

**PLAN DE MOBILITÉ
DES TERRITOIRES LYONNAIS**

**DOCUMENT
DE SYNTHÈSE**

Ce document de synthèse a vocation à aider le public à appréhender le contenu du projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais en une trentaine de pages. Il n'a pas vocation à se substituer au Plan de Mobilité des territoires lyonnais dont il n'est qu'un résumé.



Ce document de synthèse a été élaboré afin d'aider le public à appréhender le contenu du projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais en une trentaine de pages. Il ne saurait être exhaustif et n'aborde pas l'ensemble des sujets traités dans le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

Il ne constitue pas une pièce du dossier tel qu'il a été soumis au vote des élus du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités le 21 novembre 2024.

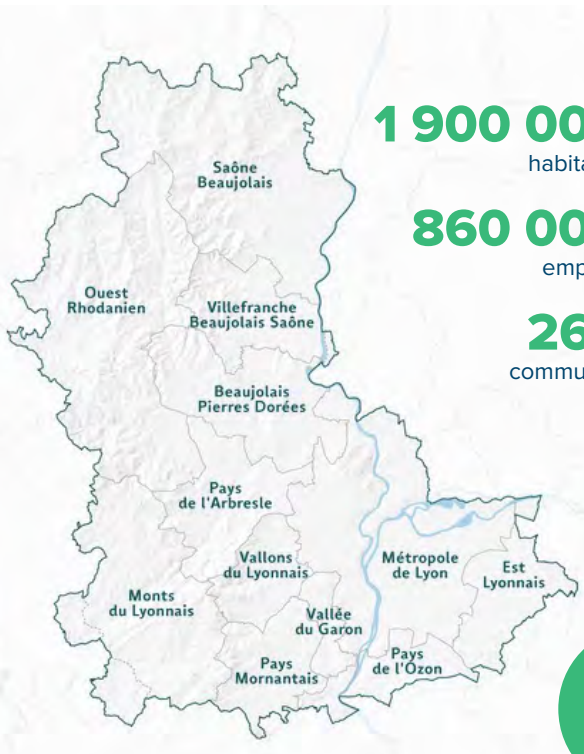
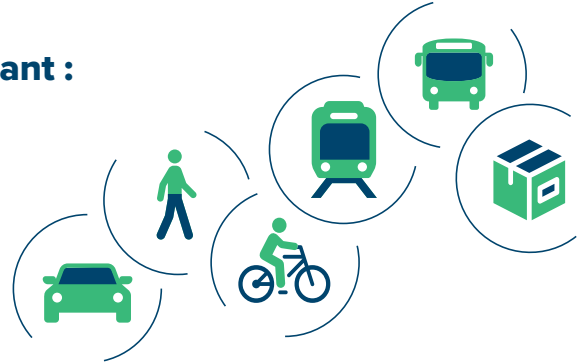
Il n'a pas vocation à se substituer au Plan de Mobilité des territoires lyonnais dont il n'est qu'un résumé.

Le Plan de Mobilité : penser nos mobilités de demain

Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité ?

C'est un document de planification permettant :

- ▶ d'anticiper les besoins futurs de mobilité
- ▶ de coordonner les visions des acteurs
- ▶ d'agir en définissant un plan d'action



1 900 000
habitants

860 000
emplois

262
communes

Une réflexion sur les mobilités des personnes et des marchandises

Un document réglementaire



En cohérence avec les stratégies nationales, les projets de développement des territoires et leurs objectifs liés



Un projet de territoire

Reposant sur une stratégie à long terme et des actions clés à mettre en œuvre d'aujourd'hui à 2040

Un projet commun qui prend en compte la diversité des territoires et leurs actions

