

**Bilan de la concertation  
préalable environnementale**

Mai 2023

## SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION</b>	<b>5</b>
La procédure d'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais	6
L'objet de la concertation préalable environnementale	8
Les objectifs poursuivis par la concertation préalable environnementale	8
Synthèse : ce qu'il faut retenir de la concertation préalable environnementale	8
 <b>PARTIE 1</b>	
<b>ORGANISATION, MODALITÉS D'INFORMATION ET DE CONCERTATION</b>	
<b>MISES EN PLACE PAR SYTRAL MOBILITÉS</b>	<b>9</b>
Le cadre réglementaire applicable à la concertation préalable environnementale	10
Les moyens d'information	11
Le cahier de concertation préalable environnementale	11
La plateforme numérique	11
Les moyens de participation	12
Les relais de participation	13
 <b>PARTIE 2</b>	
<b>CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE ENVIRONNEMENTALE</b>	<b>15</b>
Chiffres clés de la participation	16
Chiffres relatifs aux déplacements sur le territoire de SYTRAL MOBILITÉS	16
Conseil de lecture	16
 <b>PARTIE 3</b>	
<b>SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS CITOYENNES</b>	<b>19</b>
Rappel des questions posées aux citoyens	20
Synthèse des contributions du public	20
Prise en compte de ces contributions dans le projet de Plan de Mobilité de SYTRAL Mobilités	20
Ajustements de la démarche d'élaboration du Plan de Mobilité à la suite de la concertation préalable environnementale	21

## **PARTIE 4**

### **ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE ENVIRONNEMENTALE IDENTIFIÉS PAR SYTRAL MOBILITÉS**

## **22**

<b>Enjeux environnementaux</b>	<b>23</b>
Lutte contre le changement climatique	23
Amélioration de la qualité de l'air	23
Préserver les espaces naturels et agricoles	23
Diminution des nuisances sonores	24
Préserver la ressource en eau	24
Synthèse sur les enjeux environnementaux	24
<b>Enjeux de mobilité</b>	<b>24</b>
Une offre de transports collectifs plus performante	24
Le développement d'infrastructures pour des modes actifs sécurisés	26
Promouvoir les changements d'usage de la voiture	26
Favoriser l'intermodalité	27
Synthèse sur les enjeux de mobilité	27

## **PARTIE 5**

### **MESURES MISES EN PLACE PAR SYTRAL MOBILITÉS POUR RÉPONDRE AUX ENSEIGNEMENTS TIRÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE ENVIRONNEMENTALE**

## **28**

<b>La nécessité de placer les objectifs environnementaux au cœur de la rédaction du futur Plan de Mobilité des territoires lyonnais</b>	<b>29</b>
<b>La recherche prioritaire d'alternatives à la voiture individuelle en prenant en compte les différences territoriales dans les pratiques de mobilité</b>	<b>29</b>
<b>La nécessité de proposer des offres en transports collectifs performantes et attractives</b>	<b>29</b>
<b>Le développement de l'usage des modes actifs pour les déplacements de courtes et moyennes distances</b>	<b>29</b>
<b>Le développement du covoiturage et de l'autopartage pour optimiser le système automobile local</b>	<b>30</b>

<b>CONCLUSION</b>	<b>31</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>31</b>
<b>CONCLUSION</b>	<b>32</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>32</b>





# INTRODUCTION



## La procédure d'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais

Conformément aux termes de l'article L. 1214-1 du Code des transports, un 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 avec les collectivités territoriales limitrophes.

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 Code des transports impose au Plan de Mobilité de traiter les 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 ;
- 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 aux particuliers ;
- Améliorer les mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives, ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air ;
- Améliorer les mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ;
- Améliorer les conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire ;
- Organiser une tarification et une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
- Réaliser, configurer et localiser les infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables, ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif.

Dans sa délibération du 16 mai 2022 prescrivant l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais, le Conseil d'administration de SYTRAL Mobilités en a défini les objectifs prioritaires, soit :

- Faciliter l'évolution des pratiques de mobilité selon les territoires ;
- Trouver des solutions adaptées aux territoires peu denses et aux quartiers prioritaires de la politique de la ville ;
- Inscrire pleinement les modes actifs dans la politique de déplacement au service de la santé publique ;
- Améliorer la qualité du cadre de vie en réduisant le trafic automobile et l'exposition des populations aux nuisances qui y sont liées.

Ces objectifs ont été rappelés dans le cahier de concertation préalable environnementale et guident la rédaction du Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

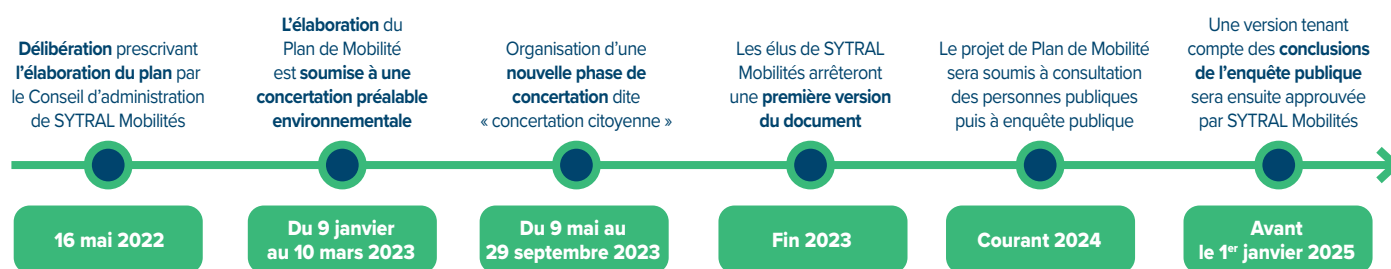
Cette concertation s'est déroulée du 9 janvier au 10 mars 2023.

Ce document (bilan de la concertation) rappelle les modalités d'information et de participation mises en œuvre et propose une synthèse des avis et remarques recueillis.

Conformément aux articles L. 120-1, L. 121-16, L. 121-16-1 et R. 121-21 du Code de l'environnement, le bilan de la concertation préalable environnementale aborde :

- La manière dont il sera tenu compte des observations et propositions du public par SYTRAL Mobilités ;
- Les mesures que SYTRAL Mobilités juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements tirés de la concertation ;
- Un résumé de la manière dont s'est déroulée la concertation ;
- Une synthèse des observations et propositions présentées par le public ;
- Le cas échéant, les évolutions du Plan de Mobilité induites par la concertation préalable environnementale.

Pour rappel, les grandes étapes de la procédure d'élaboration du Plan de Mobilité sont les suivantes :



## L'objet de la concertation préalable environnementale

Les articles L. 122-4 et R. 122-17 du Code de l'environnement prévoient que le Plan de Mobilité élaboré par SYTRAL Mobilités fait obligatoirement l'objet d'une évaluation environnementale.

Dans le cadre de cette évaluation environnementale, SYTRAL Mobilités a décidé d'organiser une concertation préalable environnementale, prévue par l'article L. 121-15-1 du Code de l'environnement.

Conformément aux termes de l'article L. 121-17 du Code de l'environnement, les modalités de cette concertation préalable environnementale ont été librement fixées par SYTRAL Mobilités dans sa délibération n° 22-045 du 16 mai 2022.

Conformément aux termes de l'article L. 121-15-1 du Code de l'environnement, l'objectif de la concertation préalable est de débattre du projet du Plan de Mobilité sous différents angles : de son opportunité, de ses objectifs et principales orientations, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et de l'aménagement du territoire.

La concertation préalable environnementale permet également de débattre des solutions alternatives. Elle présente également les modalités d'information et de participation du public après cette concertation préalable.

## Les objectifs poursuivis par la concertation préalable environnementale

En organisant la présente concertation préalable, SYTRAL Mobilités souhaitait répondre aux objectifs suivants :

- Permettre au public de s'approprier le contenu du projet de Plan de Mobilité ;
- Faciliter la compréhension des enjeux propres à l'organisation de la mobilité dans les territoires lyonnais et aux préoccupations environnementales ;
- Sensibiliser le public sur les thématiques propres à l'élaboration du Plan de Mobilité ;
- Susciter des échanges avec le public sur des points stratégiques pour les territoires concernés ;
- Recueillir les contributions des habitants et usagers et enrichir le projet de Plan de Mobilité à partir de ces retours.

## Synthèse : ce qu'il faut retenir de la concertation préalable environnementale

- Nombre total de visites sur la plateforme : 8 076.
- Nombre de contributions : 605 via le questionnaire en ligne + 22 par courriel.
- 1/3 des répondants considèrent qu'il faut développer le maillage du réseau actuel de transports jusqu'aux communes les plus éloignées du Grand Lyon.
- 194 répondants placent la lutte contre le réchauffement climatique et la nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre comme la principale priorité environnementale.

## PARTIE 1

---

# ORGANISATION, MODALITÉS D'INFORMATION ET DE CONCERTATION MISES EN PLACE PAR SYTRAL MOBILITÉS



## Les moyens d'information

### Le cahier de concertation préalable environnementale

Sur toute la période de concertation préalable environnementale, SYTRAL Mobilités a mis à disposition du public un cahier de concertation.

Après une présentation de la notion de « Plan de Mobilité », le public a donc pu prendre connaissance des caractéristiques des territoires concernés par le futur Plan de Mobilité, apprécier les enjeux environnementaux associés à la rédaction de ce document et la recherche de solutions de substitution raisonnables.

Les sujets abordés dans le cahier de concertation répondaient aux exigences de l'article L. 121-15-1 du Code de l'environnement, qui impose que la concertation préalable environnementale permette d'échanger sur l'opportunité du Plan de Mobilité, ses objectifs et principales orientations, les enjeux socio-économiques qui s'y attachent, leur impact significatif sur l'environnement, l'aménagement du territoire et l'émergence de solutions alternatives.

Conformément à cette disposition, le cahier de concertation préalable environnementale a également présenté les modalités d'information et de participation du public après cette phase de concertation.

Le cahier de concertation préalable environnementale a été accessible :

- En ligne, sur le site internet dédié mis en place par SYTRAL Mobilités : [www.mobiliteterritoireslyonnais.fr](http://www.mobiliteterritoireslyonnais.fr)
- En version papier, à l'accueil de SYTRAL Mobilités, situé au 21 boulevard Marius Vivier Merle – 69003 LYON

Le dossier papier pouvait être consulté par le public aux horaires d'ouverture de SYTRAL Mobilités, soit du lundi au vendredi, de 9h à 17h.

### La plateforme numérique

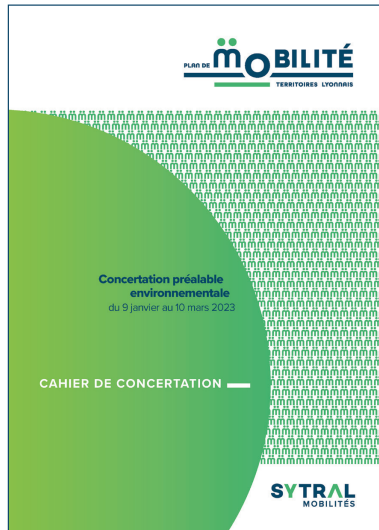
La plateforme numérique de la concertation préalable environnementale était disponible du 9 janvier au 10 mars 2023 sur le site Internet mis en place par SYTRAL Mobilités : [www.mobiliteterritoireslyonnais.fr](http://www.mobiliteterritoireslyonnais.fr)

Cette dernière permettait un accès permanent à l'information sur l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais, notamment, dans le cadre de la concertation préalable environnementale, à la documentation suivante :

- Le cahier de concertation préalable environnementale ;
- Deux fiches techniques « Qu'est-ce qu'un plan de mobilité ? » et « Objectif de "parts modales" : qu'est-ce que c'est ? » ;
- Une mini-série « Mobilités », constituée de 3 vidéos « C'est quoi un Plan de Mobilité ? », « Mobilité, changement climatique, qualité de vie » et « Les mobilités aujourd'hui dans notre territoire ».



## Cahier de la concertation préalable environnementale



## Fiche technique: Qu'est-ce qu'un plan de mobilité ?



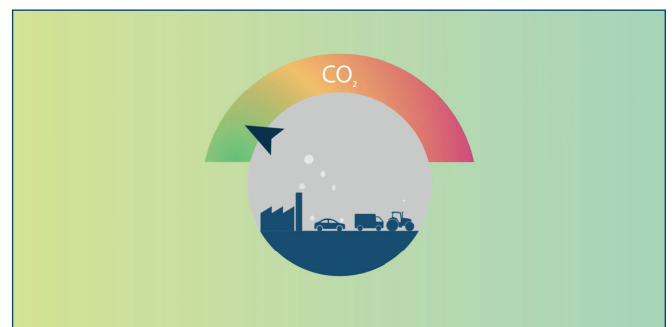
## Fiche technique: Objectifs de « parts modales » : qu'est-ce que c'est ?



## Mini-série - Épisode 1: « C'est quoi un Plan de Mobilité ? »



## Mini-série - Épisode 2: « Mobilité, Changement climatique, Qualité de vie »



## Mini-série - Épisode 3: « Les mobilités aujourd'hui dans notre territoire »



Ces documents ainsi que le cahier de concertation préalable environnementale sont toujours accessibles.

Seul le lien internet suivant:

<https://destinations2026-sytral.fr/processes/plandemobilite>, dirigeant vers le formulaire de contribution de la concertation préalable environnementale a été désactivé après le 10 mars 2023, date de fin de cette phase de concertation.

## Les moyens de participation

Le public a pu adresser ses observations et propositions:

- par voie électronique au travers d'un formulaire de contribution accessible sur le site internet mis en place par SYTRAL Mobilités: [www.mobiliteterritoireslyonnais.fr](http://www.mobiliteterritoireslyonnais.fr)
- par voie électronique à l'adresse mail: [concertation-env-pdm@sytral.fr](mailto:concertation-env-pdm@sytral.fr)
- par voie postale à l'adresse suivante: SYTRAL Mobilités - 21, boulevard Marius Vivier Merle – CS 63 815 – 69487 Lyon Cedex 03

Ce formulaire se composait de 4 questions ouvertes et visait à interroger les participants sur leur vision des enjeux environnementaux à prendre en compte prioritairement dans l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais.



Une seconde partie questionnait leurs trajets, leurs modes de transport privilégiés ainsi que la manière dont ils imaginent leur mobilité de demain.

## Les relais de participation

Le dispositif de concertation environnementale préalable a fait l'objet d'une communication :

- Sur tous les écrans du réseau TCL, sur la période du 9 au 21 janvier 2023 ;
- Dans la newsletter MOBILES de SYTRAL Mobilités, le 9 janvier 2023 ;
- Sur les réseaux sociaux de SYTRAL Mobilités (Twitter, Facebook, LinkedIn, YouTube), les 9 janvier, 14 février et 8 mars 2023 ;
- Un appel à contribution auprès d'une cinquantaine d'acteurs différents du territoire (associations, collectivités, entreprises), le 3 février 2023.

### Newsletter MOBILES de SYTRAL Mobilités, du 9 janvier 2023



### Sur les réseaux sociaux de SYTRAL Mobilités

#### 9 janvier 2023 - Annonce lancement concertation + partage du motion design

Twitter: 6000 vues



<https://twitter.com/SYTRALmobilities/status/1612444600756486145>

YouTube: 807 vues



[https://www.youtube.com/watch?v=7oTMu\\_P-VS8](https://www.youtube.com/watch?v=7oTMu_P-VS8)

LinkedIn: 121 réactions et 28 republications



<https://linkedin.com/feed/update/urn:li:activity:7018220493547700224>



Facebook: 41 partages



<https://facebook.com/1385249708451488/posts/2966310273678749>

### Écran I-TCL du 9 au 21 janvier 2023



**14 février 2023 - Rappel concertation**  
**+ partage de l'épisode n°1 du programme pédagogique**

**YouTube: 275 vues**



<https://www.youtube.com/watch?v=X5c2oKfyUpw>

**8 mars 2023 - Rappel concertation + partage micro-trottoir**

**Twitter: 3539 vues**



<https://twitter.com/SYTRALmobilités/status/1633377626902388736?ext=HwWglCzuYaT9qotAAAA>

**Facebook: 11 partages**



<https://www.facebook.com/SYTRAL.Mobilités/videos/203750619005963/>

**Appel à contribution**

PLAN DE MOBILITÉ  
TERRITOIRES LYONNAIS

PLAN DE MOBILITÉ  
TERRITOIRES LYONNAIS

**Contribution**

**[Le nom de votre structure]**  
[Présentez en quelques lignes votre structure : quel est votre vocation ? Dans quel champ intervenez-vous ? sur quel(s) territoire(s) ?]

