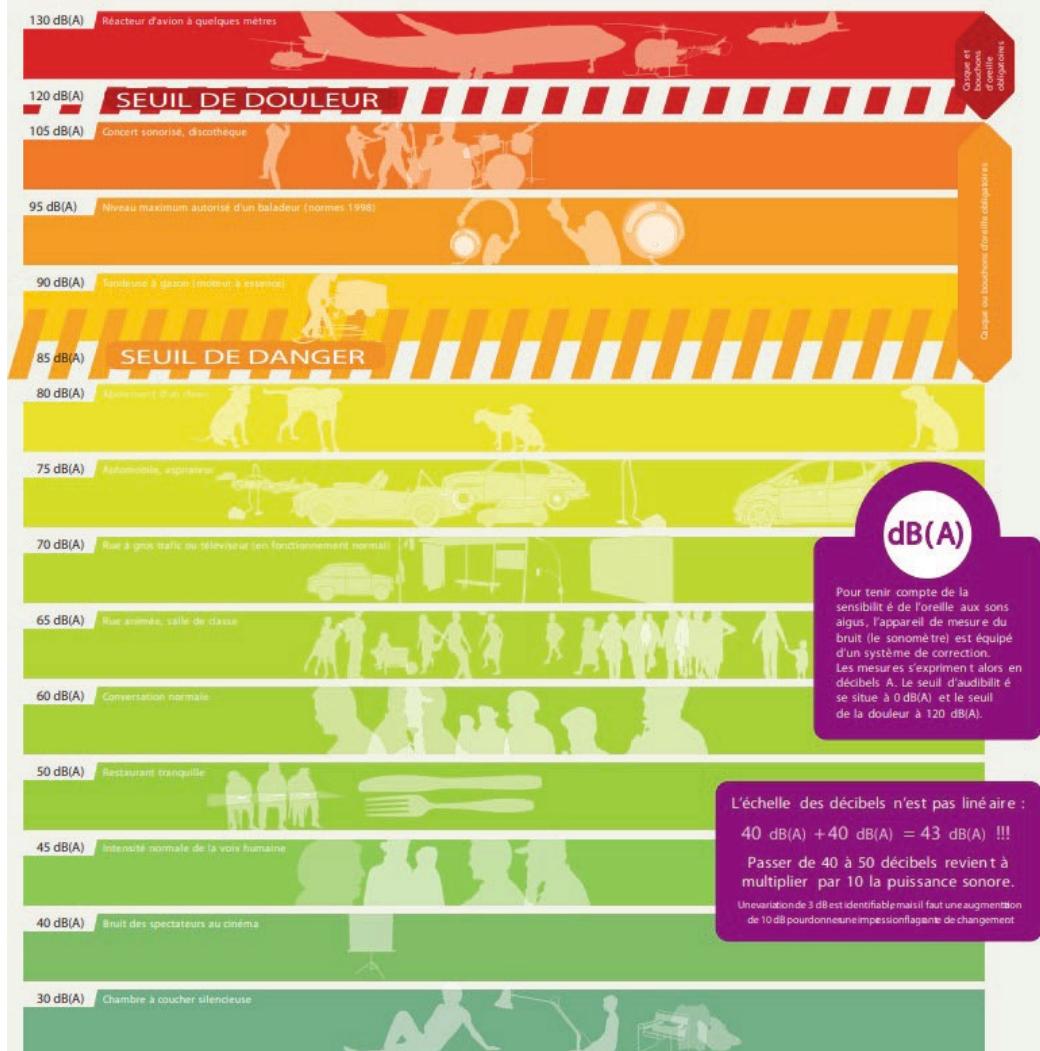
L'agglomération lyonnaise recense l'essentiel des accidents et des victimes (9 sur 10 environ) qui impliquent à 80 % des voitures individuelles. Les piétons et les cyclistes apparaissent particulièrement vulnérables (respectivement 21 % et 6 % des personnes hospitalisées ou tuées) mais ce sont les deux-roues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

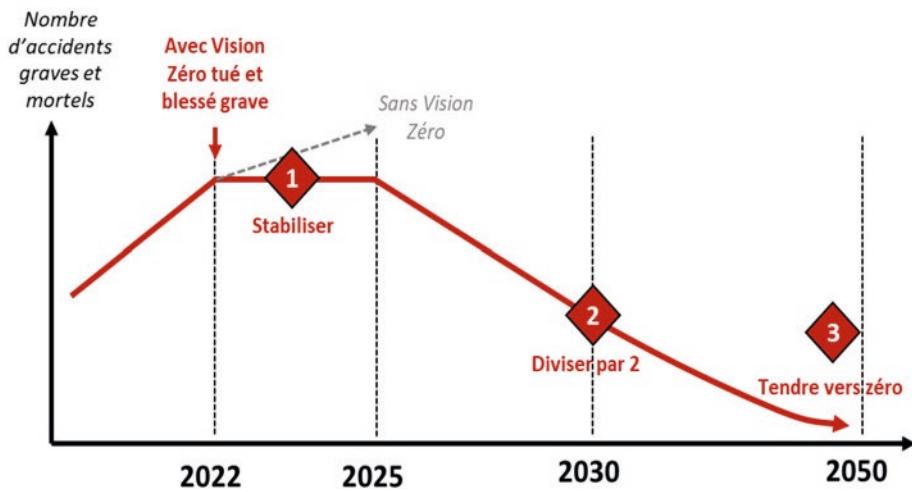
⁶ 2019

Les acteurs locaux se mobilisent depuis des années pour améliorer la sécurité routière dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités :

- L'Etat pilote l'élaboration du Document Général d'Orientations Sécurité routière 2023-2027 qui associe l'ensemble des acteurs concernés, dont bien sûr SYTRAL Mobilités mais aussi la Métropole de Lyon, le Département du Rhône, la ville de Lyon et les associations représentant les maires du territoire
- La Métropole de Lyon s'est engagée en septembre 2022 dans une démarche de Vision zéro tué et zéro blessé grave dont l'objectif est de tendre vers zéro mort et blessé grave dans son territoire d'ici 2035.

ECHELLE DU BRUIT AU QUOTIDIEN





Réussir d'ici 2040 à donner à la voiture sa juste place pour des mobilités sources de bien-être

Au regard des nuisances qu'elle génère, le **défi pour le Plan de Mobilité des territoires lyonnais est de trouver les solutions permettant de sortir de notre dépendance à la voiture pour lui donner sa juste place** et réduire ainsi ses effets négatifs. Alors que le secteur des mobilités est aujourd'hui source de nombreuses nuisances, **il s'agit d'inverser cette tendance pour en faire, en 2040, un facteur de bien-être et d'amélioration de la qualité de vie.**

Cette évolution passera notamment par un meilleur partage de l'espace public. Voies de circulation, stationnement... l'emprise de la voiture sur nos villes est criante. **L'apaisement de l'espace public et son partage constituent des opportunités pour y développer de nouvelles activités et de nouvelles manières de vivre en ville plus tranquilles, plus sûres, plus conviviales...**

Le partage de l'espace public est également une **condition pour le développement de l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle**. Le remplacement de déplacements en voiture par les mobilités actives notamment, comme la marche ou le vélo, représente un double gain en

réduisant à la fois les effets négatifs du trafic routier mais aussi en luttant contre la séentarité de plus en plus importante liée à nos modes de vie. **Aujourd'hui sources de nombreuses nuisances, les mobilités deviendraient ainsi des atouts pour la qualité de vie et la santé des habitants du territoire.**



Faire du cours Émile Zola une voie apaisée offrant un meilleur partage de l'espace aux usagers. (Source Grand Lyon)



La ligne 1 des Voies Lyonnaises passera par les quais du Rhône pour relier Vaulx-en-Velin et Saint-Fons (Source Grand Lyon)

Basculer dans des mobilités largement décarbonées

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

Le secteur des transports est dans notre territoire, comme aux échelles nationale et mondiale, le principal émetteur de CO₂.