Ressort territorial de SYTRAL Mobilités

Un Plan de Mobilité partenarial et concerté, résultat d'un an d'échanges (octobre 2022 - septembre 2023) animés

par **SYTRAL**
MOBILITÉS



10

ateliers et séminaires avec les élus



1

panel de 29 citoyens



3

conférences - débats dans les territoires



2

enquêtes en ligne



18

groupes de travail techniques

Vers des mobilités qui participent à la qualité de la vie



© Thierry FOURNIER / Métropole de Lyon



Une offre de transports collectifs organisée autour de

10 lignes TER
et **61** gares

4 lignes de métro et **42** stations

7 lignes de tramway

170 lignes de bus et cars



Les **3/4** des déplacements font **moins de 5 km**

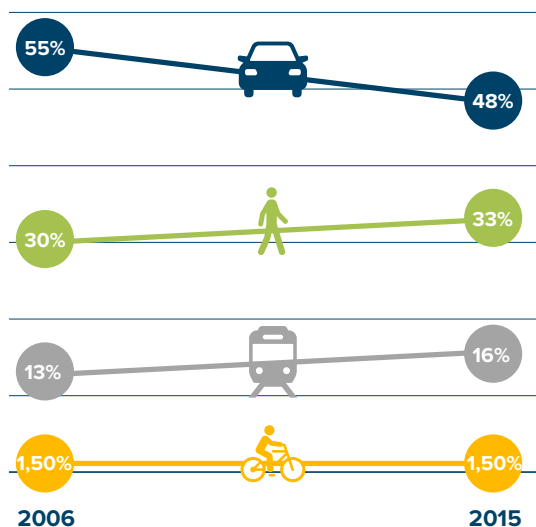


Plus de **1000 km** de pistes cyclables et voies vertes

La voiture, premier mode de déplacements malgré un usage en baisse



Près de **la moitié** des déplacements sont réalisés en voiture. Mais une tendance **à la baisse**



Parts modales dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités

4 ambitions du Plan de Mobilité au croisement des défis sociaux, économiques et environnementaux

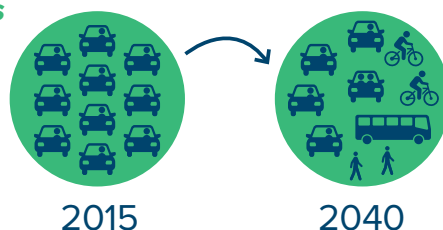


Un objectif : diminuer massivement les émissions de polluants et de gaz à effet de serre

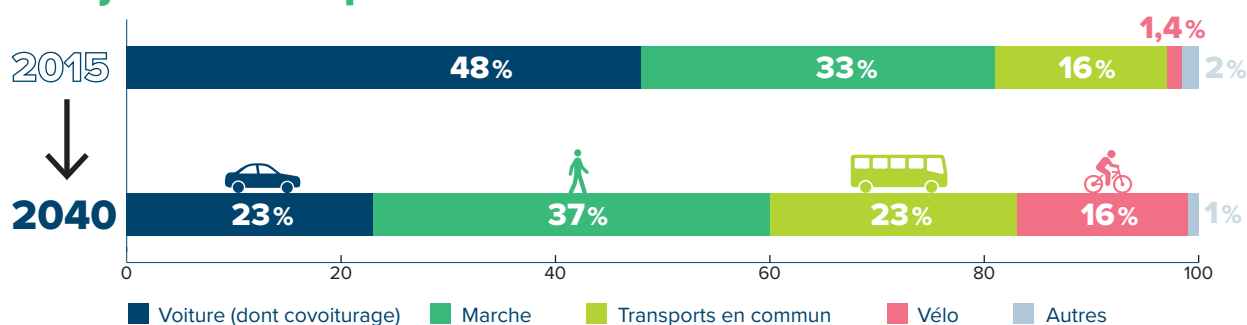


« Les enjeux climatiques imposent de réduire les kilomètres parcourus avec les modes motorisés. Pour atteindre les objectifs imposés par les engagements de l'État français, les kilomètres parcourus en voiture sur notre territoire doivent être divisés au moins par deux d'ici 2040."