[Votre identité et vos coordonnées pour vous joindre]

Les mobilités constituent un enjeu majeur pour les territoires lyonnais et l'ensemble de leurs habitants. Pour préparer l'avenir du territoire, SYTRAL Mobilités a lancé une démarche d'élaboration d'un Plan de Mobilité à l'échelle de son ressort territorial portant sur les 11 intercommunalités du Rhône et la Métropole de Lyon.

Le Président et les élus de SYTRAL Mobilités attachent une attention particulière à recueillir les points de vue et propositions de l'ensemble des acteurs des différents territoires. Aussi nous vous invitons à y participer activement.

**UN PLAN DE MOBILITE POUR LES TERRITOIRES LYONNAIS**

Le Plan de Mobilité est un document de planification et de programmation en matière de mobilité. Il a une vocation opérationnelle et prospective sur l'ensemble des modes de déplacement (marche, vélo, transport en commun, voiture, ...). Il déterminera les orientations en matière de mobilité au sein du ressort territorial de SYTRAL Mobilités jusqu'à l'horizon 2040 en prenant en compte la diversité des territoires qui le composent.

Si la démarche d'élaboration est pilotée par SYTRAL Mobilités, elle associe largement les différents acteurs du territoire, et particulièrement ceux en charge de la mise en œuvre des actions qui seront identifiées dans le Plan de Mobilité.

**UNE CONCERTATION PREALABLE ENVIRONNEMENTALE**

SYTRAL Mobilités engage une concertation préalable environnementale, prévue par l'article L. 121-15-1 du Code de l'environnement. Les objectifs de cette concertation sont de débattre et de recueillir les avis autour du projet de Plan de Mobilité sous différents angles : son opportunité, ses objectifs et principales orientations, les enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

Cette concertation est organisée du 9 janvier 2023 au 10 mars 2023. Toutes les informations pratiques sont disponibles sur la plateforme participative [www.mobiliteterritoireslyonnais.fr](http://www.mobiliteterritoireslyonnais.fr). Vous y trouverez notamment un cahier de concertation présentant les enjeux environnementaux liés à l'élaboration du projet de Plan de Mobilité.

**COMMENT CONTRIBUER EN TANT QU'ACTEUR DU TERRITOIRE ?**

Pour contribuer, nous vous invitons à nous faire part de vos avis sous la forme d'une contribution et de propositions au nom de votre structure.

Afin de faciliter le dépôt de vos propositions, vous pouvez utiliser ce gabarit et nous le renvoyer à l'adresse suivante : [concertation-envcdpm@sytral.fr](mailto:concertation-envcdpm@sytral.fr) avant le 10 mars 2023.

Votre contribution viendra nourrir la réflexion des élus sur le Plan de Mobilité, dont l'élaboration se poursuivra en se reposant notamment sur le bilan qui sera tiré à l'issue de cette concertation préalable environnementale.

Nous vous remercions pour votre participation.

SYTRAL Mobilités  
SYTRAL  
MOBILITES

## PARTIE 2

# CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE ENVIRONNEMENTALE

## Chiffres clés de la participation

Les différents moyens d'expression mis à disposition du public ont permis le recueil de 627 contributions au total :

- 605 réponses au questionnaire en ligne ;
- 22 contributions par voie électronique, dont celles d'entreprises, d'associations et de communes du ressort territorial du Plan de Mobilité.

Aucun avis n'a été transmis par voie postale.

### Les acteurs locaux ayant contribué :

- Entreprise CIBLEX pour la plateforme SOGARIS ;
- Mairie de Craponne ;
- Association Lyon Crémieu ParFer ;
- Association Craponne Partageons l'Avenir - Le Groupement d'Employeurs pour l'Insertion et la Qualification AGROLOGIS ;
- Le Groupement d'Employeurs pour l'Insertion et la Qualification GEMLOG ;
- Le Collectif Voitures Publiques.

Durant la période de concertation préalable environnementale, la page internet dédiée a été consultée 8 076 fois par **7 730 visiteurs** uniques. Le cahier de la concertation et les deux fiches techniques ont fait l'objet de **1 483 téléchargements**.

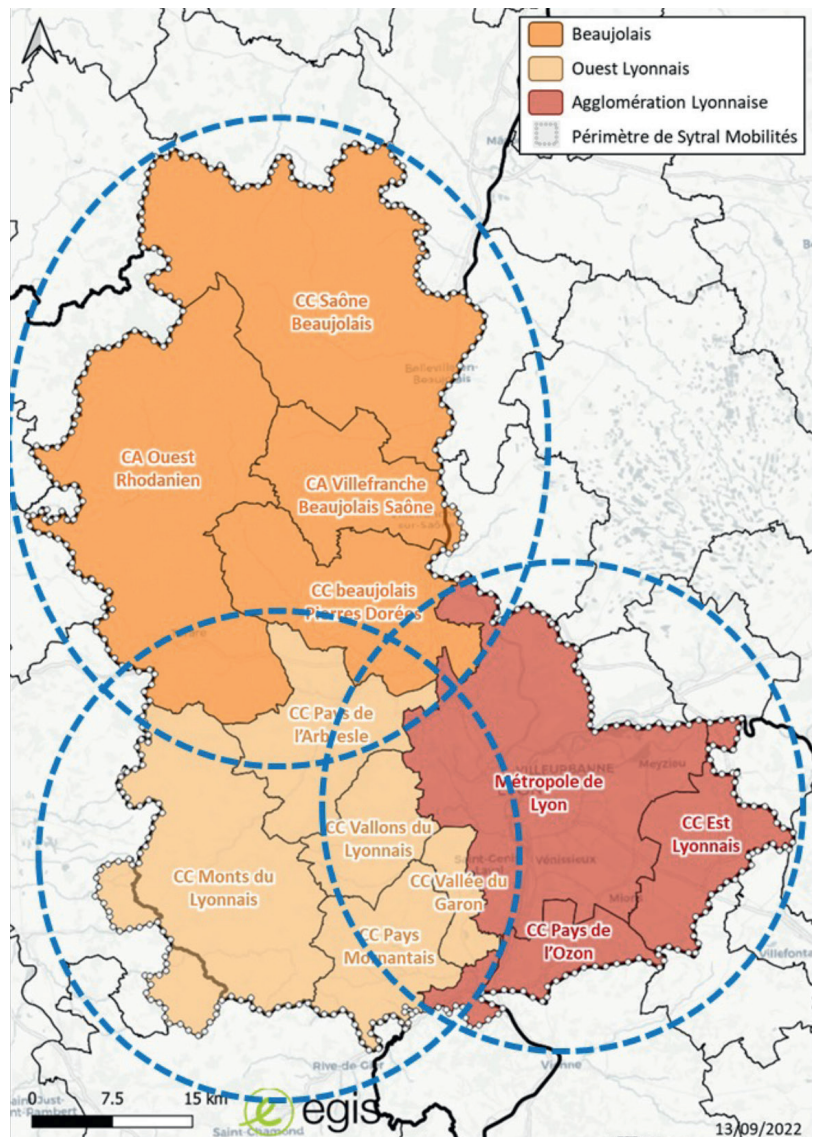
## Chiffres relatifs aux déplacements sur le territoire de SYTRAL MOBILITÉS

### Conseil de lecture

Il est à noter que les répondants avaient la possibilité de cocher plusieurs cases. Une personne pratiquant l'usage combiné de plusieurs modes de transport sur un trajet ou faisant plusieurs trajets

régulièrement mais avec des modes de transports différents a ainsi pu cocher plusieurs cases.

D'autre part, les chiffres présentés ci-dessous sont issus de 605 contributions anonymes recueillies de manière volontaire. Ils ne peuvent donc pas être représentatifs de la réalité de l'ensemble des mobilités sur les territoires lyonnais actuellement.



### LES BASSINS LOCAUX DE MOBILITÉ

Pour faciliter une approche intégrée des enjeux de mobilité mais prenant en compte les spécificités territoriales, 3 « bassins locaux de mobilité » ont été identifiés comme échelle d'analyse et de réflexion pour le Plan de Mobilité avec le Beaujolais, l'Ouest lyonnais et l'Agglomération Lyonnaise.



### Les pratiques de déplacements des participants

La majorité des déplacements cités se font en lien avec l'Agglomération lyonnaise et notamment, le cœur de la Métropole. D'ailleurs, les répondants ont fréquemment utilisé la case « Autre(s) » pour indiquer des déplacements depuis l'Ouest lyonnais ou le Beaujolais vers Lyon - Villeurbanne, trajet qui n'était pas proposé dans la liste.

Nous retrouvons néanmoins les 3 bassins de mobilités que l'on peut classer dans l'ordre suivant, en fonction de la quantité de trajets internes indiqués :

- L'Agglomération lyonnaise - 383  
Dont Lyon - Villeurbanne - 222 ;
- L'Ouest lyonnais - 198 ;
- Le Beaujolais - 84.

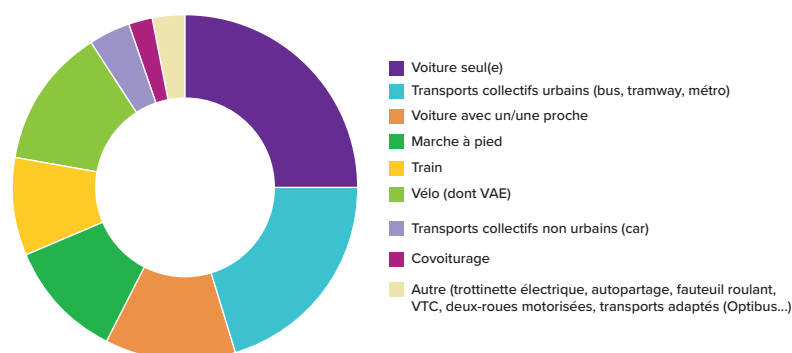
L'Ouest lyonnais compte un nombre de déplacements conséquent mis en avant par les participants au sein du bassin local de mobilité en tant que tel, mais également en lien avec l'Agglomération lyonnaise (Lyon - Villeurbanne inclus), par rapport à celui du Beaujolais. Il en est de même pour les déplacements en relation avec un ou des territoires voisins. À ce titre, les répondants citent majoritairement des territoires limitrophes dans des départements voisins (Loire, Ain et Isère).

**Tableau classant les trajets principaux effectués par les participants (plusieurs réponses étaient possibles)**

Dans Lyon - Villeurbanne	222
Dans l'Ouest lyonnais	198
En relation avec Lyon - Villeurbanne	158
Dans l'Agglomération lyonnaise hors Lyon - Villeurbanne	161
Entre l'Ouest lyonnais et l'Agglomération lyonnaise (hors Lyon - Villeurbanne)	159
Entre le Beaujolais et l'Agglomération lyonnaise (hors Lyon - Villeurbanne)	93
Dans le Beaujolais	84
En relation avec un ou des territoires voisins (Ouest lyonnais - Beaujolais - Loire (dont Saint-Étienne) - Dauphiné - Dombes Saône Vallée - Vienne Condrieu - Isère - Ain)	83
Entre le Beaujolais et l'Ouest lyonnais	37
Autre(s) (principalement de l'Ouest lyonnais ou du Beaujolais vers Lyon)	85

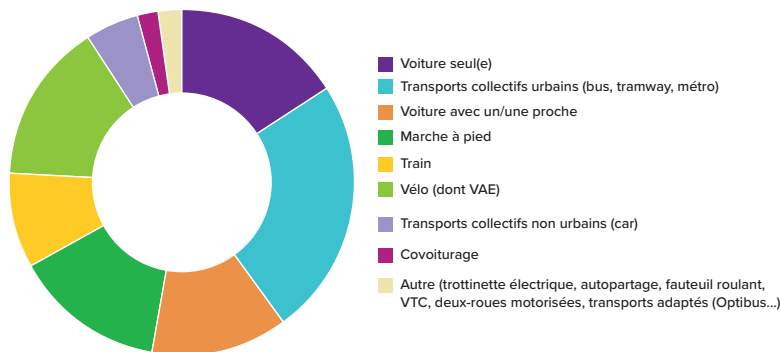
### Les moyens de transport privilégiés dans les trajets décrits par les participants

#### Moyens de transport utilisés par les répondants tous territoires confondus



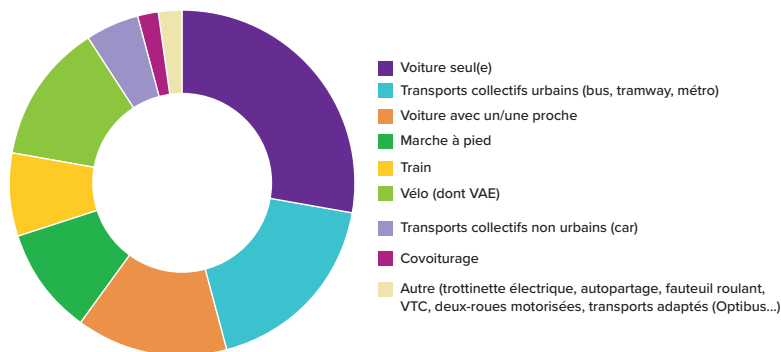
Tous territoires confondus, la voiture seul(e) est le mode de déplacement principal de ces trajets identifiés par les participants, suivie de près par les transports en commun pour les déplacements réguliers. La marche reste très utilisée mais la place occupée par le vélo est désormais plus importante. Cela s'explique notamment par l'essor des Vélos à Assistance Électrique (VAE). Si l'on considère le fait de se déplacer grâce à la voiture d'un proche comme une forme de covoiturage, ce mode de transport occupe une part non négligeable, dépassant la marche. Dans la catégorie « Autre », les trottinettes électriques sont citées à 5 reprises.

## Moyens de transport utilisés par les répondants dans l'Agglomération lyonnaise



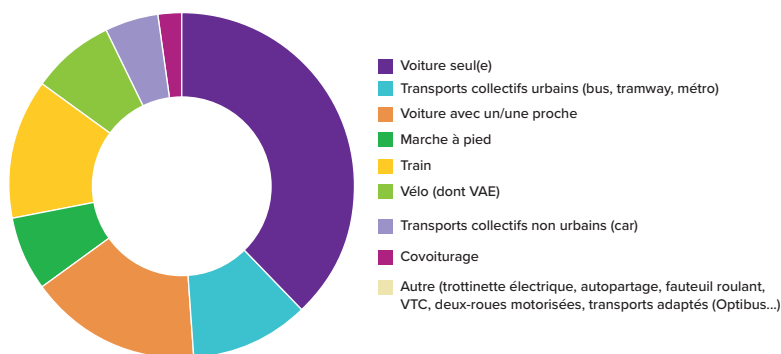
Dans l'Agglomération lyonnaise, selon les répondants, un quart de leurs trajets sont effectués en transports collectifs urbains. Ensuite, la voiture seul(e) (16 %), le vélo (15 %), la marche (14 %) et la voiture (14 %) avec un proche sont utilisés de manière quasi équivalente. En comparaison avec les pratiques de mobilité mesurées au travers de l'EDGT de 2015, les répondants utilisent donc beaucoup plus le vélo et beaucoup moins la voiture individuelle que la moyenne de la population du territoire.