L'impact carbone de l'ensemble du système de mobilité représente ainsi environ **40 % des émissions de gaz à effet de serre issues des territoires lyonnais⁷**.

Les véhicules particuliers représentent plus de la moitié de ces émissions (54 %). Le reste est généré par les poids lourds (24 %) et les véhicules utilitaires légers (20 %). **La place de la voiture individuelle est donc centrale dans la lutte contre le changement climatique.** Le Plan de Mobilité s'attachera également à mettre en place les conditions pour un transport de marchandises décarboné.

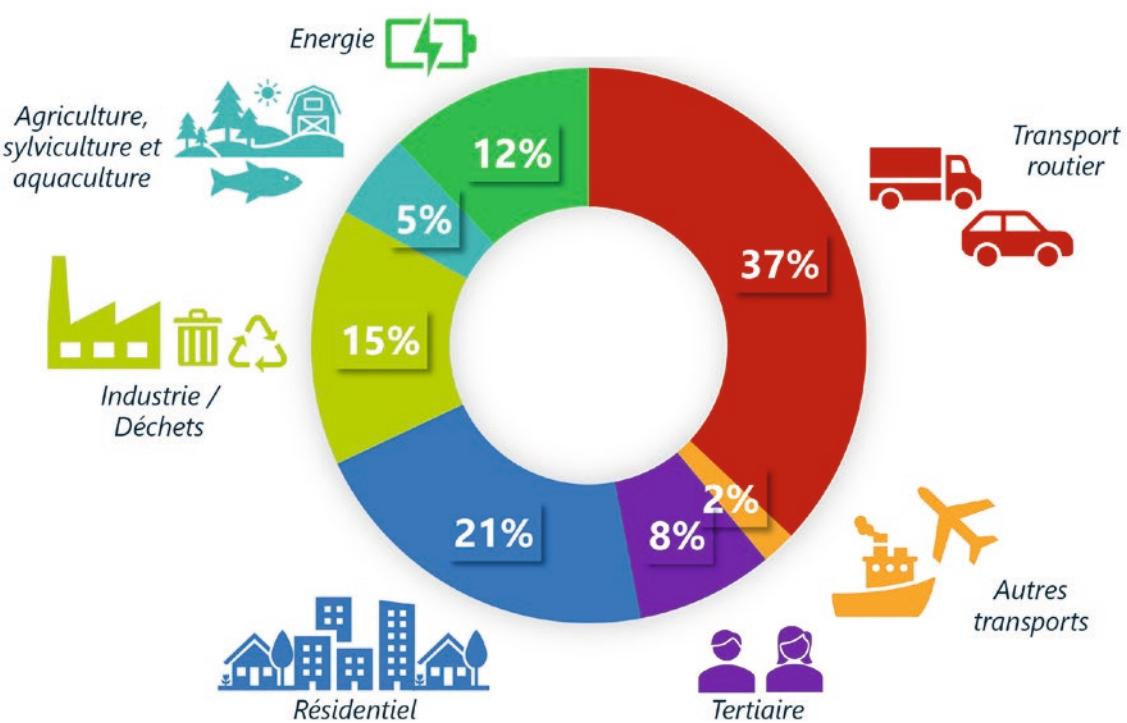
⁷ Source : ORCAE (évolution des émissions de GES entre 1990 et 2019 en Auvergne Rhône-Alpes)



Gaz à effet de serre et changement climatique

Les activités humaines utilisant des combustibles fossiles (le gaz ou le pétrole, par exemple) génèrent des gaz à effet de serre comme le dioxyde de carbone (CO₂). L'accumulation de ces gaz constitue une sorte d'enveloppe autour de la Terre qui retient la chaleur du soleil. C'est un peu comme si on plaçait la planète dans une serre. On parle d'ailleurs d'**« effet de serre »** pour désigner la hausse des températures ainsi provoquée. Bien plus que quelques degrés supplémentaires, c'est tout le climat qui s'en trouve déréglé avec des conséquences majeures pour les écosystèmes mais aussi pour l'équilibre de nos sociétés.

Émissions de GES par secteurs dans le Rhône et la Métropole de Lyon en kTeq CO₂ en 2019 (ORCAE)



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

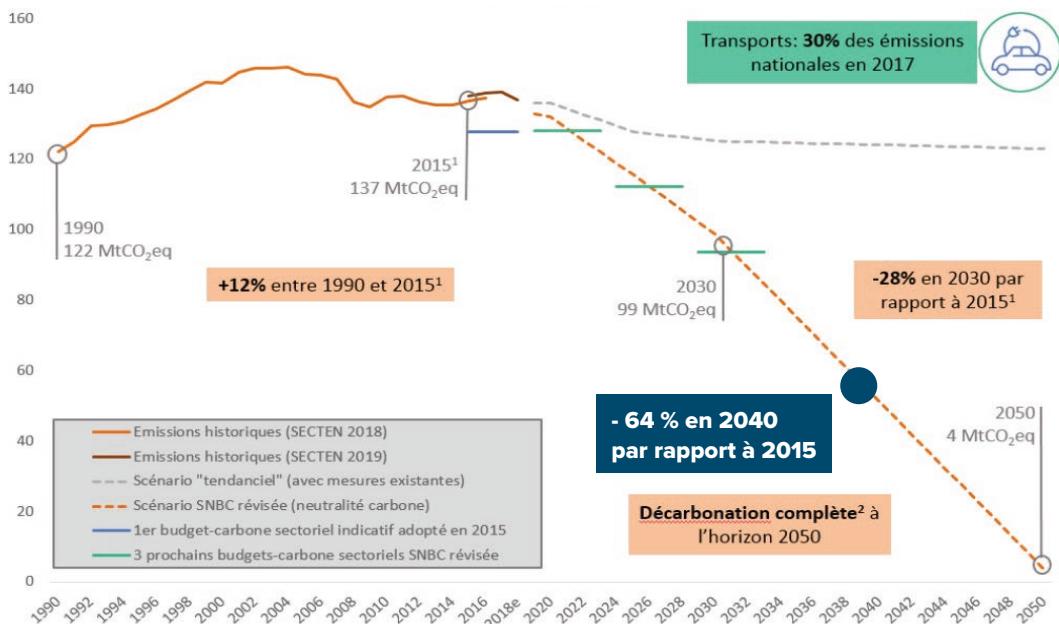
Enclencher d'aujourd'hui à 2040 une décarbonation profonde de nos mobilités