Jean-Charles KOHLHAAS,
1^{er} Vice-président de SYTRAL Mobilités, Vice-président de la Métropole de Lyon



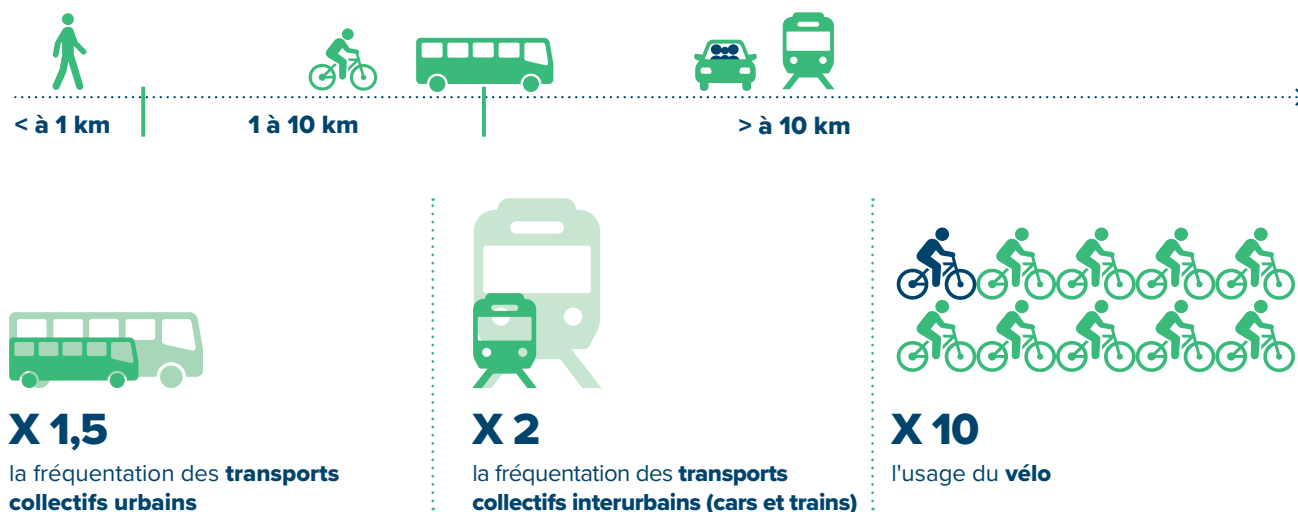
Des objectifs de report modal à atteindre



Comment agir ?

Par la mise en œuvre de solutions de report modal

Selon la longueur des déplacements



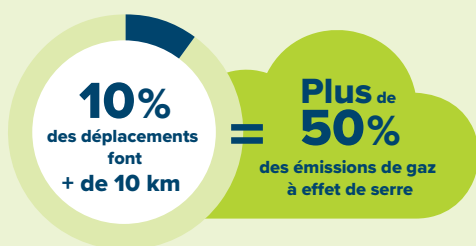
Il est essentiel de tenir compte des spécificités territoriales pour répondre au mieux à la diversité des besoins des habitants

LEVIER 1

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

Pourquoi ?

Parce que les déplacements longs sont les plus émetteurs de gaz à effet de serre



Parce que la voiture est souvent indispensable dans certains territoires



« Ici, on n'est pas à Lyon : on n'a pas d'autre choix que d'utiliser notre voiture ! »

Conférence - débat de Vaugneray

Comment agir ?

En permettant à chacun de trouver tout ce qu'il lui faut autour de chez lui

1



Réduire les déplacements longs

- = Favoriser l'**ancrage local** des emplois, des services, des commerces.
- = Renforcer les **centralités** pour organiser plus facilement les transports collectifs, le covoiturage, dans les territoires.

2



Un « dernier kilomètre » optimisé pour les marchandises

- = **Regrouper les flux de livraison** par des points de retraits de colis, des espaces urbains de distribution.



« L'articulation entre le Plan de Mobilité et les différents Schémas de Cohérence Territoriale (Scot) a été travaillée finement. L'enjeu est de desservir les espaces accueillant population, emplois et services. »

Pascal RONZIERE,
Vice-président de SYTRAL Mobilités, président de la Communauté d'Agglomération Villefranche - Beaujolais - Saône

Et concrètement :