## Moyens de transport utilisés par les répondants dans l'Ouest lyonnais



Les répondants se déplacent majoritairement en voiture (28 %) ou en transports en commun (18 %) dans l'Ouest lyonnais. Parmi les modes actifs, le vélo est un peu plus pratiqué que la marche : 13 % contre 10 %. Là encore, il y a une surreprésentation d'utilisateurs du vélo et des transports collectifs parmi les répondants habitant dans l'Ouest lyonnais.

## Moyens de transport utilisés par les répondants dans le Beaujolais



Dans le Beaujolais, la voiture seul(e) est également le mode de transport le plus plébiscité par les répondants (38 %). Ensuite, ces derniers utilisent soit la voiture avec un proche (16 %) soit le train (13 %). Le vélo ou la marche sont utilisés pour moins d'un déplacement sur 10.

Ainsi, il n'y a qu'au sein de l'Agglomération lyonnaise que la voiture seul(e) n'arrive pas en première position. Le train semble conserver une proportion similaire dans les 3 bassins de mobilité, à l'exception du Beaujolais où il est un peu plus utilisé (13 %). Par ailleurs, dans chacun des territoires, seuls 2 % des répondants ont recours au covoiturage pour effectuer les trajets qu'ils ont cités.

## **PARTIE 3**

# **SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS CITOYENNES**

## Rappel des questions posées aux citoyens

Le questionnaire en ligne était divisé en deux parties :

### 1/ Donner son avis sur les enjeux environnementaux liés à l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais

- Selon vous, quels sont les enjeux environnementaux à prendre en compte prioritairement dans l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais ? Argumentez votre choix le cas échéant.

### 2/ Aider à enrichir le diagnostic des mobilités

- Quel(s) type(s) de trajet(s) effectuez-vous régulièrement aujourd'hui ?
- Pour ces types de trajet, comment vous déplacez-vous en général ?
- Apportez toute information complémentaire que vous jugeriez utile par rapport à vos pratiques actuelles de déplacements. Comment imaginez-vous vos pratiques de mobilité demain ?

## Synthèse des contributions du public

Les participants (questionnaire et contributions libres) témoignent d'une forte aspiration au changement de pratiques liées aux mobilités dans les territoires lyonnais. En effet, **le constat de la nécessité à agir et de modifier l'usage de la voiture individuelle pour répondre à l'urgence climatique est amplement partagé**. La réduction des émissions de gaz à effet de serre pour atteindre la neutralité carbone est d'ailleurs la principale préoccupation environnementale exprimée, suivie par l'amélioration de la qualité de l'air.

Cependant, les participants considèrent qu'il n'est pas envisageable d'abandonner aujourd'hui la voiture telle qu'ils l'utilisent : ils sont prêts à faire des efforts mais **l'offre alternative est jugée comme étant insuffisante et non viable actuellement**, notamment en dehors de la Métropole.

Pour réduire la place de la voiture, plus de la moitié des répondants évoquent **le développement d'un réseau de transport en commun (train compris) accessible à tous et partout sur le territoire**. La fréquence et les horaires de passages sont considérés aujourd'hui comme largement insuffisants pour permettre de se déplacer facilement et de laisser la voiture. La question de **l'accessibilité, territoriale et financière**, revient très fréquemment. Le coût d'un abonnement de transports collectifs est considéré comme un frein. Sur l'aspect territorial, les résidents du bassin local de mobilité de l'Ouest lyonnais présentent souvent leur territoire comme une zone enclavée et où les transports collectifs sont donc à développer prioritairement, au même titre que certaines communes éloignées de la métropole de Lyon qui se considèrent comme

oubliées. Les propositions pour **déployer plus largement les réseaux de bus, métro, tramway et, dans une moindre mesure, ferroviaire**, sont donc nombreuses, ainsi que les attentes vis-à-vis d'une **amélioration des cadences et de la ponctualité** des passages en particulier.

C'est le développement du vélo qui est proposé dans un deuxième temps. Néanmoins, le caractère dangereux de cette pratique aujourd'hui est pointé : il est demandé de travailler à un **réseau de pistes cyclables plus sécurisé et permettant un maillage du territoire plus important**, allant au-delà de la métropole lyonnaise.

Dans le même temps, il est demandé de travailler à **une meilleure interconnexion entre ces différents modes de transports** alternatifs à la voiture : augmentation du nombre de parking relais à proximité des gares, circulation de navettes de rabattement, possibilité de prendre le vélo dans le bus ou le train...

En proportion, le covoiturage ou l'autopartage comme leviers pour réduire l'usage de la voiture sont très peu évoqués en comparaison des transports collectifs ou du vélo. À noter qu'une prise en compte des besoins de manière territorialisée est vivement attendue : les habitudes, les contraintes et les services de transports actuels ne sont pas les mêmes que l'on réside dans le 3<sup>e</sup> arrondissement de Lyon, à Corbas dans l'Est lyonnais, à Brignais dans l'Ouest ou aux Chères dans le Beaujolais.

## Prise en compte de ces contributions dans le projet de Plan de Mobilité de SYTRAL Mobilités

Les contributions recueillies par le biais de cette concertation confirment la **place primordiale donnée aux enjeux environnementaux** dans l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais et ses objectifs de mobilité pour demain, ainsi que les moyens d'action pour répondre aux grands enjeux repérés : des mobilités pour tous et dans tous les territoires ; adaptées aux modes de vie ; utilisées et vécues comme des leviers de bien-être et non de nuisance, particulièrement en milieu urbain ; et massivement décarbonées.

Ainsi, les réponses permettent d'orienter la définition des leviers d'action comme suit, au-delà de corroborer l'impératif à travailler le Plan de Mobilité par le prisme environnemental :

- Développer en priorité des **alternatives à l'autosolisme**, en tenant compte des spécificités territoriales (topographie, densité de population, bassins d'emploi, maillage par le réseau de transport existant...);
- Déployer un **réseau de transports collectifs performant** ;
- Encourager les **modes actifs** (vélo, marche), en particulier pour les courtes distances ;
- Promouvoir le **covoiturage et l'autopartage**.



## **Ajustements de la démarche d'élaboration du Plan de Mobilité à la suite de la concertation préalable environnementale**

Si cette concertation permet de conforter certaines pistes d'actions, elle démontre effectivement la nécessité de fixer des objectifs et de mettre en œuvre des dispositifs adaptés aux situations de chacun dans tous les territoires. Les dimensions sociales et territoriales sont particulièrement importantes (on ne dispose pas des mêmes alternatives à la voiture individuelle selon le niveau de vie et le lieu de résidence). C'est en ce sens que SYTRAL Mobilités souhaite ajuster la démarche d'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais afin de garantir la prise en compte de ces aspects.

C'est également dans cette optique qu'une phase de concertation citoyenne sera organisée du 9 mai au 29 septembre 2023 : elle devra permettre de mieux comprendre les pratiques de déplacements des citoyens et de les interroger sur les mesures à mettre en place pour inciter à l'utilisation des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle afin d'atteindre les objectifs qui seront fixés dans le Plan de Mobilité des territoires lyonnais.



## **PARTIE 4**

# **ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE ENVIRONNEMENTALE IDENTIFIÉS PAR SYTRAL MOBILITÉS**

**Outils de lecture :**

- Beaucoup = + de 40 avis
- Certains = entre 10 et 40 avis
- Quelques-uns = moins de 10 avis

*Cette phase de concertation a permis de soulever des enjeux et de proposer des réponses à certaines problématiques liées à la mobilité dans les territoires lyonnais. Ces éléments concernent les enjeux environnementaux mais aussi des leviers d'actions, cités (ou non) dans le cahier de concertation.*

## Enjeux environnementaux

Les trois quarts des répondants partagent de manière explicite les enjeux environnementaux listés dans le formulaire de contribution comme étant à prendre impérativement en compte dans l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais. Pour autant, les enjeux prioritaires ne sont pas les mêmes pour tous et toutes. Par ordre de récurrence, les préoccupations qui reviennent le plus sont les suivantes :

### Lutte contre le changement climatique

La **lutte contre le réchauffement climatique** est jugée, par plus d'un quart des répondants, comme « un des enjeux les plus importants » de notre époque et sur lequel il est indispensable d'agir en priorité. L'objectif de neutralité carbone est mentionné par quelques-uns et la nécessité de **réduire les émissions de gaz à effet de serre** est particulièrement mise en avant. Pour certains, l'échelle de travail la plus pertinente serait globale, voire planétaire, et induirait inévitablement de diminuer ces émissions et de traiter, dans le même temps, tous les autres enjeux cités. D'autres répondants estiment d'ailleurs que tous les enjeux environnementaux cités doivent être pris en considération de façon égale, « **sans priorisation** ».

Concernant les mobilités, des répondants présentent la **décarbonation des moyens de transport, en particulier ceux en commun** (passage à l'électrique, à l'hydrogène ou au bio-GNV) comme une solution efficace. À l'inverse, l'électrification du parc automobile des particuliers est peu évoquée.

Concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre liées au transport de marchandises, il est proposé de favoriser, à une échelle plus globale, la réindustrialisation de la France, la production agricole locale ou encore le développement des circuits courts.

*« La lutte contre le réchauffement climatique: c'est l'enjeu numéro 1 au niveau international, national et donc départemental. Nous devons pouvoir proposer dès que possible des alternatives à la voiture sur tout le territoire. »*

*« Pas de priorité, tous sont d'égale importance. »*

### Amélioration de la qualité de l'air

La **qualité de l'air** est le 2<sup>e</sup> enjeu environnemental le plus cité (125 fois). Beaucoup de répondants voient dans l'amélioration de la qualité de l'air un « **enjeu de santé publique** », en lien avec la pollution liée à la mobilité mais également d'origine industrielle.

*« Le critère prioritaire, à mon avis, est l'amélioration de la qualité de l'air car dans la métropole lyonnaise se cumulent plusieurs sources de pollution atmosphérique: autoroutes avec une forte densité de poids lourds, aéroport, industries chimiques, trafic automobile dense. »*

Dans les propos, l'enjeu de la qualité de l'air est souvent rattaché à la pollution atmosphérique générée par le trafic routier (une confusion avec les émissions de gaz à effet de serre est cependant parfois faite). Pour aller dans le sens d'une « réduction de la pollution aux particules fines », les répondants pointent principalement la nécessaire diminution du trafic routier et expliquent que cette dernière doit passer notamment par la baisse de l'usage individuel de la voiture. Quelques-uns suggèrent une meilleure communication et sensibilisation de la population lors des pics de pollution.

### Préserver les espaces naturels et agricoles

La **préservation des espaces naturels et agricoles**, pour les réserves de **biodiversité** qu'ils constituent, est aussi une préoccupation importante chez les participants. Une mise en cohérence avec les autres politiques publiques, notamment en matière de logement, d'aménagement et de foncier, est attendue. Quelques-uns évoquent une densification de l'habitat, des services et des commerces autour des infrastructures de transports collectifs ou l'interdiction de construire de nouveaux axes routiers. Pour certains, il serait nécessaire de **limiter l'étalement urbain** et les nouvelles constructions pour conserver des espaces naturels « **hors des villes** ». Sur les

terrains déjà urbanisés, une demande récurrente est faite de « *favoriser la nature en ville* », c'est-à-dire de voir **plus d'arbres et de végétation** plantés le long des lignes de tramway ou des trottoirs pour pouvoir profiter de parcours agréables et ombragés. Deux propositions qui participeraient, selon les répondants, à la lutte contre l'artificialisation des sols.

« *La préservation des espaces naturels et agricoles: en densifiant les zones déjà urbanisées, pour limiter l'étalement urbain, et en créant de bonnes infrastructures de transport dans ces zones denses, afin que le cadre de vie soit le meilleur possible et que les habitants ne veuillent pas aller vivre à l'extérieur de la ville.* »

« *La préservation des espaces naturels et agricoles et des ressources en eau ont aussi leur importance pour préserver la biodiversité.* »

« *Ajouter de la nature au lieu de faire du tout béton. Les lignes de trams par exemple pourraient être faites avec de l'herbe et des arbres autour, plutôt que du tout béton étouffant et horrible visuellement, comme en temps de chaleur.* »

### Diminution des nuisances sonores

La **réduction de la pollution sonore** doit également être un des objectifs du Plan de Mobilité pour beaucoup de répondants. À ce sujet, trouver une solution à la congestion du réseau routier et autoroutier dans la métropole lyonnaise (surtout à l'est) est particulièrement mentionné.

### Préserver la ressource en eau

Enfin, une attention particulière doit être portée, pour certains, à la question de l'eau, dans une dimension plus globale.

### Synthèse sur les enjeux environnementaux

Si les enjeux environnementaux apparaissent bien comme une priorité pour les répondants, ceux-ci ont surtout élargi leur réponse en évoquant concrètement les conditions de mobilité dans les territoires lyonnais. En effet, l'impact sur le système de mobilité des enjeux principalement mentionnés (la lutte contre le changement climatique, l'amélioration de la qualité de l'air, la préservation des espaces agricoles et la diminution des nuisances sonores) est clairement identifié par les participants: beaucoup d'entre eux (93) évoquent explicitement la nécessité de réduire l'utilisation de la voiture.

## **Enjeux de mobilité**

Ainsi, le constat de l'impérieuse nécessité de diminuer le trafic routier pour faire face à l'urgence climatique est largement partagé par les répondants. Cependant, ils considèrent que pour abandonner l'usage individuel de la voiture, il est impératif de disposer d'offres de transports alternatives performantes. En effet, un très grand nombre d'avis témoigne de l'impossibilité, en l'état, de changer de comportement (temps de trajet, absence ou dangerosité des pistes cyclables...). Pour ce faire, de nombreuses pistes d'amélioration ou propositions liées aux autres mobilités sont faites par les participants.

### Une offre de transports collectifs plus performante

Pour plus de la moitié des répondants, le développement des transports en commun (bus, métro, tramway mais également train) est une des premières conditions au changement de pratiques et à l'amélioration des déplacements. Plusieurs axes d'action sont proposés en ce sens:

- **Développer le maillage des réseaux de transports en commun**, et ce sur l'ensemble du territoire, est une priorité pour près d'un tiers des répondants. Il est demandé de prêter une attention toute particulière à la **desserte des zones rurales et des communes éloignées** de la Métropole qui sont aujourd'hui peu dotées en la matière. Sur ce point, l'Ouest lyonnais est particulièrement cité et l'abandon du projet de métro E est regretté par certains (16 personnes). D'autre part, beaucoup critiquent une organisation du réseau uniquement « *en étoile* », obligeant le passage par Lyon. Ils revendiquent d'une part, le renforcement de l'offre permettant de se rendre dans le cœur de la Métropole (entre Lyon et l'Ouest lyonnais majoritairement, puis entre Lyon et le Beaujolais) et d'autre part, le développement de liaisons de rocade permettant de circuler entre les intercommunalités du territoire sans passer forcément par Lyon. Pour desservir certaines communes éloignées du cœur de la métropole lyonnaise, quelques-uns suggèrent la mise en place de transport à la demande.

« *Le gain environnemental peut être important en diminuant drastiquement l'usage de la voiture, en réutilisant l'ancien chemin de fer de l'est de Lyon pour y créer une liaison ferrée permettant de relier Crémieu à Lyon. Sans compter les maillages pouvant être réalisés pour l'accessibilité des plaines de Saint-Exupéry (Aéroport) et de l'Ain (Parc d'activité de la plaine de l'Ain). Par ailleurs, l'aménagement de l'accès aux futures stations à vélos permettra d'augmenter l'utilisation des transports collectifs et des modes doux, tout en diminuant celle de l'automobile.* »

Association Lyon - Crémieu ParFer

« L'abandon de la ligne E du métro est un lourd handicap pour l'Ouest lyonnais où 70 % des trajets s'effectuent encore et toujours en voiture individuelle. Finalement pas de métro, ni de transport par câble. L'Ouest lyonnais a un besoin urgent de transport en commun structurant. »

« Le problème, c'est que le transport en commun lyonnais est en étoile, donc en partant d'une commune hors de Lyon pour se rendre dans une autre commune hors de Lyon, il faut obligatoirement passer par Lyon, c'est aberrant. Exemple: Marcy l'Étoile <> Limonest: il faut prendre 2 bus: aller à Vaise puis de Vaise, repartir à Limonest alors qu'en kilomètre, les deux communes sont proches. »

« Les plateaux nord ont également besoin d'une liaison rapide avec les deux centres de Lyon, presque Île et Part-Dieu. »

Cette demande est également faite pour le **réseau ferroviaire**. Pour ce faire, beaucoup suggèrent la réouverture d'anciennes lignes de chemin de fer et de certaines gares comme celle des Chères, la plus citée en exemple (11 contributions).