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

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

Historique et projection des émissions du secteur des transports entre 1990 et 2050 (en MtCO₂eq)

Source: Stratégie Nationale Bas Carbone - Ministère de la Transition écologique et solidaire mars 2020



Un objectif national de neutralité carbone dans lequel s'inscrit le Plan de Mobilité

La France a adopté en 2020 une Stratégie Nationale Bas Carbone. C'est sa feuille de route pour lutter contre le changement climatique en cohérence avec les Accords de Paris. Ces Accords internationaux conclus en 2015 donnent comme objectif une limitation de la hausse des températures entre 1,5 °C et 2 °C en 2050 alors que celle-ci ont déjà augmenté de 1,1 °C

La stratégie nationale bas carbone vise ainsi la neutralité carbone à horizon 2050 c'est-à-dire une quasi-disparition des émissions de gaz à effet de serre. Il s'agit donc de mettre un coup de frein rapide et inéluctable à ces émissions.



PARTIE 2

LES LEVIERS POUR ACCÉLÉRER LE CHANGEMENT DES COMPORTEMENTS ET FONDER UN NOUVEAU SYSTÈME DE MOBILITÉ

Décarboné, facteur de bien-être, garantissant un droit à la mobilité partout, pour toutes et tous, adapté à nos modes de vie, un nouveau système de mobilité doit être mis en place pour répondre aux défis que rencontrent les territoires lyonnais. Sortir de la dépendance de la voiture individuelle ne se décrète pas et ne s'impose pas : il faut créer les conditions pour cela. Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais entend être un accélérateur des transformations à mettre en œuvre car il y a urgence non seulement d'un point de vue environnemental mais aussi social et territorial.

Il doit permettre la mise en place d'un cercle vertueux en encourageant de nouvelles approches des mobilités dans les territoires qui facilitent et amplifient de nouveaux usages et comportements. Ces nouvelles pratiques viendront ainsi amplifier une attente pour des mobilités alternatives à la voiture individuelle encourageant ainsi la pérennisation et l'accentuation des politiques engagées.

Pour cela, plusieurs leviers ont été identifiés relevant à la fois d'une action sur la demande de mobilité et sur l'usage des modes de déplacements les moins carbonés.

ACCELERER LA MISE EN PLACE D'UN NOUVEAU SYSTEME DE MOBILITE

DE NOUVELLES APPROCHES DES MOBILITES DANS LES TERRITOIRES



DE NOUVEAUX USAGES ET COMPORTEMENTS DE MOBILITE



Agir sur la demande de mobilité

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



Levier 1: Réduire les distances parcourues, en lien avec l'organisation du territoire



L'importance des distances parcourues

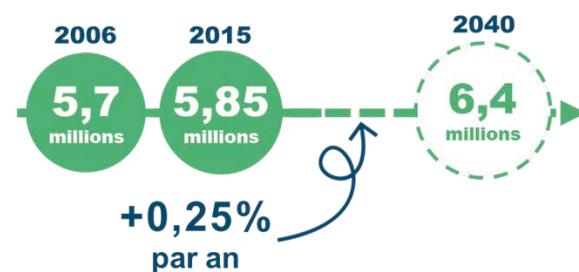
Les distances parcourues en voiture sont un facteur-clé des émissions de gaz à effet de serre : plus les distances sont longues, plus les émissions sont importantes. Elles constituent également un indicateur de déplacements « subis », traduisant des situations dans lesquelles il n'existe pas les services et emplois recherchés à proximité du domicile des habitants.

Les territoires lyonnais sont dynamiques et poursuivent leur développement démographique. La population de notre territoire devrait continuer à augmenter de 0,25 % par an d'ici à 2040. Cette tendance devrait conduire mécaniquement à une hausse des déplacements sur le territoire. Alors que le nombre de

déplacement a déjà augmenté entre 2006 et 2015 pour atteindre 5,85 millions de déplacements chaque jour, ceux-ci pourraient atteindre 6,4 millions en 2040. Du fait de l'usage actuel de la voiture individuelle, cette tendance à la hausse va à l'encontre de l'objectif d'une réduction drastique des émissions globales de gaz à effet de serre liées à nos déplacements.

Évolution du nombre de déplacements quotidiens (à pratiques de mobilité inchangées)

Source: INSEE - scénario central



Hypothèse de croissance démographique sur le Rhône [source : INSEE - scénario central]

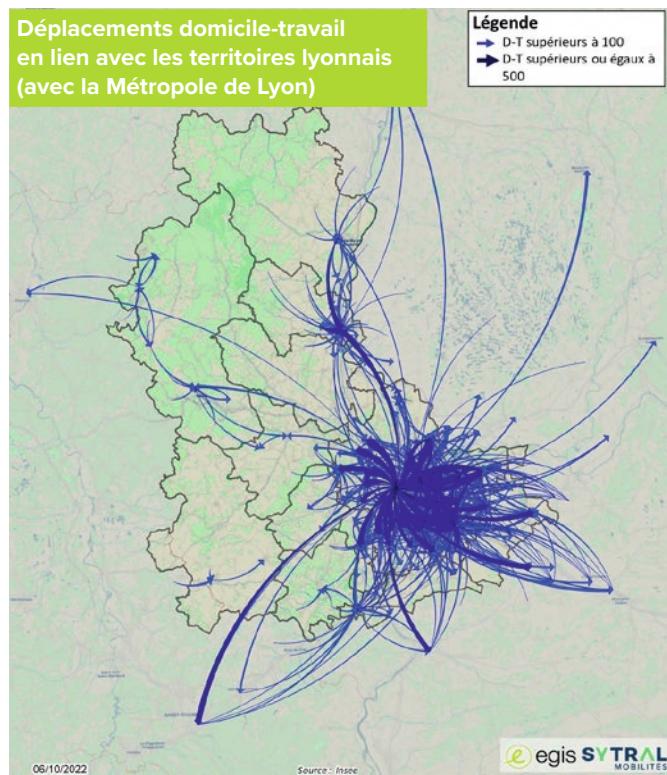
Dans ce contexte démographique, deux facteurs-clés sur lesquels jouer peuvent être identifiés :

Réduire les distances moyennes des déplacements par l'aménagement du territoire

Il s'agit de chercher à réduire les distances de déplacements, notamment en répartissant mieux les services de proximité et les emplois dans le territoire. Les distances et temps d'accès aux équipements et services varient fortement selon les secteurs: ils sont moins importants à proximité des centres urbains, mieux équipés en services et commerces de la vie courante, et le sont bien plus dans les territoires périurbains et ruraux.

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

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



La carte ci-dessus représente les flux entre lieux de domicile et lieux de travail à partir des dernières données de l'INSEE disponibles. Elle illustre le poids important que représente l'Agglomération lyonnaise et son cœur (Lyon-Villeurbanne) en matière d'emplois, et ceci pour l'ensemble de ses territoires voisins, y compris en dehors du ressort territorial de SYTRAL Mobilités dans les départements de l'Ain, de l'Isère et de la Loire.