© Jérémie CUENIN / Métropole de Lyon

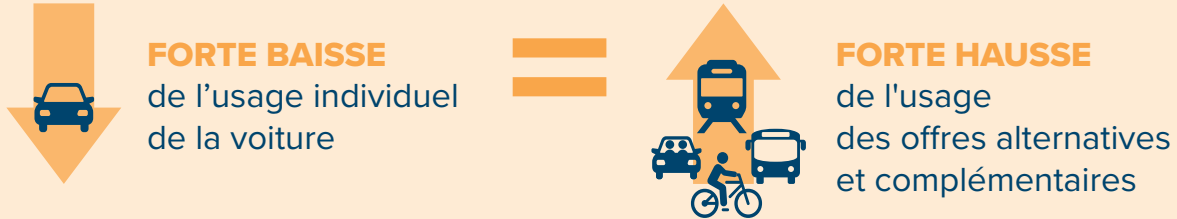
Organiser des services ambulants tels que le bus d'infos santé et social de la Métropole de Lyon

LEVIER 2

Poursuivre le développement des offres et des services de mobilité

Pourquoi ?

Parce qu'il faut proposer d'autres solutions pour se déplacer autrement qu'en voiture



Comment agir ?

En développant fortement les transports collectifs

1

Trains, métros, tramways, Cars et Bus à Haut Niveau de Service : un réseau structurant à la hauteur des enjeux

-  Une **place centrale du train** d'ici 2040. Des **trains au quart d'heure** en heure de pointe sur les principales lignes du territoire.
-  Un **nouveau réseau de Cars à Haut Niveau de Service (CHNS)** en complément du train.
-  Un **réseau de métro modernisé et aux capacités doublées**.
-  Un **développement du réseau de tramways et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)**.

Et concrètement :



Développer de nouvelles offres

2

Bus, cars, navettes fluviales, un maillage renforcé

Des **transports collectifs locaux** plus nombreux, plus performants et une nouvelle navette fluviale.

3

Un réseau unifié et plus attractif à l'échelle du territoire

Libellule, TCL et Cars du Rhône : **3 réseaux réunis en un seul, plus lisible et attractif.**

4

Un accès facile aux transports collectifs

À pied, à vélo, en covoiturage, en voiture, ... tout doit être fait pour **accéder simplement** aux transports collectifs.

Comment agir ?

En développant les aménagements nécessaires à la pratique des modes actifs

5



Des infrastructures pour les piétons et les vélos

Pour développer la pratique de la marche et du vélo, il est nécessaire de développer des aménagements et infrastructures.

- Une ville mieux aménagée pour **faciliter la marche**.
- Un **réseau cyclable structurant** à l'échelle du territoire, complété par des **réseaux locaux**.

En créant des services pour massifier le covoiturage

6



Un nouveau réseau structurant de covoiturage

Un **véritable réseau de covoiturage** à la manière d'un réseau de transports en commun avec des « lignes », des aménagements dédiés, une application unique.

En pensant les offres de mobilité pour tous

7



Des offres de mobilité adaptées aux usagers les plus vulnérables

Personnes en situation de **handicap, scolaires et étudiants, publics socialement en difficulté...** des **services spécifiques et adaptés**, proposés pour garantir le **droit à la mobilité**.

En développant les infrastructures et services logistiques

8



Le report modal pour les marchandises

Infrastructures ferroviaires et fluviales, cyclologistique en ville... il faut réunir les conditions pour limiter le développement du transport routier.



« **Développer de nouvelles offres dans le cadre d'un réseau unifié est une action forte pour favoriser les usages des transports collectifs.** »

Virginie CHAVEROT,
Vice-présidente de SYTRAL Mobilités, Vice-présidente de la
Communauté de Communes du Pays de l'Arbresle

Et concrètement :

© Eric Soudan, Alpaca Productions / SYTRAL Mobilités



Massifier l'usage du fret fluvial sur le Rhône et la Saône, notamment via le port de Villefranche-sur-Saône

LEVIER 3

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

Pourquoi ?

Parce que l'aménagement du territoire et de ses axes de circulation s'est développé autour de la voiture et au détriment des autres modes



60 à 75 %
de la voirie est dédiée à la voiture



« L'aménagement de l'espace public doit aussi être pensé dans une logique de partage entre différents modes et non pas en privilégiant un mode plutôt qu'un autre »

Panel citoyen

Comment agir ?

En réduisant l'attractivité de la voiture au profit des transports collectifs, du vélo, de la marche...