Un « RER à la lyonnaise » est mentionné à de nombreuses reprises, en particulier pour relier Lyon à d'autres villes voisines (Villefranche-sur-Saône <> Saint-Étienne; Brignais <> nord Isère).

« La pierre angulaire du développement des mobilités doit être la mise en place du RER à la lyonnaise qui permettra des dessertes bien plus rapides dans des endroits comme Saint-Priest qui n'a que le tram T2. »

« Il faut mieux exploiter le lien entre les transports du SYTRAL et de SNCF (TER). Il faut fiabiliser le train et augmenter la fréquence. Il faut connecter les lignes de tram-train de l'Ouest lyonnais (Brignais, Saint-Bel, Lozanne) avec le reste du train Nord, Sud, Est avec un tunnel Saint-Paul vers Perrache ou Part-Dieu ou Jean Macé. Bref, le projet RER lyonnais. »

- Une nette **amélioration de la qualité et du niveau du service existant** est attendue par les répondants qui estiment que l'offre n'est pas fiable actuellement (172 fois). À ce sujet, c'est la ligne B du métro qui est la plus souvent citée (5 contributions). Une **augmentation des fréquences**, en heures de pointe comme en heures creuses (4 contributions), est réclamée. Les lignes C19 à C24 sont particulièrement citées (5 contributions), ainsi que le bus 2Ex (4 contributions). En effet, la perspective d'une rame bondée est, d'après certains, un motif de renoncement à emprunter un mode de transport collectif.

D'autres soulignent la nécessité d'un travail à mener quant à la ponctualité et à la correspondance des différents modes (train, métro et bus principalement) pour devenir une alternative fiable à la voiture individuelle (9 contributions). Une nécessité d'autant plus importante pour certains répondants qui indiquent travailler en horaires décalés, et ne pas trouver dans l'offre de transports collectifs une réponse pertinente à leurs besoins.

Dans le même sens, beaucoup font remarquer que la faible **amplitude horaire** de certaines lignes, notamment le week-end (9 contributions) et particulièrement en soirée (19 contributions), conditionne l'utilisation des transports communs aux trajets domicile – travail exclusivement: un effort sur ce point est demandé. À ce sujet, certains proposent de promouvoir le télétravail afin de réduire les déplacements pendulaires.

« Je travaille en horaires décalés en finissant à 23h et il n'y a plus de bus sur ma ligne après 21h (ligne 55). Mes collègues et moi sommes donc obligés de prendre la voiture pour tous nos trajets, y compris aux horaires couverts par les transports en commun. »

J'attends que la mobilité de demain prenne en compte les modifications des habitudes de travail. »

- Le coût des billets (TCL et SNCF) fait l'objet de nombreuses remarques. Beaucoup de participants estiment qu'il serait pertinent de travailler à une tarification incitative et plus juste car cet aspect constitue aujourd'hui un frein à l'utilisation de ce mode de transport selon eux. Pour cela, les idées sont variées: réduire le prix des abonnements ou du ticket, proposer un prix adapté à la situation financière de l'utilisateur, voire envisager la gratuité.
- Au-delà de ces aspects, d'autres sujets sont mis en avant par un nombre plus faible de répondants:
  - Développer l'accessibilité des transports collectifs (PMR, personnes âgées, familles avec enfant);
  - Garantir davantage de sécurité aux voyageurs (en soirée, femmes seules...).

« Quand les métros seront-ils réellement accessibles aux fauteuils roulants électriques? »

## Le développement d'infrastructures pour des modes actifs sécurisés

- La pratique du vélo est mentionnée par un très grand nombre de répondants comme un mode de transport du quotidien à développer. Les attentes vis-à-vis de ce levier sont fortes: s'ils souhaitent évidemment une augmentation du nombre de pistes cyclables, ils exigent surtout une **sécurisation** des voies existantes et des aménagements à venir. En effet, beaucoup expliquent qu'ils aimeraient faire

plus de vélo mais que la dangerosité constitue le principal frein à son utilisation. Des doubles pistes, larges, avec des revêtements bien entretenus et séparées des autres modes de transports sont souhaitées. D'autre part, il est suggéré de veiller à bien assurer la **continuité entre les différentes voies cyclables**.

Il est également demandé de travailler à l'**extension du réseau de pistes cyclables sur l'ensemble du territoire**, notamment hors Agglomération lyonnaise et dans certaines zones rurales où les voies cyclables sont peu présentes, voire absentes aujourd'hui (Ouest lyonnais, voie verte Chasselay <> Saint-Germain-au-Mont-d'Or...). Dans certaines zones, la topographie constitue une entrave forte à l'utilisation de ce mode doux, du fait de forts dénivelés : il est donc suggéré par quelques-uns que le réseau Vélo'v prévoie de mettre à disposition davantage de vélos à assistance électrique dans ces zones.

*« Pour augmenter le nombre d'infrastructures cyclables, il faudrait que les Voies lyonnaises soient prolongées au-delà de la métropole et atteignent les collectivités voisines dans l'idée de créer un RER vélo lyonnais comme en Île-de-France. »*

Pour beaucoup, développer la pratique du vélo passe également par la **création de places de stationnement plus nombreuses et mieux sécurisées** pour ne plus risquer de se le faire voler, notamment à proximité des gares (5 contributions).

Outre ces aspects, d'autres actions sont proposées pour inciter à se déplacer à vélo :

- Mise en place d'aides à l'achat, notamment pour les vélos à assistance électrique ;
- Sensibilisation et prévention routière (à ce propos, quelques personnes encouragent à verbaliser les véhicules stationnant sur les pistes cyclables) ;
- Travailler la **signalétique** ;
- Éclairer les pistes cyclables la nuit ;
- L'utilisation de la marche comme mode de déplacement est également conditionnée à sa **sécurisation et à son confort**. Pour cela, l'aménagement de larges trottoirs, sans obstacles et avec des revêtements au sol adaptés, est plébiscité, que ce soit à Lyon – Villeurbanne (6 contributions) ou en dehors de l'Agglomération lyonnaise (9 contributions), en particulier dans l'Ouest lyonnais. Créer une signalétique dédiée aux marcheurs est une autre solution avancée. Quelques répondants mentionnent une piétonnisation totale de la Presqu'île.

*« Dans les villages hors agglomération, les trottoirs sont sacrifiés au profit de chaussées larges permettant le double sens motorisé et décourageant la marche pour les trajets courts. »*

## Promouvoir les changements d'usage de la voiture

Si le consensus est large quant à la réduction de l'utilisation individuelle de la voiture pour se déplacer, les répondants pensent principalement aux transports collectifs, puis aux modes actifs (vélo, marche) comme solutions alternatives pertinentes. Quelques personnes évoquent malgré tout un usage partagé et collectif de la voiture : le **covoiturage** ou l'**autopartage**. En effet, il est suggéré de mieux organiser le covoiturage à travers la mise en place d'une plateforme Internet sécurisée de mise en relation et d'une action plus motrice et incitative des entreprises. Un petit nombre propose de taxer les conducteurs seuls ou, à l'inverse, d'offrir un avantage financier aux covoitureurs pour encourager cette pratique.

*« Sortir de la logique de la voiture individuelle est possible et dessine même un avenir désirable où le parc de véhicules devient un transport en commun au même titre que le train, le métro, le bus... Les propriétaires deviennent les usagers. Ils versent un abonnement pour accéder au service, en l'occurrence le service de disposer d'un véhicule individuel au moment où ils en ont besoin, sans supporter les coûts de stationnement, d'assurance et d'entretien lorsqu'ils ne l'utilisent pas. »*  
Collectif Voitures Publiques

Des participants soulignent qu'il est difficile de se passer de voiture dans certaines zones rurales et que cela le restera. Ils souhaitent rappeler que l'objectif n'est pas de supprimer complètement la voiture. En ce sens, certains appellent à « *fluidifier le trafic* » en réduisant le transport de marchandises par les poids lourds (report sur le train ou le fluvial) ou en créant des voies dédiées.

*« Les populations les plus précaires ont le plus de mal à s'affranchir de l'utilisation de la voiture car elle est souvent indispensable pour accéder à un emploi. Ce faisant, il nous semble indispensable de développer l'offre vers les QPV et les zones où ces populations travaillent (essentiellement en zone industrielle sur des horaires décalés). »*

*Groupement d'Employeurs pour l'Insertion et la Qualification (GEMLOG)*

## Favoriser l'intermodalité

Les répondants demandent que l'**intermodalité** soit améliorée, notamment entre les réseaux de transports (collectifs et routiers) et les modes actifs doux. À ce titre, ils proposent que plus de places soient réservées dans les trains et les bus pour **mettre les vélos** ou encore que de nouveaux aménagements cyclables soient déployés (pistes cyclables, Voies lyonnaises, voies vertes). D'autre part, il conviendrait selon eux de faciliter les interconnexions à travers une meilleure **mise en cohérence des horaires** (surtout les soirs et week-ends) ou la mise en place de **navettes de rabattement** depuis les parkings relais ou les villages vers des stations ou gares importantes.

*« J'aimerais pouvoir prendre une navette au cœur de mon village pour rejoindre la gare et ensuite prendre le train, pour rejoindre mon travail. »*

Beaucoup réclament **d'étendre et de sécuriser les parkings relais, et ainsi d'accroître la capacité de stationnement des vélos et voitures**, notamment à proximité des gares (Saint-Germain-au-Mont-d'Or, Oullins principalement cités). Cela permettrait à ces gares de devenir des pôles multimodaux, traversés par des lignes de transports collectifs structurantes et reliés au réseau de pistes cyclables. Ceci inciterait davantage à un report vers les mobilités douces ou vers un usage collectif de la voiture. Ceci serait également à penser dans l'optique d'une amélioration des liaisons entre métropole et périphéries.

*« Proposer des solutions de mobilité complémentaires en créant une aire de covoiturage, une aire d'autopartage, des bornes de recharge pour voitures électriques supplémentaires, des stationnements vélos sécurisés, etc. »*

*Ville de Craponne*

En parallèle avec l'objectif de développement du RER à la lyonnaise, certaines personnes suggèrent la création d'un **réseau de transport global unique** (TCL + Cars du Rhône + SNCF), avec la mise en place d'un ticket unique. Le tout serait organisé et piloté sur une plateforme dédiée. Ce qui permettrait de centraliser toutes les informations liées au trafic, en temps réel, au même endroit. Certains évoquent également l'idée de gratuité du service de parking relais pour les utilisateurs de transports collectifs.

*« (...) l'intégration du train au réseau TCL (avec une tarification unique sur le modèle du RER parisien, les trajets en RER dans Paris intra-muros coûtant le même prix que le métro). Cela permettrait par exemple de relier les gares de Part-Dieu et de Perrache très rapidement et donc de considérablement faciliter les mobilités. »*

*« Le réseau métropolitain se doit donc d'être UNIQUE et MULTIMODAL, et ceci signifie qu'un même ticket ou abonnement doit donner accès aux bus, tramways, funiculaires, métros, autocars et TER ou RER sur notre territoire qui ne compte pas moins de 61 gares. »*

## Synthèse sur les enjeux de mobilité

Les premiers points mentionnés par les participants quant à la mobilité dans les territoires lyonnais concernent les transports collectifs : le maillage existant est considéré comme insuffisant et son cadencement aussi. Or, cette offre insuffisante selon eux empêche de pouvoir se passer d'une voiture individuelle. Ils estiment également que les conditions actuelles pour faire du vélo ou marcher sont globalement trop dangereuses.

## PARTIE 5

# MESURES MISES EN PLACE PAR SYTRAL MOBILITÉS POUR RÉPONDRE AUX ENSEIGNEMENTS TIRÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE ENVIRONNEMENTALE



## La nécessité de placer les objectifs environnementaux au cœur de la rédaction du futur Plan de Mobilité des territoires lyonnais

Globalement, les contributions émises dans le cadre de la concertation préalable environnementale vont dans le sens des objectifs environnementaux fixés pour l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais : la nécessité de diminuer les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements apparaît ainsi en tête des enjeux prioritaires exprimés par les participants. Amélioration de la qualité de l'air, préservation des espaces naturels et agricoles, diminution des nuisances sonores et préservation de la ressource en eau sont également identifiées comme des objectifs auxquels le Plan de Mobilité devra répondre.

L'inscription du Plan de Mobilité des territoires lyonnais dans l'objectif de l'atteinte de la neutralité carbone en 2050 guidera donc bien la poursuite des travaux, avec une nécessaire diminution significative des déplacements réalisés en voiture individuelle d'ici pour l'atteindre : les travaux techniques conduits récemment pour alimenter la réflexion nous ont ainsi permis d'estimer qu'une diminution par deux d'ici à 2040 du nombre de déplacements réalisés en voiture individuelle conduirait à une baisse de 34 % des émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité individuelle. L'objectif de diminution d'ici à 2040 étant de l'ordre de 64 %, il faudra donc en complément agir également sur la diminution de la demande de déplacements (levier de la sobriété) et sur l'évolution de la motorisation des véhicules individuels (levier technologique). Sur ce dernier point, sachant que les projections les plus optimistes estiment qu'au maximum 25 % du parc roulant sera électrique en 2040, le levier de la sobriété reste central, au travers notamment des questions d'aménagement du territoire et d'organisation urbaine (portées par le SRADDET et les SCot du territoire) qu'un certain nombre de participants ont également bien identifié comme enjeu important vis-à-vis de l'évolution des pratiques de mobilité.

## La recherche prioritaire d'alternatives à la voiture individuelle en prenant en compte les différences territoriales dans les pratiques de mobilité

Les contributions émises dans le cadre de la concertation préalable environnementale mettent bien en évidence à la fois les différences de pratiques de mobilité selon les lieux de résidence des répondants et selon les déplacements effectués. En effet, les offres de mobilité disponibles sont très variables selon les territoires, avec une disponibilité plus importante des offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle dans l'Agglomération lyonnaise.

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais s'attachera donc bien à prendre en compte les spécificités territoriales afin de

proposer un plan d'actions et des objectifs ambitieux, mais cohérents avec la réalité des pratiques et des solutions de mobilité pouvant être mises en place. Afin d'aller au plus près des besoins des habitants et des acteurs locaux, des conférences-débats portant sur les spécificités locales du système de mobilité seront menées dans chacun des 3 bassins locaux de mobilité. Lors de l'organisation des séances de travail du panel citoyen, SYTRAL Mobilités portera également une attention particulière à la représentation de l'ensemble de la diversité des profils des habitants du territoire.

## La nécessité de proposer des offres en transports collectifs performantes et attractives

Pour atteindre les objectifs du Plan de Mobilité, la nécessité d'améliorer et de développer les offres de transports collectifs, qu'il s'agisse des transports urbains, interurbains ou ferroviaires, est largement mise en avant par les contributeurs pour permettre de diminuer la dépendance à la voiture.

SYTRAL Mobilités, en charge de l'organisation des transports collectifs urbains et interurbains ainsi que de la coordination des services de mobilité de son ressort territorial, s'attachera donc dans le Plan de Mobilité des territoires lyonnais mais également en tant que maître d'ouvrage, à développer et renforcer le réseau global de transports collectifs d'aujourd'hui à 2040.