Elle illustre également la présence d'autres pôles d'emplois qui rayonnent plus localement mais s'affranchissent également des limites institutionnelles, comme par exemple Villefranche-sur-Saône et Belleville-sur-Saône sur les territoires voisins de l'Ain et dans une moindre mesure de la Saône-et-Loire ou bien encore Amplepuis, Cours-la-Ville et Thizy-les-Bourgs sur les territoires voisins de la Loire.

De la même manière et en complément, des pôles d'emplois voisins tels que Saint-Etienne, la Porte de l'Isère, Vienne ou bien encore Roanne attirent des actifs des territoires lyonnais voisins.

Réduire les mobilités individuelles en limitant les déplacements subis

Le nombre de déplacements réalisé quotidiennement par chacun est également un facteur important. S'il ne s'agit pas de réduire les possibilités des uns et des autres de se déplacer, certains déplacements « subis » pourraient être évités. Télétravail, optimisation des parcours quotidiens avec une réduction des retours au domicile, développement des achats en ligne, renforcement de la valeur donnée à la proximité et au local... nos modes de vie évoluent et peuvent amener à une sobriété choisie et bien vécue en matière de déplacements.

Cette tendance est d'ailleurs enclenchée **puisque le nombre moyen de déplacements quotidiens réalisés dans les territoires lyonnais est passé de 3,4 à 3,2 entre 2006 et 2015.** Si les données restent à actualiser dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités dans une nouvelle enquête ménages déplacements à organiser prochainement, les enquêtes similaires conduites récemment dans des agglomérations importantes (Marseille 2019, Grenoble 2020) ou au niveau national (Enquête Mobilité des personnes 2019) montrent que cette tendance se poursuit toujours depuis 2015.



L'exemple du télétravail

Depuis la crise sanitaire, le télétravail connaît un développement sans précédent: la part des télétravailleurs réguliers est passée de 3 % en 2017 à 22 % en 2022. Dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités, on estime qu'une journée de télétravail par semaine (pour les télétravailleurs potentiels) pourrait générer une économie de 8 % des déplacements domicile-travail réalisés en voiture (environ 8,1 millions de kilomètres parcourus).

Pour que cette économie soit atteinte, il convient néanmoins de maîtriser les potentiels « effets rebond » liés au fait que les télétravailleurs réalisent de nouveaux déplacements qu'ils ne réalisaient pas auparavant. Cela implique notamment d'organiser le territoire et les offres de transports de manière

>> Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit accompagner ces changements de modes de vie et de pratiques de déplacements et les encourager.

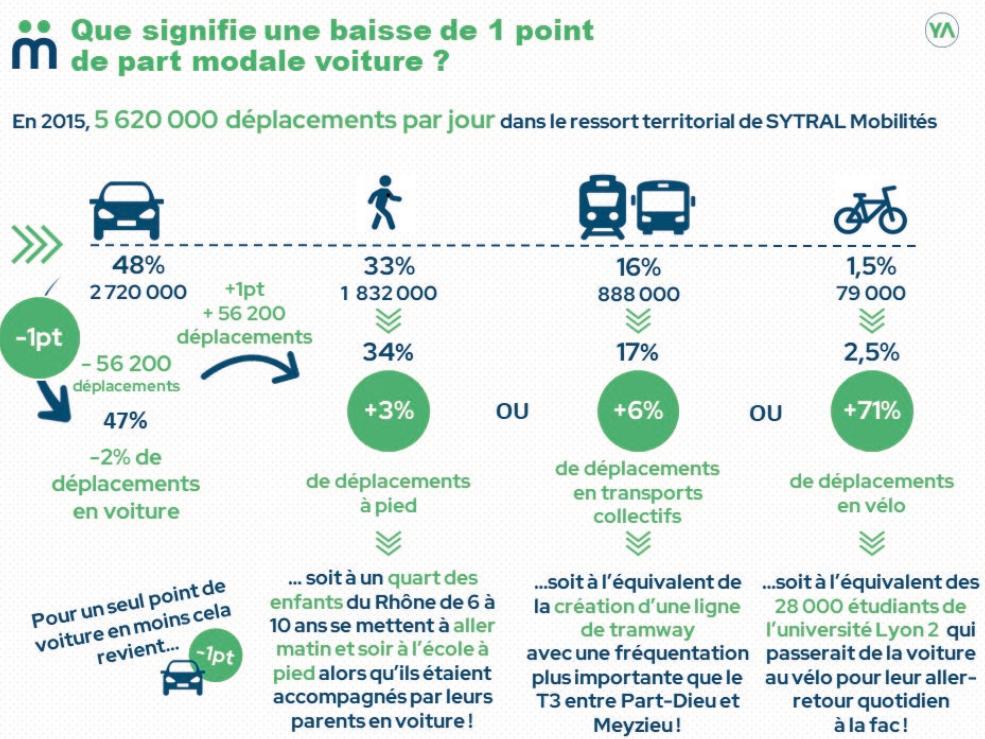
Levier 2: Poursuivre le développement des offres et des services de mobilités moins carbonées

L'ESSENTIEL : « Objectif de parts modales : qu'est-ce que c'est ? Pour retenir l'essentiel, une fiche technique dédiée à ce sujet est disponible sur la plateforme participative du Plan de Mobilité [LIEN].

Selon la distance à parcourir, les possibilités de report modal diffèrent. Pour les déplacements de proximité, les modes actifs comme la marche et le vélo seront plus adaptés. Pour les

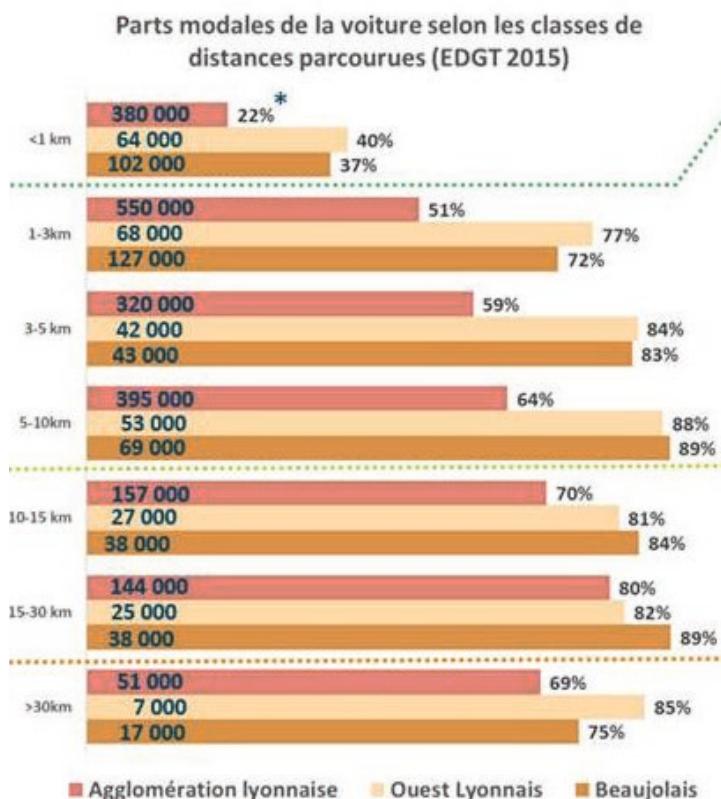
déplacements de moyenne distance, l'enjeu sera de développer une offre diversifiée, qui donne le choix entre le covoiturage, le train, le bus et autres transports collectifs. Enfin, pour répondre à la diversité des besoins, le développement de l'intermodalité, c'est-à-dire la facilité de combiner plusieurs modes, est essentiel.