Le rôle du TER, avec la perspective du développement d'un RER à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise, paraît également central pour répondre à la demande de déplacements pour les moyennes et longues distances en alternative à la voiture individuelle. Dans ce cadre, un travail important sera à conduire avec la Région Auvergne - Rhône-Alpes pour augmenter le niveau d'offre dans le territoire et faciliter l'usage combiné des différents réseaux (tarification, information multimodale, organisation de l'intermodalité...).

Sur ces deux réseaux, et en cohérence avec les remarques effectuées par les participants sur l'adaptation aux modes de vie, le Plan de Mobilité traitera notamment du développement des offres en heures creuses et le week-end.

## Le développement de l'usage des modes actifs pour les déplacements de courtes et moyennes distances

L'importance de faciliter et de développer l'usage de la marche et du vélo pour les déplacements courts est largement reprise dans les contributions émises par les participants des différents territoires : aménagements confortables et sécurisés pour les piétons et les cyclistes, accompagnement aux changements de comportements, développement de stationnements pour les vélos...

L'aménagement de réseaux cyclables structurants, sécurisés et efficaces constituera une des priorités du Plan de Mobilité et nécessitera un travail important avec les principaux gestionnaires de voirie que sont la métropole de Lyon, le Département du Rhône et les différents EPCI pour permettre le développement coordonné et ambitieux des différents schémas élaborés dans chacun des territoires et en relation avec les territoires voisins.

## Le développement du covoiturage et de l'autopartage pour optimiser le système automobile local

Les participants ont largement mis en avant les transports collectifs et les modes actifs pour répondre aux besoins de mobilité. Cependant, quelques personnes ont également évoqué le covoiturage et l'autopartage comme des solutions pouvant être massifiées afin de répondre aux besoins de mobilité de demain. Dans les secteurs les moins denses, ou bien pour certains types de déplacements où les transports collectifs ne sauraient répondre à l'ensemble des besoins, ces solutions doivent en effet être développées pour compléter le bouquet global de mobilité à disposition : aide à la mise en relation, déploiement de lignes virtuelles, aménagement de voies réservées sur les voies stratégiques d'agglomération, places réservées au covoiturage dans les pôles d'échange, aménagement d'aires d'appariement... Autant de pistes d'actions qu'il convient de prévoir dans le Plan de Mobilité et de mettre en œuvre avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage concernés.

## CONCLUSION

## ANNEXES

## CONCLUSION

La concertation préalable environnementale a permis de recueillir des contributions concernant chacun des 3 bassins locaux de mobilité identifiés, avec une représentation logiquement plus importante de l'Agglomération lyonnaise, du fait de son poids démographique. Elle a mis en exergue **des préoccupations environnementales fortes et partagées**, en accord notamment avec l'objectif que devra se fixer le Plan de Mobilité des territoires lyonnais de diminuer les émissions de gaz à effet de serre liés aux déplacements.

La majeure partie des répondants ont exprimé leur **adhésion à l'idée d'un changement de pratique** (diminution de l'usage de la voiture individuelle) dès lors qu'ils disposeraient **d'alternatives fiables, efficaces et adaptées aux différents territoires**, en particulier dans l'Ouest lyonnais et dans le Beaujolais.

En effet, pour pouvoir changer de comportement, les participants évoquent en premier lieu un besoin de **transports collectifs (train compris) performants partout** : augmentation des fréquences et de l'amplitude horaire, création de nouvelles lignes pour améliorer la desserte de certaines zones éloignées de l'Agglomération lyonnaise notamment.

En complément, ils demandent la sécurisation et l'élargissement du réseau cyclable pour pouvoir mieux et davantage utiliser le vélo, ce qui constituera également un des axes prioritaires du futur Plan de Mobilité.

Ces propositions font écho aux leviers d'actions qui commencent à être identifiés pour le Plan de Mobilité des territoires lyonnais et vont venir nourrir les réflexions guidant l'élaboration de ce document. La nécessité de **prendre en compte les spécificités territoriales** dans la définition des objectifs est également un axe prioritaire de réflexion.

La concertation préalable environnementale s'est inscrite dans une volonté de transparence et de co-construction qui n'a pas vocation à s'arrêter là. Pour poursuivre le dialogue et la dynamique initiés, une nouvelle phase de concertation citoyenne est organisée du 9 mai au 29 septembre 2023 afin d'échanger sur d'autres enjeux liés au Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

## ANNEXES

1. Délibération n° 22-045 du 16 mai 2022 prescrivant l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais
2. Annonces légales - justification de parution
3. Formulaire de contribution mis à disposition du public lors de la concertation préalable environnementale
4. Fiches techniques

**DELIBERATION DU CONSEIL  
D'ADMINISTRATION  
N°22-045**

**SYTRAL**  
MOBILITÉS

**DÉPARTEMENT DU  
RHÔNE**

**ARRONDISSEMENT  
DE LYON**

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**ÉTABLISSEMENT PUBLIC  
SYTRAL Mobilités**

**DELIBERATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION  
Séance du 16 mai 2022**

*Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance: 38*

*Date de convocation du Conseil : 10 mai 2022*

*Président : Bruno BERNARD*

*Secrétaire élu : Monsieur Matthieu VIEIRA*

**N°22-045**

**Objet : Délibération prescrivant l'élaboration du Plan de Mobilité de SYTRAL Mobilités**

L'an deux mille vingt-deux, le seize du mois de mai à 15h00, les membres de SYTRAL Mobilités, se sont réunis, en Salle du Conseil d'Administration au SYTRAL Mobilités, 21 boulevard Marius Vivier-Merle Lyon 3<sup>ème</sup> conformément à la convocation qui leur a été faite par Monsieur Bruno BERNARD, Président.

<b>Droit de vote</b>	<b>Membres du Conseil en exercice</b>		<b>Présent</b>	<b>Absent</b>	<b>Procuration à</b>
3	DEBU	Raphaël		X	
3	MAIRE	Mickael	X		
2	BAGHDASSARIAN	Patrick		X	
3	BAGNON	Fabien	X		
1	BERNARD	Bruno	X		
3	BOFFET	Laurence	X		
3	BRUNEL VIEIRA	Vinciane	X		
3	BURRICAND	Marie-Christine	X		
2	CHAMBE	Régis	X		
2	CHAVEROT	Virginie	X		
1	CHONÉ	Jean-Philippe	X		
3	COLLIN	Blandine	X		
2	COMBET	Damien	X		
3	DALBY	Hugo	X		
2	DOGANEL	Izzet		X	
3	DROMAIN	Caroline	X		
3	EDERY	Michèle	X		
3	FRETY	Laurence	X		
3	GEOFFROY	Hélène		X	LONGUEVAL Jean-Michel
3	GEORGEL	Nadine	X		
3	GIROMAGNY	Véronique	X		
3	KOHLHAAS	Jean-Charles	X		
3	LONGUEVAL	Jean-Michel	X		
3	LUNGENSTRASS	Valentin	X		
2	MALOSSE	Daniel	X		

**DELIBERATION DU CONSEIL  
D'ADMINISTRATION  
N°22-045**

**SYTRAL**  
MOBILITÉS

2	OLIVER	Pierre	X		
3	MONOT	Vincent	X		
1	OUTREBON	Pascal	X		
3	PERCET	Joëlle	X		
3	POPOFF	Sophia	X		
3	PORTIER	Alexandre		X	
1	RONZIERE	Pascal		X	
3	TEYSSIER	Marie-Pierre		X	
2	VALERO	Daniel		X	CHONÉ Jean-Philippe
3	VAN STYVENDAEL	Cédric		X	EDERY Michèle
3	VERCHERE	Patrice		X	
3	VESSILLER	Béatrice	X		
3	VIEIRA	Matthieu	X		

**LE CONSEIL D'ADMINISTRATION,**

VU le rapport par lequel Monsieur Jean-Charles KOHLHAAS, rapporteur désigné par Monsieur le Président, expose ce qui suit :

Vu l'ordonnance n° 2021-408 du 8 avril 2021 relative à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, et notamment ses articles 6 et suivants,  
Vu le Code des transports, et notamment ses articles L.1243-1 et suivants et L.1214-1 et suivants,  
Vu le Code de l'urbanisme, notamment son article L.143-16,  
Vu le Code de l'environnement, notamment son article L.141-1, et ses articles L.121-15-1 et suivants,  
Vu la délibération du Conseil d'Administration n°22-034 du 7 avril 2022 relative au choix du nom définitif de l'Autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais (SYTRAL Mobilités),

Le Plan de Mobilité est un document de planification, défini aux articles L. 1214-1 et suivants du Code des transports. En vertu de ces dispositions, il incombe à SYTRAL Mobilités d'élaborer un plan de mobilité qui détermine, sur son ressort territorial, les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement. Le plan de mobilité est élaboré par SYTRAL Mobilités en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes.

Les Plans de Mobilité visent à 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, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

Sur le fondement de l'article L. 1214-2 du Code des Transports, les Plans de Mobilité visent à assurer :

- L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain ;
- Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;
- La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;

- Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;
- L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement ainsi que la localisation et le dimensionnement des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes ;
- L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers ;
- L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques ;
- L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires ;
- L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau ;
- L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;
- La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif.

L'article L. 1214-4 du Code des Transports dispose également que « le plan de mobilité délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme » en matière de stationnement notamment.

De plus, le plan de mobilité doit faire l'objet d'une évaluation environnementale, intégrer une évaluation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générées par les déplacements et comporter une annexe particulière traitant de l'accessibilité.

#### **Articulation du Plan de Mobilité avec les autres documents de planification**

Le plan de mobilité doit assurer des liens de prise en compte et de compatibilité avec plusieurs autres plans. En particulier, il doit être compatible avec les règles générales du fascicule du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), les objectifs de réduction de polluants du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise et les orientations de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise. Il doit également prendre en compte les objectifs du SRADDET, les orientations des différents Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) et Plans Climat Air-Energie Territorial (PCAET) du territoire. Les différents Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) du territoire doivent être compatibles avec le plan de mobilité. Enfin, les mesures prises en matière de voirie, de police de la circulation ou de stationnement doivent également être compatibles avec le plan de mobilité.

De plus, conformément aux termes de l'article L. 1214-36-A-1 du Code des transports, chaque autorité organisatrice de la mobilité membre de SYTRAL Mobilités élabore un plan local de mobilité sur son ressort territorial, qui détaille et précise le contenu du plan de mobilité de SYTRAL Mobilités, en particulier en ce qui concerne les services de mobilité qu'elle organise en application des 4°, 5° et 6° du I de l'article L. 1231-1-1. Cette élaboration est obligatoire pour la Métropole de Lyon et la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône.

Ainsi, le Plan de Mobilité de SYTRAL Mobilités soutiendra un projet de territoire fédérateur sur l'ensemble de son ressort territorial tout en prenant en compte les spécificités territoriales.



**Une démarche qui intégrera plusieurs échelles complémentaires**

Définir le projet de mobilité à long terme sur le territoire de SYTRAL Mobilités

Premier grand projet fédérateur porté par SYTRAL Mobilités, le Plan de Mobilité doit définir la stratégie de mobilité à long terme à l'échelle de son territoire. En cohérence avec les stratégies de planification territoriale (SCoT, ...) et les autres politiques sectorielles (PPA, PCAET, ...) conduites sur le territoire, la démarche d'élaboration du Plan de Mobilité doit permettre de mobiliser les membres de SYTRAL Mobilités et ses partenaires dans la construction et la mise en œuvre d'un projet partagé. Construit au service d'un projet de territoire, le Plan de Mobilité contribuera ainsi à des objectifs plus larges tels que l'amélioration du cadre de vie, la préservation de l'environnement ou bien encore la cohésion sociale.

Avec un regard porté à l'horizon 2040, le Plan de Mobilité devra intégrer les politiques ou réflexions déjà engagées ainsi que les projets déjà planifiés ou en cours de réalisation, tout en dressant une perspective à plus long terme permettant de guider les choix futurs et leur cohérence. Document de planification et de programmation, il comprendra un plan d'actions partenarial financièrement réaliste et échelonné dans le temps autour d'horizons intermédiaires.

Prendre en compte les spécificités territoriales

Le Plan de Mobilité s'appliquera sur un périmètre très vaste, associant des territoires urbains denses, périurbains et ruraux. Au-delà de la réflexion sur les enjeux et projets structurants et fédérateurs à l'échelle du ressort territorial, le Plan de Mobilité devra donc permettre une mise en œuvre et une déclinaison adaptées aux spécificités locales. Au travers de focus ou de zooms à l'échelle de trois bassins locaux de mobilité (Agglomération lyonnaise, Beaujolais et Ouest lyonnais), il pourra décliner territorialement le projet global. Ce travail de déclinaison traitera des relations entre chacun de ces trois bassins locaux et, au sein de chacun d'eux, des déplacements entre les EPCI ou la Métropole de Lyon.

Cette approche territoriale portée par le Plan de Mobilité pourra en outre servir par la suite de cadre à l'élaboration des Plans Locaux de Mobilité portés sur leur territoire par la Métropole de Lyon, la Communauté d'Agglomération de Villefranche Beaujolais Saône et chacun des autres EPCI qui s'engagent dans une telle élaboration.

Garantir les relations avec les territoires voisins de SYTRAL Mobilités

Le ressort territorial de SYTRAL Mobilités, périmètre d'application du Plan de Mobilité, s'intègre dans un réseau de territoires plus large au sein duquel les interdépendances sont nombreuses, et ce à deux échelles :

- L'aire d'attraction de Lyon, vaste territoire au sein duquel le poids démographique et économique de l'agglomération lyonnaise, et donc la forte attractivité qui en résulte, génère des flux quotidiens de déplacements importants et souvent de longue distance. C'est à cette échelle notamment, pouvant être élargie à celle de l'inter-Scot, que l'étoile ferroviaire lyonnaise a un rôle majeur à jouer pour supporter une part de ces flux plus importante.
- Les territoires voisins, qu'ils se situent dans l'Ain, l'Isère, la Loire ou la Saône-et-Loire, pour lesquels les déplacements avec les territoires proches au sein du ressort territorial sont significatifs (par exemple entre la COR et le Roannais, la CAVBS et la Dombes, les Monts du Lyonnais et la plaine du Forez, ...). Les alternatives à la voiture individuelle pour y répondre sont aujourd'hui extrêmement rares et de nouvelles solutions devront être imaginées.



Le Plan de Mobilité permettra de rechercher des réponses cohérentes et adaptées pour ces déplacements avec les territoires voisins. Cela sera réalisé en lien notamment avec les politiques et projets des autres maîtres d'ouvrage concernés : l'Etat, la Région, le Département du Rhône, les AOM voisines, les SCoT et autres partenaires de SYTRAL Mobilités (SMT AML, ...).

### **Objectifs guidant l'élaboration du Plan de Mobilité**

#### 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 cœurs 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 déplacements 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 à pied 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 à pied 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. Bonneval, 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 est recherchée 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 cœurs de bourgs ou encore les abords de lieux de pratiques sportives et culturelles seront certainement des zones à enjeux.

Méthode de travail

L'organisation de la démarche permettra de guider la construction d'un projet partagé à l'échelle du ressort territorial de SYTRAL Mobilités tout en garantissant la prise en compte des spécificités des différents territoires.

Deux approches sont ainsi prévues :

- Thématique, embrassant l'ensemble des sujets devant être abordés dans le Plan de Mobilité à l'échelle du ressort territorial ;
- Territoriale, permettant de décliner l'approche par thèmes à l'échelle des trois bassins locaux de mobilité et d'enrichir ces réflexions par une meilleure prise en compte des spécificités locales.

Un comité de cohérence, des maîtres d'ouvrage et des partenaires sera mobilisé afin d'intégrer au mieux les cadres stratégiques et financiers des différents porteurs de stratégies d'aménagement et de projets structurants à l'échelle du ressort territorial. Cela permettra de garantir entre autres la sincérité financière du plan d'actions du Plan de Mobilité.

Les décisions et orientations, en particulier l'arrêt puis l'approbation du Plan de Mobilité, seront prises par le Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités.

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 de SYTRAL Mobilités les services de l'Etat, le département, les gestionnaires d'infrastructures de transport localisées dans le périmètre du plan, les membres de SYTRAL Mobilités et le cas échéant, les présidents des établissements publics chargés de la procédure d'élaboration, d'évaluation et d'évolution du Schéma 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 sera formalisée au travers d'échanges dans le cadre du comité de cohérence, des maîtres d'ouvrages 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 consulte obligatoirement.

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

La consultation des personnes publiques pour avis sur le projet arrêté

Aux termes de l'article L. 1214-28-2 du Code des transports, « le projet de plan est arrêté par le conseil d'administration de SYTRAL Mobilités. Il est soumis, pour avis, au conseil régional, aux conseils départementaux intéressés, au conseil métropolitain, aux conseils communautaires des établissements publics de coopération intercommunale membres de 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'Etat concernées. »

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

## **La concertation du public**

### Une concertation préalable du public liée aux impacts environnementaux du Plan de Mobilité

Selon les articles L122-4, 16 et 17 du Code de l'Environnement, SYTRAL Mobilités peut lancer une concertation préalable liée aux impacts environnementaux. A cette fin, SYTRAL Mobilités prévoit de mettre en œuvre le dispositif suivant :

- Une plate-forme collaborative sera mise en place sur le site internet de SYTRAL Mobilités, afin d'assurer une large diffusion de l'information et de recueillir des avis du public

Cette concertation aura une durée de 2 mois. Conformément aux termes de l'article L. 121-16 du Code de l'environnement, SYTRAL Mobilités publiera, quinze jours avant le début de la concertation, un avis précisant l'objet de la concertation, la durée et les modalités de la concertation ainsi que l'adresse du site internet sur lequel sera publié le dossier soumis à concertation. L'avis rappellera également que cette concertation préalable est réalisée à l'initiative de SYTRAL Mobilités.

Cet avis fera l'objet d'une publication sur le site internet de SYTRAL Mobilités et sera simultanément affiché dans ses locaux. L'avis sera également publié dans deux journaux locaux.

Un bilan sera établi dans les 3 mois à compter de la fin de la concertation et sera rendu public sur le site internet de SYTRAL Mobilités dédié au Plan de Mobilité.

### Une démarche continue d'information et de participation citoyenne

Par ailleurs, tout au long de la démarche d'élaboration et afin d'informer et d'assurer une meilleure prise en compte des attentes, aspirations et besoins des habitants sur l'ensemble des autres sujets en lien avec le Plan de Mobilité, les dispositifs de concertation suivants seront mis en place :

- Une plate-forme collaborative sera mise en place sur le site internet de SYTRAL Mobilités, afin d'assurer une large diffusion de l'information et de recueillir des suggestions ou contributions du public ;

- Des séances de travail seront organisées avec un nombre restreint de citoyens et d'acteurs socio-économiques, non spécialistes, divers dans leurs caractéristiques sociales, géographiques et de déplacements (démarche de type mini-public ou focus group). Le but n'est pas de rechercher la représentativité statistique mais de mieux connaître le vécu des déplacements au quotidien en fonction des cycles de vie, d'approcher les attentes pour l'avenir et d'identifier les marges de manœuvre et leviers à actionner pour faire évoluer les comportements, voire tester l'acceptabilité de certaines mesures ;

- Une ou plusieurs « conférences-débat » ouvertes à tous seront organisées, mêlant des experts, des représentants de la société civile et le grand public pour éclairer des sujets particuliers.

Le calendrier de la mise en place effective de ces modalités de concertation sera mis en ligne sur le site internet de SYTRAL Mobilités. Il sera également affiché à SYTRAL Mobilités et publié dans un journal local.

**DELIBERATION DU CONSEIL**  
**D'ADMINISTRATION**  
**N°22-045**

Calendrier prévisionnel de l'élaboration du Plan de Mobilité

Conformément à l'article 8 de l'ordonnance n° 2021-408 du 8 avril 2021 relative à SYTRAL Mobilités, celle-ci dispose, à compter de sa création, d'un délai de trois ans pour adopter son plan de mobilité.

L'approbation du Plan de Mobilité devant intervenir au plus tard le 1er janvier 2025, le calendrier de la procédure d'élaboration sera structuré en trois phases ainsi établies :

- Diagnostic et formalisation de la stratégie courant 2022 et début 2023,
- Elaboration du plan d'actions puis arrêt du document en 2023,
- Consultation des Personnes Publiques et enquête publique courant 2024.

Compte tenu des éléments exposés ci-avant, le coût de l'élaboration du Plan de Mobilité est aujourd'hui estimé à 2 500 000 €.

**APRES ECHANGES DE VUES,**

Présents :	<b>28</b>
Pouvoirs :	<b>3</b>
Ne prend pas part au vote (NPPV)	
<b>Nombre de votants</b>	<b>31</b>
Abstentions	-
<b>Total Suffrages exprimés</b>	<b>81 voix</b>
Dont « Contre » :	<b>0</b>
Dont « Pour » :	<b>81 voix</b>

**DECIDE** : à l'unanimité des suffrages exprimés :

- De prescrire l'élaboration du plan de mobilité sur l'ensemble du ressort territorial de SYTRAL Mobilités ;
- D'en approuver le cadre d'élaboration intégrant plusieurs échelles complémentaires :
  - Définir le projet de mobilité à long terme sur le territoire de SYTRAL Mobilités
  - Prendre en compte les spécificités territoriales
  - Garantir les relations avec les territoires voisins de SYTRAL Mobilités
- D'approuver les objectifs de la démarche guidant l'élaboration du plan de mobilité, ainsi définis :
  - Faciliter l'évolution des pratiques de mobilité selon les territoires
  - Trouver des solutions adaptées aux territoires peu denses et aux quartiers prioritaires de la politique de la ville
  - Inscrire pleinement les modes actifs dans la politique de déplacements au service de la santé publique
  - Améliorer la qualité du cadre de vie en réduisant le trafic automobile et l'exposition des populations aux nuisances qui y sont liées
- D'approuver les modalités de concertation préalable liée à l'évaluation environnementale du plan de mobilité, ainsi résumées :
  - une plate-forme collaborative spécifiquement dédiée à l'évaluation environnementale du plan de mobilité sur le site internet de SYTRAL Mobilités ;
- D'approuver les modalités d'information et de participation citoyenne du plan de mobilité, ainsi résumées :
  - une plate-forme collaborative spécifiquement dédiée à l'élaboration du plan de mobilité sur le site internet de SYTRAL Mobilités ;



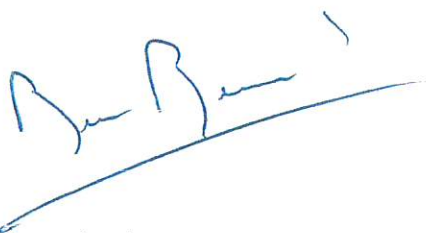
**DELIBERATION DU CONSEIL**  
**D'ADMINISTRATION**  
**N°22-045**

**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-débat » ouvertes à tous.
- D'autoriser le Président de SYTRAL Mobilités à prendre toutes les dispositions nécessaires à l'exécution de la présente délibération ;
- D'imputer les dépenses au chapitre 011.

Le Président

Bruno BERNARD



Affiché le : 13/06/2022

Télétransmis le : 13/06/2022

## ATTESTATION DE PARUTION

Edition : LE PAYS / EDITION D'ENTRE LOIRE ET RHONE (69)

Département : 69

Date de parution : jeudi 22 décembre 2022

### Avis de concertation préalable

en application des articles L. 121-17 et R. 121-19 du Code de l'environnement  
**en vue de l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais**

Objet de la concertation préalable :

Par délibération du 16 mai 2022, le Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités a prescrit l'élaboration d'un Plan de Mobilité.

Comme l'indique l'article 8 de l'ordonnance du 3 avril 2021 relative à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, le Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération lyonnaise 2017-2030 demeure applicable sur son périmètre jusqu'à l'entrée en vigueur du Plan de Mobilité.

L'élaboration du Plan de Mobilité est soumise à évaluation environnementale, conformément aux articles L. 122-4 et R. 122-17 du Code de l'environnement. En vertu de l'article L. 121-15-1 de ce même Code, le Plan de Mobilité peut faire l'objet d'une concertation préalable environnementale.

La concertation préalable est organisée en application des articles L. 121-16 et suivants du Code de l'environnement. Elle est organisée de manière volontaire par SYTRAL Mobilités.

Elle a pour objet d'assurer l'information et de recueillir les avis et remarques du public sur les aspects environnementaux du projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais, qui doit définir la stratégie de mobilité à horizon 2040 à l'échelle du ressort territorial de SYTRAL Mobilités.

Durée de la concertation préalable :

La concertation préalable environnementale se déroulera du 9 janvier au 10 mars 2023 inclus.

Dossier de concertation :

Le dossier de concertation pourra être consulté en ligne, à l'adresse suivante :

[www.mobiliteterritoireslyonnais.fr](http://www.mobiliteterritoireslyonnais.fr)

Modalités de la concertation préalable :

Une plateforme collaborative sera mise en place sur le site internet mis en place par SYTRAL Mobilités [www.mobiliteterritoireslyonnais.fr](http://www.mobiliteterritoireslyonnais.fr), afin d'assurer une large diffusion de l'information et de recueillir les avis du public.

Des observations et propositions pourront être déposées en ligne pendant toute la durée de la concertation :

- par voie électronique au travers d'un formulaire de contribution accessible sur le site internet mis en place par SYTRAL Mobilités : [www.mobiliteterritoireslyonnais.fr](http://www.mobiliteterritoireslyonnais.fr)

- par voie électronique à l'adresse mail : [concertation-env-pdm@sytral.fr](mailto:concertation-env-pdm@sytral.fr)

- par voie postale à l'adresse suivante :

SYTRAL Mobilités – 21, boulevard Marius Vivier Merle – CS 63 815 – 69487 Lyon Cedex 03

A l'issue de cette procédure, SYTRAL Mobilités tirera le bilan de cette concertation préalable environnementale.

Cette annonce a été commandée le lundi 05 décembre 2022 auprès du service d'annonces légales du journal Tribune de Lyon .

**Monannoncelegale.com**

10, rue des Marronniers  
CS 40215 - 69287 LYON CEDEX 02  
Tél. 04 72 69 15 18





La présentation de l'annonce n'est pas contractuelle (présentation propre à chaque journal).  
L'attestation de parution permet de valider le contenu du texte.





## Annonce légale

**PUBLICATION** 25/04/2023  
**SUPPORT** [www.le-tout-lyon.fr](http://www.le-tout-lyon.fr)

**RÉFÉRENCE** A23404695

Avis de concertation citoyenne en vue de  
l'élaboration du Plan de Mobilité des  
territoires lyonnais

Objet de la concertation :

Par délibération du 16 mai 2022, le Conseil  
d'Administration de SYTRAL Mobilités a prescrit l'élaboration d'un Plan de Mobilité.

Comme l'indique l'article 8 de l'ordonnance du

8 avril 2021 relative à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, le Plan  
de Déplacements Urbains de l'Agglomération

lyonnaise 2017-2030 demeure applicable sur son périmètre jusqu'à l'entrée en vigueur du  
Plan de Mobilité.

Conformément aux articles L. 121-15-1, L. 122-4 et R. 122-17 du Code de l'environnement,  
SYTRAL Mobilités a organisé, de manière volontaire, une concertation préalable  
environnementale. Elle s'est déroulée du 9 janvier au 10 mars 2023 inclus. SYTRAL Mobilités  
en tirera le bilan avant le 10 juin 2023 et il sera rendu  
public sur le site internet de SYTRAL Mobilités, sur l'espace dédié au Plan de Mobilité.

A la suite de cette concertation préalable

environnementale, SYTRAL Mobilités organise  
de manière volontaire une concertation citoyenne.

Elle a pour objectif d'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, en  
poursuivant l'association de la population à la démarche d'élaboration du Plan de Mobilité et  
en allant vers les pistes de solutions

qui pourraient être imaginées dans le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais qui  
doit définir la stratégie de mobilité à horizon 2040 à l'échelle du ressort territorial de SYTRAL  
Mobilités.

Durée de la concertation :

La concertation citoyenne se déroulera du 9 mai au 29 septembre 2023 inclus.

Dossier de concertation :

Le dossier de concertation citoyenne pourra être consulté en ligne, à l'adresse suivante :  
[www.mobiliteterritoireslyonnais.fr](http://www.mobiliteterritoireslyonnais.fr)

Modalités de la concertation :

Les modalités de concertation suivantes seront mises en place :

- Une plateforme collaborative sera proposée sur le site internet mis en place par SYTRAL  
Mobilités, afin d'assurer une large diffusion de l'information et de recueillir des suggestions  
ou contributions du public, à l'adresse suivante :

[www.mobiliteterritoireslyonnais.fr](http://www.mobiliteterritoireslyonnais.fr)

- Des séances de travail organisées avec un  
nombre restreint de citoyens et d'acteurs socioéconomiques, non spécialistes, divers dans  
leurs caractéristiques sociales, géographiques et de déplacements ;

- Une ou plusieurs « conférences-débat » ouvertes à tous.

Des observations et propositions pourront être déposées pendant toute la durée de la  
concertation :

- par voie électronique au travers d'un formulaire

de contribution accessible sur le site internet mis en place par SYTRAL Mobilités :

[www.mobiliteterritoireslyonnais.fr](http://www.mobiliteterritoireslyonnais.fr)

- par voie électronique à l'adresse mail :  
concertation-citoyenne-pdm@sytral.fr  
- par voie postale à l'adresse suivante :  
SYTRAL Mobilités - 21, boulevard Marius  
Vivier Merle - CS 63 815 - 69487 Lyon Cedex  
03

A l'issue de cette procédure, SYTRAL Mobilités tirera le bilan de cette concertation  
citoyenne.



Lien de publication

[annonce.le-tout-lyon.fr/annonce-legale-e90adedaf284dbc0d4a23e03e43cda77c3f70384.html](https://annonce.le-tout-lyon.fr/annonce-legale-e90adedaf284dbc0d4a23e03e43cda77c3f70384.html)

LOIRE

Vente judiciaire : le château de Villechaize adjudgé à 562 000 €



Une SCI familiale, qui tient à conserver l’anonymat, a emporté la mise. Photo Progrès/Yves SALVAT

« Je vous prie de bien vouloir procéder à la vente aux enchères publiques d’un bien composé de... ». Suit une description succincte du château de Villechaize (Loire). Sa chapelle. Ses vingt chambres. Ses neuf hectares de terrain, son inscription aux Monuments historiques. Il est 14 h 50 ce vendredi après-midi quand la dernière enchère vient d’être annoncée par M<sup>e</sup> Bost. Le chrono rend les armes, une sonnerie stridente résonne. C’est fini. La juge valide. Le domaine de Villechaize vient de trouver preneur. À 562 000 €. Plus 7 700 € de frais. Plus les travaux à prévoir car le bâtiment n’est pas de la première fraîcheur.

AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Un million de personnes ne sont pas à l’aise avec Internet dans la région



Les jeunes sont peu concernés par l’illelectronisme, même si des écarts existent selon le niveau de diplôme. Photo d’illustration Progrès/Yann FORAY

En 2022, Internet fait partie du quotidien des Français. Enfin, pas de tous les Français. Une étude de l’Insee vient en effet rappeler que tout le monde n’est pas égal dans l’usage de cette technologie. Si 86 % des habitants de la région avaient utilisé Internet au moins une fois dans l’année (chiffres de 2019), ils étaient 15 % chez les plus de 15 ans, à avoir des difficultés à maîtriser l’outil, une situation qualifiée « d’illelectronisme ». 15 %, soit environ un million de personnes. Et parmi ce million, 14 % n’avaient pas utilisé une seule fois Internet dans l’année.