Le Plan de Mobilité doit ainsi proposer des stratégies différentes pour les déplacements de proximité et pour les déplacements de moyenne ou longue distance. Il doit aussi prendre en compte la diversité des situations territoriales. Il serait ainsi illusoire de chercher à atteindre la même pratique du vélo au cœur de l'Agglomération lyonnaise et dans les communes rurales du Beaujolais.



De nombreux trajets inférieurs à 5 km effectués en voiture

Source: EDGT 2015 - SYTRAL Mobilités

**Potentiel de report vers la marche ?**

En 2015, la distance moyenne parcourue à pied est d'environ 800m sur les territoires lyonnais quel que soit le motif

Potentiel de report vers le vélo ?

En 2015, la distance moyenne parcourue à vélo est d'environ 3 km sur les territoires lyonnais quel que soit le motif

Potentiel de report vers les Transports en commun et covoiturage?

En 2015, la distance moyenne parcourue en transports en commun est d'environ 13 km sur les territoires lyonnais quel que soit le motif

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

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



Aujourd’hui, l’essentiel de ces kilomètres (80 %) est réalisé en voiture. Ces chiffres montrent que les **déplacements de proximité sont importants et constituent un gisement capital de report modal avec des effets bénéfiques attendus dans nos villes et nos villages, notamment en termes de pollution locale et de partage de l’espace public.**

Parmi ces déplacements de proximité, on peut distinguer :

Les déplacements internes aux communes :

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

Néanmoins, la voiture peut encore représenter une part importante de ces déplacements très courts, jusqu’à 40 % dans certaines communes. Ce constat peut s’expliquer par un « réflexe voiture » ancré dans certains territoires très dépendants de celle-ci et par le manque d’aménagements favorables aux piétons (trottoirs confortables, passages piétons, mobilier urbain, ...).

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

>> Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit mettre en avant la marche comme une solution d’avenir. Ces dernières décennies, elle a été trop « délaissée » dans les politiques d’aménagement et de mobilité. Il s’agit de rendre nos villes et villages plus « marchables » qu’ils ne le sont aujourd’hui et accompagner les habitants à retrouver un réflexe pour le mode de déplacement le plus naturel!

Les déplacements entre communes :

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

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

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

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

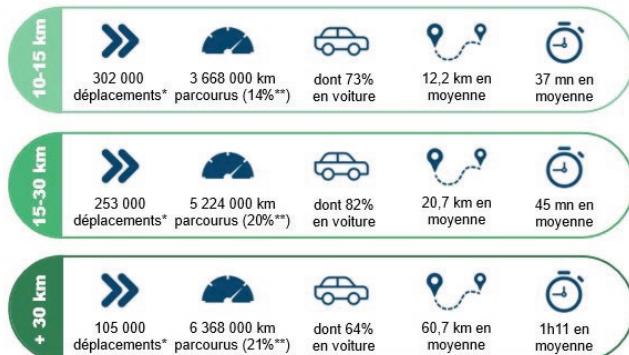
>> Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit être l'occasion d'accélérer le développement déjà initié de l'usage du vélo pour en faire un mode structurant dans nos déplacements de proximité au sein des communes mais aussi à l'échelle des bassins locaux de mobilité, pour les déplacements personnels comme professionnels. Ces modifications sont déjà visibles au niveau national puisqu'il s'est vendu en France en 2020 plus de 500000 Vélos à Assistance Électrique, contre 100000 en 2015, représentant désormais 19% des vélos vendus d'après l'Observatoire du cycle porté par l'Union Sport et Cycle. La logistique en vélo est également en très forte progression, avec 17000 vélos cargos vendus au niveau national en 2021 (contre un peu plus de 3000 en 2019), mais la marge de progression reste importante puisqu'il s'en était vendu 230000 en Allemagne cette année-là.

Développer une offre de transports collectifs qui irrigue l'ensemble du territoire

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



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



* Par jour tous modes

** des km parcourus tous modes

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

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



Ils représentent 361000 déplacements quotidiens tous modes confondus dont 41 % avec le reste de l'Agglomération lyonnaise, 38 % avec les territoires voisins du ressort territorial et 21 % avec les autres bassins locaux de mobilité.

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

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

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



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

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

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

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



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

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

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



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

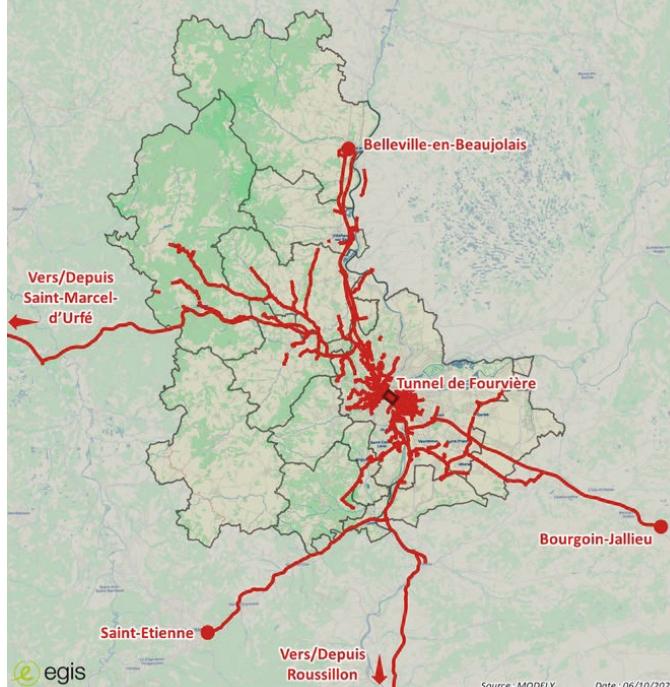
Les cars et trains représentent 8 % des déplacements avec l'extérieur du ressort territorial alors que les transports collectifs urbains ne sont utilisés que pour 10 % des échanges avec l'Agglomération lyonnaise (pratiques intermodales en rabattement sur le réseau TCL).

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

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

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

Chevelus depuis/vers le tunnel de Fourvière



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

À l'échelle du territoire, une grande diversité d'origines et de destinations doivent être couvertes pour répondre à l'ensemble des besoins de mobilité. La carte ci-contre illustre cette situation en montrant tous les trajets réalisés par les voitures empruntant le tunnel sous Fourvière. À la vue de cette carte, on comprend que la voiture offre une flexibilité et une efficacité pour desservir une grande diversité d'origines-destinations. Les transports collectifs, quels qu'ils soient, ne peuvent pas répondre à la même diversité des déplacements.