**13 % d’illelectronisme dans le Rhône**  
Une proportion variable selon les départements de la région. Ainsi, le Rhône est le moins touché par ce phénomène d’illelectronisme, avec un taux de 13 %, contre 17 % dans le Puy-de-Dôme, 19 % dans la Loire et jusqu’à 22 % dans l’Allier et le Cantal. À l’échelle régionale, 11 % des habitants ne disposent pas de connexion Internet, soit environ 700 000 personnes. Le Rhône est là encore moins touché avec seulement 9 % des habitants qui ne disposent pas d’accès à Internet à domicile, quand ils représentent 10 % dans l’Ain et 14 % dans la Loire.

**Une fracture métropoles/espaces ruraux**  
Ces différences territoriales, entre métropoles et espaces ruraux, s’expliquent par la structure de la population. Celles du Cantal et de l’Allier sont ainsi plus âgées que celles des cinq départements de l’est (les plus de 60 ans y représentent 41 % contre 28 % à l’est), moins diplômée (20 % de diplômés du supérieur contre 34 % à l’est) et moins qualifiée (6 % de cadres contre 14 % à l’est). La population des métropoles est plus jeune, avec de nombreux étudiants, et plus qualifiée, en lien avec la plus forte concentration de cadres qui y travaillent.

**Seniors et peu diplômés premiers touchés**  
Premiers concernés par l’illelectronisme, les seniors. Plus l’âge augmente, plus le taux d’illelectronisme est élevé : 3 % des 15-44 ans contre 56 % des plus de 70 ans. Autre population touchée, les personnes les moins favorisées. Le niveau de diplôme est ainsi un marqueur fort dans l’usage des outils liés à Internet. 26 % des personnes pas ou peu diplômées sont touchées par l’illelectronisme, contre seulement 3 % pour celles diplômées de l’enseignement supérieur.

VIES DES SOCIÉTÉS

Constitutions de sociétés

Suivant acte reçu par Maître Maïté PALAZZOLO, Notaire associée à CHASSELAY (69380) 315, chemin du Cuchet, le 9 décembre 2022 a été constituée une société à responsabilité limitée ayant les caractéristiques suivantes :  
Dénomination : **TCHIN**  
Siège social : CHASSELAY (69380), 12, rue de bellescise.  
Objet : vente et livraison de produits alimentaires et utilitaires pour l’organisation d’événements festifs ainsi que la location de tout matériel nécessaire aux événements festifs.  
Durée : 50 ans.  
Capital social : 1.000,00 €.  
Cessions de parts : toute cession est soumise à agrément.  
L’exercice social commence le 1er janvier et se termine le 31 décembre de chaque année.  
Gérants : Mr Sébastien SAINT-PAUL demeurant 66 rue de l’orge 69380 CHASSELAY et Mr MAGRE Lucas 319 montée du plantin 69380 CHASSELAY.  
La société sera immatriculée au registre du commerce et des sociétés de LYON.

335435800

Par acte SSP du 14/12/2022 il a été constitué une **SARL** dénommée:

LM

**Siège social:** 22 avenue des marronniers 69270 FONTAINES SUR SAONE  
**Capital:** 160.000 €  
**Objet:** La prise de participations financières dans tous groupements, sociétés ou entreprises, français ou étrangers, créés ou à créer, et ce, par tous moyens, notamment par voie d’apport, souscription ou achat d’actions ou parts sociales, de fusion ou de groupement. La direction, la gestion, le contrôle et la coordination de ses filiales et participations. Toutes prestations de services dans le domaine financier, comptable et informatique, technique et commercial. L’acquisition d’immeuble ou droits immobiliers en vue de leur exploitation et de leur location. Toutes activités inventives, opérations de recherche et de création dans les domaines industriel, technique, commercial, scientifique ou artistique et la gestion de tous droits de propriété industrielle, modèles, dessins, marques et noms commerciaux. Plus généralement toutes opérations commerciales, industrielles, mobilières, immobilières ou financières pouvant se rattacher directement ou indirectement à l’objet social ci-dessus défini.  
**Gérant:** M. MIEZE Ludovic 22 avenue des marronniers 69270 FONTAINES SUR SAONE  
**Durée:** 99 ans à compter de l’immatriculation au RCS de LYON

335487600

Dissolutions

DAILY PART DIEU

**SAS au capital de 9.000 €**  
**Siège : 234 COURS LA FAYETTE**  
**69003 LYON**  
**799115530 RCS de LYON**

Par décision de l’AGE du 12/12/2022, il a été décidé la dissolution anticipée de la société, nommé liquidateur M. PREVOST Sylvain 8 rue du Professeur Weill 69006 LYON , et fixé le siège de liquidation au siège social où seront également notifiés actes et documents. Mention au RCS de LYON.

335325700

Fonds de commerce

AVIS DE CESSION

Par Acte d’Avocat électronique à Lyon du 06-12-2022, enregistré au SDE de Lyon le 07-12-2022, Dossier 2022 00060200 Ref 6904P61 2022A15497 la société par actions simplifiée DAILY PART DIEU au capital de 9000 € ayant son siège au 234, cours Lafayette 69003 LYON, immatriculée sous le n°799 115 530 R.C.S. Lyon, a cédé à la société par actions simplifiée GNOCCHI VERDI au capital de 5000 € dont le siège est au 234, cours Lafayette 69003 Lyon, immatriculée sous le n° 921 525 333 R.C.S. Lyon, un fonds de commerce de restauration rapide situé au 234 Cours Lafayette 69003 Lyon moyennant le prix de 50 000 €. Prise en propriété et en jouissance au 06-12-2022. Les oppositions seront reçues en la forme légale dans les dix jours de la dernière en date des publicités légales au Cabinet d’avocats BRET ET PINTI au 32 rue Servient - 69003 Lyon, domicile élu.

335380700

Modifications statutaires

Par décision en Assemblée Générale en date du 31 décembre 2013, avec effet rétroactif au 24 avril 2006, suite au décès de Mr Jean-Pierre DESROCHES, les associés de la SCI FONTAINE, au capital de 1524,49 € dont le siège social est à GRENOBLE (Isère), 1 rue Thiers , ont décidé de procéder à la nomination en qualité de gérant de : Mme Sophie Paule Hélène DESROCHES épouse CASTELLI, née le 12 juin 1980 à LYON (69006), demeurant 365 montée de la Grande Collonge à GLEIZE(69400). Le siège social est transféré au domicile de Mme Sophie DESROCHES épouse CASTELLI.

Pour avis.

335394400

Avis divers

Changement de régime matrimonial

Suivant acte reçu par **Maître Maïté PALAZZOLO, Notaire à CHASSELAY (69380)**, CRPCEN 69043, le 13 décembre 2022, a été reçu le changement de régime matrimonial portant adoption de la SEPARATION DE BIENS entre Mr Douglas Henri **ZERBIB**, commercial, et Mme Tatiana Jacqueline **HANACHOWICZ**, comptable, dt ensemble à CHARBONNIERES-LES-BAINS (69260) 167 route de Paris. Mr est né à LYON 7ÈME ARRONDISSEMENT (69007) le 29 janvier 1991, Mme est née à LYON 4ÈME ARRONDISSEMENT (69004) le 11 mars 1989. Mariés à la mairie de CHARBONNIERES-LES-BAINS (69260) le 27 février 2020 sous le régime de la communauté d’acquêts à défaut de contrat de mariage préalable. Les oppositions des créanciers à ce changement partiel, s’il y a lieu, seront reçues dans les trois mois de la présente insertion, en l’office notarial où domicile a été élu à cet effet

335525400

Autres annonces légales

Avis de concertation préalable en application des articles L. 121-17 et R. 121-19 du Code de l’environnement en vue de l’élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais  
Objet de la concertation préalable :Par délibération du 16 mai 2022, le Conseil d’Administration de SYTRAL Mobilités a prescrit l’élaboration d’un Plan de Mobilité. Comme l’indique l’article 8 de l’ordonnance du 8 avril 2021 relative à l’autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, le Plan de Déplacements Urbains de l’Agglomération lyonnaise 2017-2030 demeure applicable sur son périmètre jusqu’à l’entrée en vigueur du Plan de Mobilité. L’élaboration du Plan de Mobilité est soumise à évaluation environnementale, conformément aux articles L. 122-4 et R. 122-17 du Code de l’environnement. En vertu de l’article L. 121-15-1 de ce même Code, le Plan de Mobilité peut faire l’objet d’une concertation préalable environnementale. La concertation préalable est organisée en application des articles L. 121-16 et suivants du Code de l’environnement. Elle est organisée de manière volontaire par SYTRAL Mobilités. Elle a pour objet d’assurer l’information et de recueillir les avis et remarques du public sur les aspects environnementaux du projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais, qui doit définir la stratégie de mobilité à horizon 2040 à l’échelle du ressort territorial de SYTRAL Mobilités. Durée de la concertation préalable :La concertation préalable environnementale se déroulera du 9 janvier au 10 mars 2023 inclus. Dossier de concertation :Le dossier de concertation pourra être consulté en ligne, à l’adresse suivante :[www.mobiliteterritoireslyonnais.fr](http://www.mobiliteterritoireslyonnais.fr) Modalités de la concertation préalable :Une plateforme collaborative sera mise en place sur le site internet mis en place par SYTRAL Mobilités [www.mobiliteterritoireslyonnais.fr](http://www.mobiliteterritoireslyonnais.fr), afin d’assurer une large diffusion de l’information et de recueillir les avis du public. Des observations et propositions pourront être déposées en ligne pendant toute la durée de la concertation :- par voie électronique au travers d’un formulaire de contribution accessible sur le site internet mis en place par SYTRAL Mobilités : [www.mobiliteterritoireslyonnais.fr](http://www.mobiliteterritoireslyonnais.fr) - par voie électronique à l’adresse mail : [concertation-env-pdm@sytral.fr](mailto:concertation-env-pdm@sytral.fr) - par voie postale à l’adresse suivante : SYTRAL Mobilités - 21, boulevard Marius Vivier Merle - CS 63 815 - 69487 Lyon Cedex 03 A l’issue de cette procédure, SYTRAL Mobilités tirera le bilan de cette concertation préalable environnementale.

335346800

EURO  
Légaless

annonces  
légales

LE PROGRÈS

LE JOURNAL  
de Savoie et Laïre

LE BIEN PUBLIC

Professionnels du Droit et du Chiffre  
en quelques clics  
publiez vos Annonces Légales  
partout en France.

[leprogres.viedessocietes-eurolegales.com](http://leprogres.viedessocietes-eurolegales.com)  
identifiant + code d'accès sécurisé sur demande

0809 101 811

[lp@leprogres.fr](mailto:lp@leprogres.fr)

plateforme nationale de saisie en ligne

## **FORMULAIRE - JE PARTICIPE**

RÉPONDEZ À UNE OU PLUSIEURS QUESTIONS DE VOTRE CHOIX PUIS  
CLIQUEZ SUR LE BOUTON SOUMETTRE EN BAS DE PAGE

### **1/Je donne mon avis sur les enjeux environnementaux liés à l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais**

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit permettre à tous de mieux se déplacer en facilitant l'accès à des alternatives à la voiture individuelle, comme les transports collectifs, le covoiturage, le vélo ou la marche à pied.

Les enjeux environnementaux sont majeurs dans les réflexions conduites pour l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais :

- La lutte contre le réchauffement climatique
- L'amélioration de la qualité de l'air
- La diminution des nuisances sonores (bruit, vibrations)
- La préservation des espaces naturels et agricoles
- La préservation de la ressource en eau
- La prise en compte des risques naturels et technologiques
- La limitation de la pollution des sols

Retrouvez toutes les informations dans le cahier de concertation [p.35 à p.56](#)

**Selon vous, quels sont les enjeux environnementaux à prendre en compte prioritairement dans l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais ? Argumentez votre choix le cas échéant.**

*(Zone à remplir)*

### **2/ Aidez-nous à enrichir le diagnostic des mobilités sur les territoires lyonnais**

L'élaboration du Plan de Mobilité s'appuie notamment sur un diagnostic des pratiques de déplacements.

Pour enrichir la réflexion, nous vous invitons à répondre aux questions suivantes :

**Quel(s) type(s) de trajet(s) effectuez-vous régulièrement aujourd'hui ?**





(Cochez une ou plusieurs cases)

- ☐ Dans Lyon-Villeurbanne
- ☐ En relation avec Lyon-Villeurbanne
- ☐ Dans l'Agglomération lyonnaise hors Lyon-Villeurbanne
- ☐ Dans le Beaujolais
- ☐ Dans l'Ouest Lyonnais
- ☐ Entre le Beaujolais et l'Agglomération lyonnaise (hors Lyon-Villeurbanne)
- ☐ Entre l'Ouest lyonnais et l'Agglomération lyonnaise (hors Lyon-Villeurbanne)
- ☐ Entre le Beaujolais et l'Ouest lyonnais
- ☐ En relation avec un ou des territoires voisins, précisez
- ☐ Autre(s), précisez

**Pour ces types de trajet, comment vous déplacez-vous en général ?**

(Cochez une ou plusieurs cases)

- ☐ Covoiturage
- ☐ Marche à pied
- ☐ Train
- ☐ Transports collectifs non urbains (cars)
- ☐ Transports collectifs urbains (bus, tramway, métro)
- ☐ Vélo
- ☐ Vélo Assistance Electrique
- ☐ Voiture avec un(e) proche
- ☐ Voiture seul(e)
- ☐ Autre(s), précisez

**Apportez toute information complémentaire que vous jugeriez utile par rapport à vos pratiques actuelles de déplacements. Comment imaginez-vous vos pratiques de mobilité demain ?**

(Zone à remplir)

## Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité ?

# Plan de Mobilité : penser les mobilités à une nouvelle échelle !

Le Plan de Mobilité (PDM) est un **document de planification et de programmation permettant d'anticiper les mobilités de demain dans un territoire**. Il détermine les grands principes permettant une approche globale et cohérente de la mobilité sur un territoire.

En janvier 2022, le SYTRAL est devenu SYTRAL Mobilités et a étendu son périmètre géographique qui intègre à présent les territoires de la Métropole de Lyon et des 11 intercommunalités du Rhône. L'actuel Plan de Déplacements Urbains 2017-2030 de l'Agglomération lyonnaise porte sur un territoire beaucoup plus réduit et un nouveau Plan de Mobilité doit être élaboré.

C'est l'occasion de penser les mobilités à une nouvelle échelle plus large et plus pertinente. En concentrant population et emplois, la métropole lyonnaise exerce en effet une influence importante sur les besoins et pratiques de mobilité des autres territoires. **Cette nouvelle échelle de réflexion permet de mieux prendre en compte ces interactions pour trouver des réponses plus complètes aux besoins de mobilité.**

## DANS QUEL CADRE REGLEMENTAIRE S'INSCRIT UN PLAN DE MOBILITE ?



Un plan de mobilité est un document obligatoire prévu et encadré par le code des transports.

La loi détermine ainsi son champ d'application :



**Mobilité des personnes**



**Transport de marchandises**



**Circulation Stationnement**

Elle prévoit aussi à quels grands objectifs, un Plan de Mobilité doit répondre. Sans être exhaustif, on peut relever que la loi invite notamment à :



**Réduire le trafic automobile**



**Protéger l'environnement et la santé**



**Renforcer la cohésion sociale et territoriale**



SYTRAL Mobilités a une obligation d'adopter son Plan de Mobilité d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2025.

## 1. À QUOI SERT UN PLAN DE MOBILITE ?

**Un Plan de Mobilité apporte une vision d'ensemble et de long terme sur les mobilités**

Quelles offres de transport faut-il développer pour répondre aux besoins de la population ? Comment faire en sorte que nos déplacements soient moins impactant pour l'environnement ? Comment assurer que les solutions de mobilité soient accessibles à toutes et tous et permettent de mieux se déplacer ?