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

SYTRAL Mobilités mène une politique volontariste pour développer l'intermodalité vélo – transports collectifs en lien avec l'ensemble des autres acteurs concernés. Après avoir validé sa stratégie en la matière par sa délibération-cadre du 18 octobre 2021, elle la met progressivement en œuvre au travers de :

- L'autorisation de l'emport des vélos dans les tramways depuis 2021
- Des expérimentations menées sur les réseaux Cars du Rhône, Libellule et TCL pour l'emport de vélos dans les bus et cars
- La mise en place d'emplacements de stationnement sécurisés pour les vélos en interface avec les réseaux de transports collectifs avec un objectif de quadruplement de leur nombre d'ici à 2026 (2 500 places)

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

Il s'agit de permettre à chacun de pouvoir utiliser le mode de déplacement le plus adapté pour rejoindre le réseau structurant de transport collectif: les modes actifs pour les trajets les plus courts, les transports collectifs pour les rabattements de courtes et moyennes distances et la voiture, notamment partagée, pour les plus longs. Ces rabattements doivent permettre de maximiser et étendre l'aire d'influence des réseaux structurants de transports collectifs, qui doivent par ailleurs travailler à une amélioration de leurs fréquences et amplitudes et proposer des solutions alternatives en cas de dysfonctionnement.

Ce développement de l'intermodalité passe aussi par la mise en œuvre de nouveaux services et de facilitations des déplacements en intermodalité: tarification combinée, unifiée et facilitée; billettique; information multimodale facilement accessible et disponible en temps réel ...

Levier 3: Redéfinir les usages nécessaires de la voiture



Mettre la voiture à sa juste place

Le développement des offres alternatives à la voiture individuelle visant à proposer des solutions de substitution efficaces doit s'accompagner de mesures plus contraignantes pour s'assurer que les transformations recherchées se produisent suffisamment rapidement.

Afin de réduire l'usage de la voiture individuelle et développer l'usage d'alternatives moins carbonées, il convient de questionner les usages nécessaires de l'automobile. Son usage doit être raisonnable et constituer une réponse en l'absence d'autres solutions de mobilité.

Différents types de réaménagement de l'espace public sur le périmètre de SYTRAL Mobilités

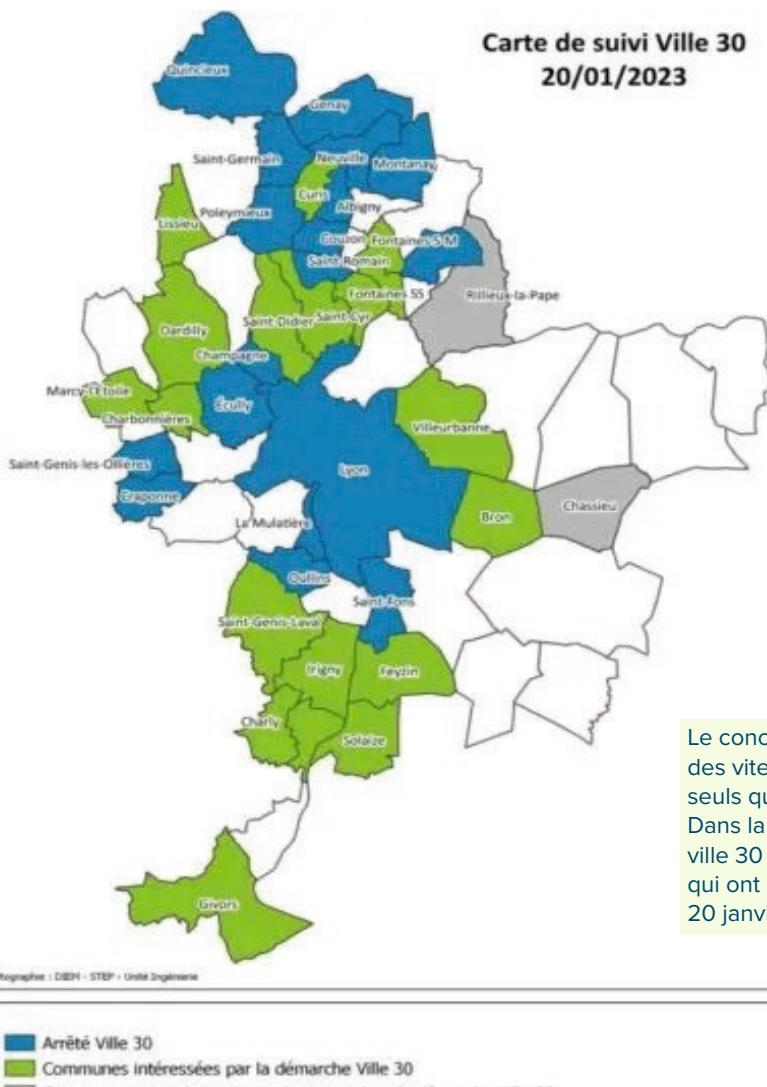


De fait, il existe plusieurs leviers mobilisables pour réduire son usage, de sorte que la voiture apparaisse moins nécessaire, et que ce mode de déplacement devienne moins attractif qu'il ne l'est aujourd'hui, notamment sur les types de trajets pour lesquels des alternatives attractives peuvent être mises en place.

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

Exemple d'aménagement permettant un meilleur partage de l'espace





Le concept de Ville 30 consiste à généraliser la limitation des vitesses à 30 km/h sur toute la commune concernée, seuls quelques axes pouvant rester limités à 50 km/h. Dans la Métropole de Lyon, la Ville de Lyon est ainsi devenue ville 30 depuis le 30 mars 2022 et ce sont 18 communes qui ont mis en place cette mesure sur leur territoire au 20 janvier 2023 (cf. carte)

L'aménagement de l'espace public est un outil central à mobiliser afin de valoriser les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, en permettant un meilleur partage de l'espace public et en leur offrant une place plus importante pour pouvoir s'y déployer.

>> *À ces fins, le Plan de Mobilité des territoires lyonnais a pour ambition de rééquilibrer le partage de l'espace public.*

Afin de favoriser la pratique de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, en particulier les modes actifs, l'aménagement des espaces publics doit pouvoir rendre leur usage confortable et sécurisant. En parallèle, des aménagements peuvent inciter à un moindre usage de la voiture individuelle en apaisant la circulation automobile (villes et zones à 30 km/h, zones de rencontres, ...).

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

Proposer une offre de stationnement automobile plus restrictive

Les offres de stationnement automobile public et résidentiel ainsi que leur tarification sont d'importants outils à mobiliser pour agir sur les déplacements courts ou encore sur les déplacements pour lesquels les offres alternatives à la voiture individuelle sont performantes.

>> *En cohérence, le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit accompagner ses efforts pour le développement des offres alternatives à la voiture individuelle d'une réflexion sur les besoins réels de stationnement automobile au regard de l'amélioration de l'offre proposée.*

Mettre en place des politiques restrictives, limitées à certains types de véhicules

Les impacts environnementaux de tous les véhicules ne se valent pas selon la motorisation ou encore le poids de ceux-ci, par exemple. La mise en place des Zones à Faible Émissions en France, dont la Métropole de Lyon, est un exemple d'actions plus restrictives visant à écarter les véhicules aux impacts les plus importants.

>> Le Plan de Mobilité peut être l'occasion d'analyser de tels dispositifs pour garantir que les progrès réalisés collectivement ne soient pas neutralisés par les pratiques les plus impactantes environnementalement.

Levier 4: Faciliter le passage à l'acte



Les déplacements, c'est aussi dans la tête!

Ce dernier levier consiste à provoquer et encourager de nouvelles habitudes de mobilité chez les habitants du territoire. Il s'agit de s'attaquer aux freins qui peuvent nous empêcher de faire évoluer nos habitudes.

Les choix des modes de déplacements répondent à de nombreux facteurs renvoyant bien sûr à l'offre disponible mais aussi à des facteurs psychosociologiques liés à l'âge, au milieu social, aux habitudes, ... Accompagner et amplifier les changements de pratiques de mobilité oblige à prendre en compte tous ces facteurs.

Les études sur les pratiques de mobilité mettent en évidence trois grandes familles de freins au changement:

- les freins d'ordre pratique, quand l'offre n'est pas complètement adaptée à des besoins spécifiques;
- les freins d'ordre psychologique, par exemple liés à la représentation de chaque mode de transport;
- les freins liés aux motivations individuelles pour changer (ou non) de mode de déplacements.

Il s'agit donc de travailler sur ces différents freins afin de rendre désirables les modes alternatifs à la voiture individuelle.

La représentation des différents modes de transport

Un panel d'habitants des territoires lyonnais a été réuni pour mieux comprendre leurs pratiques de mobilité. Il ressort que la voiture apparaît pour beaucoup comme un mode de déplacement incontournable, car efficace et fiable. La voiture renvoie aux valeurs de liberté et d'autonomie. A contrario, certains autres modes pâtissent d'une image ternie: insécurité, impraticabilité, manque de fiabilité, retards...

- **Le covoiturage** présenterait, selon ce même panel, trop de contraintes d'organisation, d'incertitudes et de stress. Par ailleurs, un manque de connaissance des plateformes de covoiturage constraint son usage.
- **L'autopartage** est associé à la pratique entre particuliers, et aux risques pour son propre véhicule. De plus, les offres apparaissent peu développées dans le territoire et sont perçues inadaptées.
- Les **Cars du Rhône** sont considérés comme adaptés pour les trajets de moyenne distance. En revanche, les lignes sont vues comme touchées par des problématiques de saturation à certains moments, de fiabilité, de fréquence, de temps de trajet trop longs...
- Les **TER**, bien que plutôt attractifs au premier abord, concentrent également un certain nombre de représentations négatives: manque de fiabilité, manque de stationnement en gare, accès difficile, tarifs dissuasifs et illisibles, caractère fastidieux de l'achat des titres...
- Le **vélo** est entouré de représentations positives, malgré le sentiment pour certains automobilistes du panel que son développement se fait au détriment de la circulation automobile.
- La **marche** est vue comme un mode inadapté aux modes de vie actuels. Il serait par ailleurs dangereux et désagréable dès lors qu'on la pratique en dehors des villes et villages.

Et vous, comment percevez-vous ces différents modes? Ces représentations vous paraissent-elles toujours justes? Un accompagnement individualisé, la possibilité de tester certaines solutions méconnues peuvent être l'occasion de réviser ses jugements. Une politique d'accompagnement aux changements de pratiques doit viser cela en parallèle de l'écoute des usagers pour améliorer les offres.

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

Plusieurs leviers sont mobilisables:

Le développement des services

- Des pôles d'échanges multimodaux adaptés pour faciliter l'intermodalité (pouvoir enchaîner confortablement et efficacement dans un même lieu plusieurs modes de transport, par exemple: vélo + transports collectifs + covoiturage);
- Une tarification unifiée pour tous les modes (par exemple: abonnement valable pour les transports collectifs + vélos en libre-service + autopartage);
- Une billettique simplifiée (par exemple: un même titre de transport utilisable pour plusieurs modes, ou la possibilité de payer tous les transports directement avec sa carte bleue, ou un compte individuel de mobilité utilisable pour tous les déplacements);
- Des services de confort et de sécurité pour les cyclistes (par exemple: consignes, gardiennage et stationnement, douches, entretien et petites réparations, formation, etc.);
- Des services de navigation ou de calcul d'itinéraires réellement multimodaux;
- Des services de livraison / micro-logistique pour éviter des déplacements en voiture.



La communication et le management de la mobilité

- Mener des campagnes d'information dans les médias, pour faire connaître l'offre et montrer qu'elle est attractive (coûts, bénéfices personnels), favoriser les relations entre personnes qui agissent;
- Prodiger des conseils en mobilité, lutter contre le désintérêt des enjeux de mobilité durable;
- Faire expérimenter les offres de mobilité pour convaincre, favoriser les nouveaux comportements et provoquer l'engagement dans le changement des pratiques;
- Communiquer sur les offres tarifaires existantes, mettre en place des offres incitatives, ...



Des règles d'usage des services de mobilité, par exemple, pour une tarification attractive, pour privilégier les usagers les plus vertueux (priorités aux covoitureurs pour le rabattement, ...) ou encore pour décourager des pratiques non souhaitées (limitation du stationnement automobile dans les zones bien desservies en transports collectifs, contraintes sur les véhicules les plus polluants, ...).