Le **Plan de Mobilité détermine les grands principes** régissant les mobilités futures sur son territoire. Il ne rentre pas toujours dans le détail de chaque offre de transport ou service de mobilité mais **dégage une stratégie avec des objectifs et des grandes orientations**.

En apportant une vision globale de l'évolution des mobilités d'aujourd'hui à 2030 et 2040, **le Plan de Mobilité sert ainsi à préparer les mobilités futures** : avec le Plan de Mobilité, c'est maintenant que se décident nos déplacements de demain !

## CE QUE DEFINIT UN PLAN DE MOBILITE

En tant que document stratégique et de programmation, le Plan de Mobilité ne rentre pas dans le détail de chaque offre de transport mais il en détermine les grands principes directeurs. Par exemple :

Il ne définit pas...	Mais il peut acter le principe...
...les horaires ou la fréquence d'une ligne de transports collectifs	... de développer l'offre de transports collectifs en heure creuse
...le tracé précis de futures infrastructures	... de leur réalisation pour répondre aux besoins identifiés dans un territoire
...le plan de circulation ou de stationnement d'une commune	...de règles directrices en matière de partage de l'espace public ou de la voirie



Un Plan de Mobilité permet de dégager des priorités partagées entre les acteurs impliqués pour passer à l'action

L'organisation des mobilités dans un territoire est complexe. Un grand nombre d'acteurs sont à mobiliser et doivent se coordonner au regard de leurs compétences respectives. L'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département du Rhône, SYTRAL Mobilités, la Métropole de Lyon et les différentes intercommunalités du territoire ont tous un rôle à jouer.

Le Plan de Mobilité définit le cadre permettant de créer de nouvelles infrastructures de transport, de concevoir de nouveaux services, d'améliorer les offres existantes, ... en permettant le **partage des mêmes priorités entre les acteurs concernés**.

En résumé, le Plan de Mobilité permet ainsi :

**D'ANTICIPER**  
les besoins de déplacements

**DE COORDONNER**  
les visions et interventions des acteurs

**D'AGIR**  
en arrêtant un plan d'action

## 2. LE PLAN DE MOBILITE : PENSER LES MOBILITES AUTOUR DE 4 DIMENSIONS

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais inscrit sa réflexion dans 4 dimensions incontournables :

### Une dimension territoriale

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais permet une réflexion à l'échelle élargie de **263 communes, 11 intercommunalités et la Métropole de Lyon**.

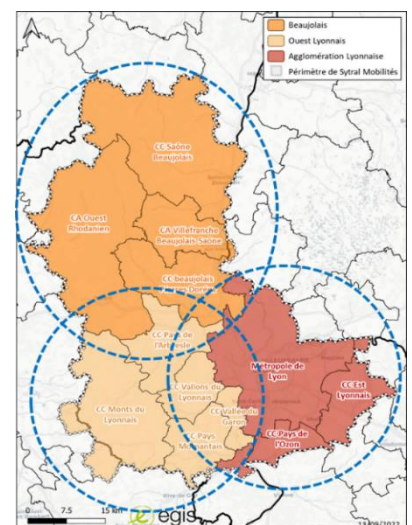
L'objectif est **d'écrire un projet commun à cette échelle et non de simplement juxtaposer les éventuelles stratégies de chaque territoire**. En même temps, il s'agit de prendre en compte la **grande diversité des territoires** avec des besoins et des solutions de transport très différentes.

Cette **nouvelle échelle** permettra de penser une stratégie de déplacement et de circulation des biens et des personnes plus pertinente en prenant aussi en compte les **relations avec les territoires voisins** dans les départements de l'Ain, de l'Isère et de la Loire.

Le Plan de Mobilité construira ainsi une vision partagée mais territorialisée pour répondre aux enjeux de mobilité. Il sera également l'occasion de préciser son articulation avec les Plans Locaux de Mobilité\* et, plus largement, les actions et projets décidés et menés plus localement.

#### LES BASSINS LOCAUX DE MOBILITE

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 l'élaboration du Plan de Mobilité : il s'agit du Beaujolais, de l'Ouest lyonnais et de l'Agglomération lyonnaise.



#### \* LES PLANS LOCAUX DE MOBILITE

Les Plans Locaux de Mobilité peuvent venir détailler et préciser le contenu du Plan de Mobilité à l'échelle de la Métropole de Lyon et des intercommunalités, en particulier en ce qui concerne les services de mobilité qu'elles organisent. Les Plans Locaux de Mobilité devront être compatibles avec le Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

Ces documents sont facultatifs pour la plupart des collectivités du territoire, à l'exception de la Métropole de Lyon et de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône.

### Une dimension prospective

Ce document de planification stratégique guide les actions à mener à **horizon 2040**. La réflexion distinguera cependant **deux horizons** : 2030 correspondant au moyen terme et intégrant les projets déjà engagés ou à l'étude et 2040 pour donner un cadre d'ensemble cohérent pour les futurs projets et politiques de mobilité.

### Une dimension multimodale

Un Plan de Mobilité doit apporter une vision globale et donc **traiter l'ensemble des modes de déplacement** : transports collectifs, voiture, train, marche à pied, vélo, ... Il traite ainsi de l'ensemble du « **système de mobilité** » du territoire.

Il devrait notamment fixer des **objectifs d'évolution des parts modales\*** et déterminer les leviers pour les atteindre.

#### \*PARTS MODALES

Fiche technique

Pour en savoir plus sur la notion de parts modales, vous pouvez consulter la fiche pédagogique qui lui est dédiée.

### Une dimension programmatique

Le Plan de Mobilité comprend un **plan d'action** qui permet d'intégrer les actions et projets sur lesquels les différents maîtres d'ouvrage ont confirmé leur volonté d'agir et ont vérifié la soutenabilité financière.

Le Plan de Mobilité engagera ainsi SYTRAL Mobilités mais aussi la Métropole de Lyon et les intercommunalités du territoire, l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département du Rhône, ...

## 3. UN PLAN DE MOBILITE QUI S'INTEGRE AUX DYNAMIQUES D'AMENAGEMENT ET AUX PROJETS DES TERRITOIRES

En tant que document de programmation et de planification, le Plan de Mobilité donne les grandes orientations en matière de mobilité à l'échelle de la Métropole de Lyon et des 11 intercommunalités du Département du Rhône. Il s'inscrit ainsi dans des réflexions plus larges sur l'aménagement et l'évolution du territoire dont les mobilités sont une des dimensions essentielles.

### Une nécessaire prise en compte des autres documents de planification

Le Plan de Mobilité doit ainsi **prendre en compte** :

- les **documents stratégiques d'aménagement du territoire** comme les **Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT)** qui définissent les projets de territoire et dont les objectifs influent fortement sur la demande future en déplacements. Le territoire du Plan de Mobilité comprend 4 SCOT dont 3 sont actuellement en révision.

Ils doivent également **prendre en compte** le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) ou la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise.

- les **documents de planification environnementale** en intégrant les orientations des Plans Climat Air Énergie Territoriaux (PCAET) et le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise



### Un Plan de Mobilité qui guidera les mesures et documents locaux

Inversement, le Plan de Mobilité s'imposera aux documents et politiques plus locales dans le champ de la mobilité et de l'urbanisme. Les Plans Locaux d'Urbanisme devront ainsi être compatibles avec le Plan de Mobilité et appliquer ses grands principes.



# Objectif de « parts modales » : qu'est-ce que c'est ?

Les « parts modales » représentent la part prise par les différents modes de transports (voiture, transports publics, vélo, marche) dans la mobilité quotidienne des personnes dans un territoire. Par exemple, en 2015, la part modale de la voiture était de 48 % dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités. Cela signifie que presque un déplacement sur deux était réalisé en voiture.

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). Si plusieurs modes de déplacements sont utilisés dans le trajet, le plus « lourd » est retenu pour le calcul de la part modale.

## 1. POURQUOI DEFINIR DES OBJECTIFS DE PARTS MODALES ?

### Une obligation pour le Plan de Mobilité de contribuer à la réduction de la circulation automobile

Un Plan de Mobilité définit la manière dont un territoire entend organiser ses mobilités sur le long terme. Il développe ainsi une vision de l'évolution de l'usage des modes de déplacement : quels modes faut-il privilégier pour quels déplacements ? Réglementairement, il doit notamment viser la diminution du trafic automobile sur l'ensemble du territoire concerné.

### Les parts modales : un objectif synthétique et facilement appropriable

S'il n'y a pas à proprement parler une obligation légale à formuler un objectif de parts modales, cette pratique est un incontournable des Plans de Mobilité.

En effet, la formulation d'un objectif de parts modales présente l'intérêt d'être facilement appropriable et permet d'embrasser d'un seul coup d'œil l'ensemble des modes de déplacements.

La somme des parts modales étant par définition égale à 100%, toute évolution à la hausse de l'usage d'un mode doit se traduire par une baisse de l'usage d'un autre. Les objectifs d'évolution des parts modales permettent ainsi de matérialiser simplement le niveau d'ambition visé dans l'évolution du recours aux différents modes de déplacements et d'orienter les stratégies et actions à mettre en œuvre.

L'objectif de répartition modale est également une formalisation utile pour l'évaluation environnementale du Plan de Mobilité en permettant d'estimer les impacts attendus en termes de déplacements, de trafics mais aussi d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants.

### Les parts modales : un objectif à compléter

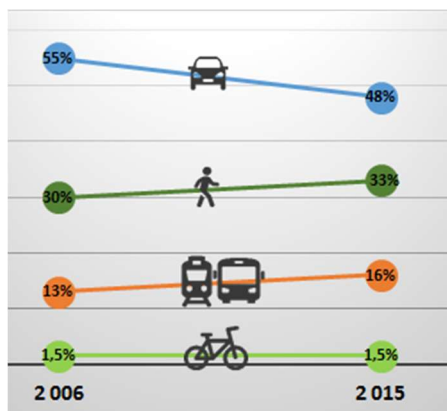
Si l'évolution des parts modales est un objectif-clé d'un Plan de Mobilité, celui-ci peut être utilement complété par d'autres approches qui prennent en compte les volumes de déplacements réalisés et pas seulement leur part relative : réduction globale du trafic automobile, nombre de kilomètres parcourus en voiture, réduction des émissions de gaz à effet de serre, ...

## 2. QUELLES SONT LES PARTS MODALES DANS LES TERRITOIRES LYONNAIS ?

### La voiture encore dominante mais en baisse

Dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités, les dernières mesures des parts modales en 2015 montraient que **la voiture particulière restait le mode principal** mais représentait désormais moins d'un déplacement sur deux et était **en forte baisse par rapport à la précédente enquête de 2006**. La marche à pied et les transports collectifs avaient alors profité de cette baisse.

#### ÉVOLUTION DES PARTS MODALES ENTRE 2006 ET 2015 A L'ÉCHELLE DU RESSORT TERRITORIAL DE SYTRAL MOBILITÉS



#### CONNAÎTRE LES MOBILITÉS DANS LE TERRITOIRE

L'« Enquête Déplacements Grand Territoire » (EDGT) de l'aire métropolitaine lyonnaise, réalisée en 2015 par SYTRAL Mobilités, est la principale source de connaissance disponible sur les pratiques de mobilité dans les territoires lyonnais.

Une « Enquête Ménages Déplacements » (comme l'EDGT) est une grande enquête qui permet de mesurer les habitudes de déplacements de la population et leur évolution. Suivant une méthodologie définie au niveau national, un échantillon de ménages statistiquement représentatifs de la population est interrogé sur ses déplacements réalisés la veille. En 2015, 27 000 personnes ont ainsi été interrogées pour l'EDGT réalisée à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Le traitement statistique de ces informations donne une connaissance précise des déplacements dans le territoire : origines-destinations, modes utilisés, motifs de déplacements, nombre de déplacements quotidiens, ...

Lourde à mettre en œuvre, une EDGT n'est réalisée que tous les 10 ans environ : elle apporte une « photographie » des déplacements à un moment donné et peut être complétée par des enquêtes moins fouillées mais plus régulières (recensements de l'INSEE, comptages routiers, comptages vélos, ...).

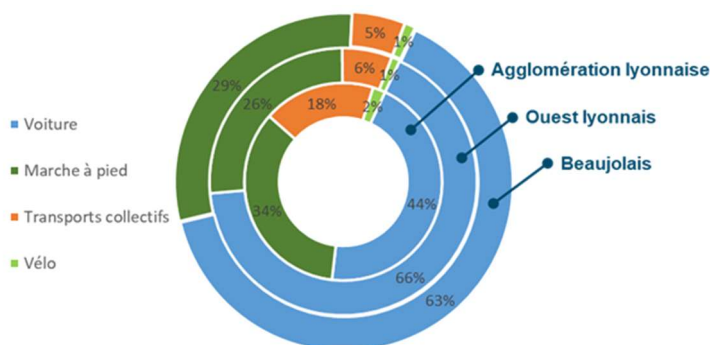
### Des disparités entre les territoires lyonnais

Les trois bassins locaux de mobilité du ressort territorial de SYTRAL Mobilités présentent des **situations hétérogènes**.

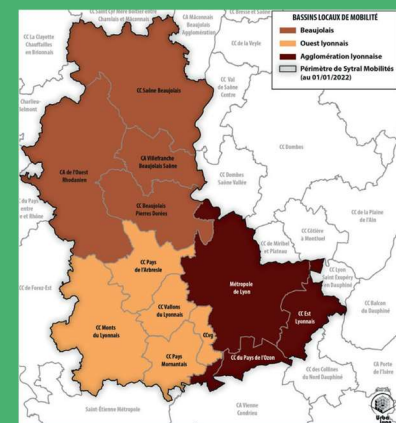
A dominante urbaine et dotée d'une offre de transports collectifs importante, **l'Agglomération lyonnaise affiche une part modale de la voiture largement inférieure** à celle mesurée dans le Beaujolais et l'Ouest Lyonnais. La marche à pied et, surtout, les transports collectifs y sont plus développés que dans les autres territoires.

Il est néanmoins intéressant de remarquer qu'entre 2006 et 2015, les **mêmes tendances d'évolution** ont été observées dans les trois bassins avec une baisse de l'usage de la voiture.

#### PARTS MODALES DANS LES BASSINS LOCAUX DE MOBILITÉ (2015)



#### 3 BASSINS LOCAUX DE MOBILITÉ



### 3. COMMENT ABORDER LES PARTS MODALES DANS LE PLAN DE MOBILITE DES TERRITOIRES LYONNAIS ?

#### Un objectif global à décliner en fonction des territoires et des déplacements

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais se distingue par sa large échelle géographique et l'hétérogénéité des territoires. La fixation d'un objectif global d'évolution des parts modales dans le Plan de Mobilité permettra aux acteurs de ce grand territoire de partager **un objectif commun et fédérateur**.

La stratégie arrêtée dans le Plan de Mobilité devra également **prendre en compte les spécificités des territoires**. Il ne s'agit naturellement pas d'atteindre la

même pratique du vélo au cœur de la Métropole de Lyon et dans les communes rurales du Beaujolais !

En fonction des échanges entre les acteurs au cours de la phase d'élaboration du Plan de Mobilité, il pourra être décidé d'**arrêter des objectifs d'évolution des parts modales** en fonction des **types de territoires** ou encore des **types de déplacements** (déplacements de courte / longue distance, déplacements locaux ou pour accéder à la Métropole, ...) en prenant en compte l'offre de transports disponible, la configuration territoriale, ...

#### Des objectifs de parts modales à établir de manière réaliste

Se dire que l'on va baisser de quelques points la part modale de la voiture peut paraître facile mais il faut **avoir en tête les volumes globaux de déplacements concernés** pour comprendre l'ampleur des évolutions imaginées. En repartant des chiffres mesurés en 2015 dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités, cette infographie montre ce qu'induit le transfert d'un point de part modale de la voiture vers un autre mode de déplacements.

#### Que signifie une baisse de 1 point de part modale voiture ?



En 2015, 5 620 000 déplacements par jour dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités