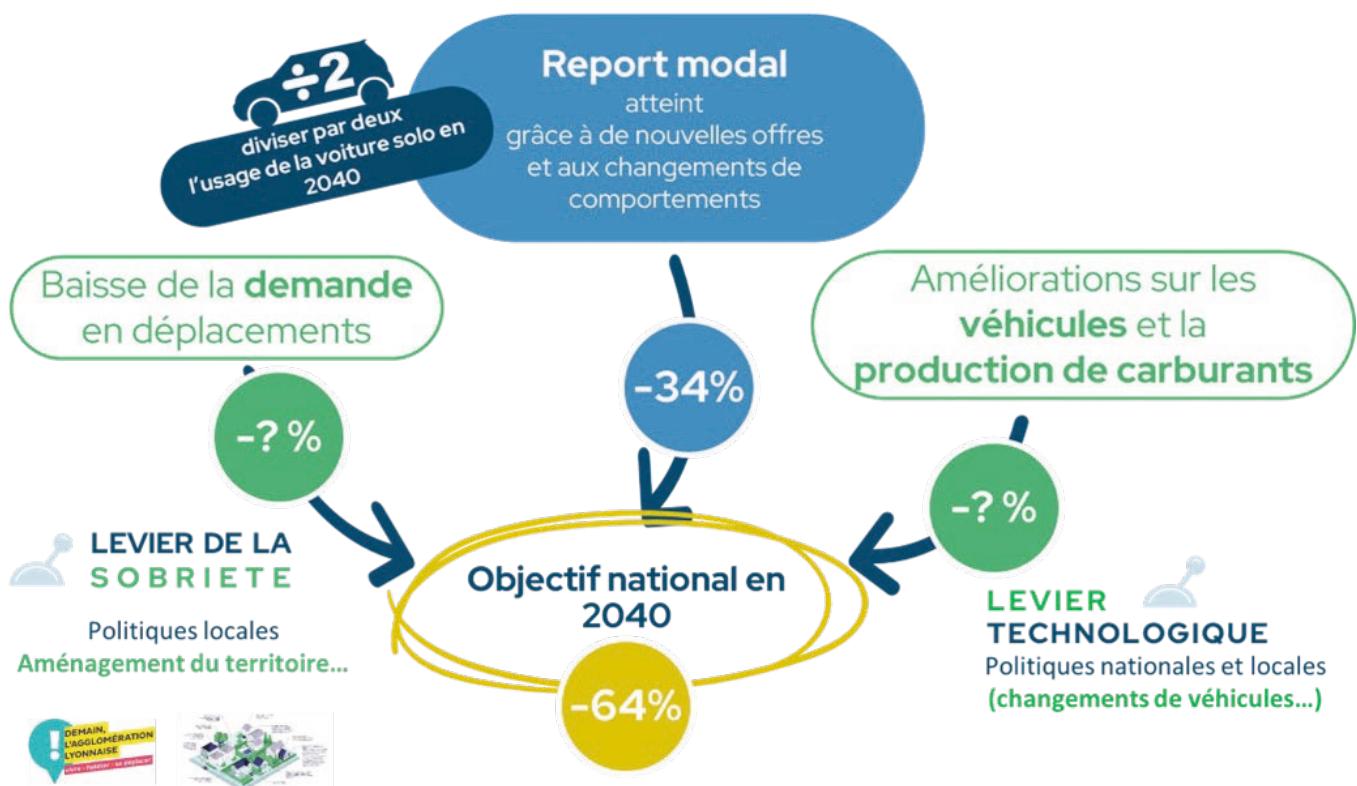
Et si nous réduisions par deux nos déplacements en voiture solo d'aujourd'hui à 2040 ?

Sans nouvelles actions et du fait de l'accroissement de la population, notre territoire verra encore progresser les déplacements automobiles d'ici à 2040. Il est donc nécessaire d'agir dès maintenant mais avec quel objectif?

Réduire par deux nos déplacements individuels en voiture, en modulant cet objectif selon les territoires et les types de déplacements, permettrait de réduire de 34 % les kilomètres cumulés réalisés en voiture, et donc de la même proportion les émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux liées à la mobilité des personnes.

Une telle baisse est à mettre en regard de l'objectif national de baisse de 64 % d'ici à 2040 des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports. Il resterait ainsi encore 30 points de baisse de ces émissions à atteindre à travers d'une part les politiques d'aménagement du territoire permettant de limiter les besoins de déplacements et d'autre part grâce au levier technologique pour une plus grande efficacité environnementale des voitures individuelles. Cette hypothèse aide à se représenter le niveau d'ambition dans lequel le Plan de Mobilité doit s'inscrire.

Il doit le faire avec discernement pour s'adapter aux réalités territoriales différentes et pour s'assurer que ces transformations se font au profit de tous. Alors que les mobilités restent encore marquées par de nombreuses inégalités, refonder le système de mobilité est l'occasion de créer les conditions pour garantir à toutes et tous un droit à la mobilité dans l'ensemble des territoires.





PARTIE 3

CONTRIBUER À LA CONCERTATION CITOYENNE

Les objectifs poursuivis par la concertation citoyenne

En organisant la présente concertation citoyenne, SYTRAL Mobilités souhaite répondre aux objectifs suivants :

- Informer et assurer une meilleure prise en compte des attentes, aspirations et besoins des habitants sur l'ensemble des sujets en lien avec le Plan de Mobilité ;
- Assurer une large diffusion de l'information ;
- Recueillir les suggestions et contributions du public pour enrichir le projet de Plan de Mobilité à partir de ces retours ;
- Identifier les leviers à actionner pour faire évoluer les comportements ;
- Éclairer sur des sujets particuliers en lien avec le Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

Les modalités de la concertation citoyenne

La présente concertation se déroule du 9 mai au 29 septembre 2023.

Les modalités relatives à l'information du public :

Le cahier de concertation est disponible :

- En ligne, sur le site internet mis en place par SYTRAL Mobilités : <https://destinations2026-sytral.fr/processes/plandemobilite/> ;
- En version papier à l'accueil de SYTRAL Mobilités, situé au 21 boulevard Marius Vivier Merle – 69003 LYON. Le dossier papier pourra être consulté par le public aux horaires d'ouverture de SYTRAL Mobilités.

Des fiches techniques et une mini-série relatives aux enjeux de mobilité (Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité ?; Objectifs de parts modales, qu'est-ce que c'est ?; Mobilité, changement climatique, qualité de vie; Les mobilités aujourd'hui dans notre territoire) sont disponibles sur le site internet de SYTRAL Mobilités, à l'adresse suivante : <https://destinations2026-sytral.fr/processes/plandemobilite/f/249/>

D'autres fiches techniques dont deux traitant de « Auto, boulot, dodo: nos déplacements sont-ils si réguliers que ça ? » et « Plusieurs chemins possibles vers un système de mobilités bas carbone » viendront également compléter l'information du public au cours de la concertation citoyenne.

Les modalités relatives à la participation du public :

- Une plateforme collaborative, comportant un questionnaire sur les actions prioritaires à réaliser, mise en place sur le site internet de SYTRAL Mobilités, accessible à l'adresse suivante : <https://destinations2026-sytral.fr/processes/plandemobilite/f/258/>

Pour faciliter la rédaction des contributions de la part des acteurs du territoire et leur traitement, une trame de contribution leur sera proposée (à titre facultatif).

- Six séances de travail avec un nombre restreint de citoyens, non spécialistes, divers dans leurs caractéristiques sociales, géographiques et de déplacements seront organisées entre le 22 mai et 13 juillet 2023 et traiteront des enjeux prospectifs de la mobilité ;
- Deux séances de travail avec un nombre restreint d'acteurs socio-économiques seront organisées entre le 1^{er} juin et le 29 septembre 2023 et traiteront notamment des questions logistiques et d'intermodalité ;
- Trois conférences-débats ouvertes à tous et mêlant des experts, des représentants de la société civile et le grand public seront organisées entre le 4 et le 29 septembre 2023.

Le public peut également adresser ses observations et propositions :

- Par voie électronique à l'adresse mail suivante : concertation-citoyenne-pdm@sytral.fr
- Par voie postale à l'adresse suivante : SYTRAL Mobilités – 21 boulevard Marius Vivier Merle – 69487 LYON CEDEX 03

Cette concertation donnera lieu à un bilan qui sera établi par SYTRAL Mobilités, dans lequel figurera la synthèse des contributions transmises par le public.

Il sera consultable sur le site internet de SYTRAL Mobilités.