1



Sur la route, diminuer la place de la voiture et augmenter celle des autres modes

Les **autoroutes et les principales routes métropolitaines et départementales réaménagées en faveur des transports collectifs**, du covoiturage, et du vélo avec des voies dédiées, des vitesses abaissées...



« Dans les territoires les moins denses, le covoiturage est une solution intéressante pour réduire l'usage de la voiture. Des actions pour faciliter ces pratiques sont déjà en cours avec la mise en place d'une plateforme commune de mise en relation. »

Damien COMBET,
Vice-président de SYTRAL Mobilités, Vice-président
de la Communauté de Communes de la Vallée du Garon

2



Dans l'espace public, piétons et cyclistes prioritaires

Plus de confort et de sécurité en garantissant l'accessibilité pour toutes et tous, en baissant les vitesses de circulation...

3



Un stationnement automobile rationalisé

= Du stationnement quand la voiture est indispensable... et **moins de places de stationnement quand d'autres solutions sont possibles** en jouant sur le stationnement public et privé, sur la tarification...

Et concrètement :



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

© CCVG

Comment agir ?

En réduisant les impacts de la voiture quand elle reste nécessaire

4



Des véhicules moins polluants

Pour les déplacements restant à réaliser en voiture, **privilégier les véhicules les moins émetteurs de gaz à effet de serre et les moins polluants** (Zone à Faibles Émissions, développement des Infrastructures de Recharge des Véhicules Électriques).

5



Des usages partagés de la voiture

Covoiturage, autopartage, taxi, VTC...

les usages partagés de la voiture permettent de limiter le trafic, de moins polluer... tout en répondant aux besoins de mobilité.

Et si la voiture était une nouvelle forme de transport collectif ?

Et concrètement :



© CAVBS

Développer un service d'auto-partage comme Citiz, en gare de Villefranche-sur-Saône



© Thierry FOURNIER / Métropole de Lyon

Mettre en place des voies réservées au covoiturage sur les M6 et M7

En optimisant l'organisation des livraisons dans nos villes

6



Moins de nuisances liées à la logistique en ville

Des **réglementations** plus précises et plus coordonnées entre les territoires pour une meilleure organisation des livraisons en ville.

Cyclogistique, aires de livraison à durée limitée, limitation des livraisons à certains horaires... de nombreuses solutions sont à encourager selon les contextes locaux.

Et concrètement :



© Interface Transport

Des places mutualisées de stationnement et de livraison dans la Métropole de Lyon



© Thierry FOURNIER / Métropole de Lyon

L'utilisation de triporteur pour des livraisons de courses à domicile dans la Métropole de Lyon

LEVIER 4

Accompagner et encourager les changements de pratiques de mobilité

Pourquoi ?

Parce qu'on a nos habitudes et qu'il faut donner envie d'en changer

**Le MOIS
SANS MA VOITURE**
à Saint-Genis-Laval

Pendant l'opération
"Un mois sans ma voiture"
organisée par SYTRAL Mobilités
à Saint-Genis-Laval
du 15 mai au 15 juin 2024 :

- **105 personnes** ont relevé le défi en contrepartie d'un accès gratuit à toutes les offres de mobilité disponibles.

- À l'issue de l'expérimentation, **90 %** des participants ont indiqué qu'ils allaient changer leurs pratiques de mobilité.



« *L'accompagnement humain reste la clé de voûte du changement des pratiques de mobilité* »

Retour usagers et groupes de travail

Comment agir ?

En personnalisant davantage la communication et en accompagnant chacun dans ses choix de mobilité

1



Plus de conseil et de communication pour choisir sa mobilité selon son besoin

Des actions de communication et d'accompagnement **au plus près des habitants et adaptées à leurs situations individuelles.**

2



Des possibilités pour expérimenter toutes les solutions

Des offres comprenant des abonnements à divers services de mobilité comme l'offre "Découverte Mobilités".
Des séances de vélo-école pour tous.



« *Connaître les différentes solutions, les essayer et s'y sentir en sécurité sont des conditions indispensables pour changer les pratiques de déplacement.* »

Daniel VALERO, Vice-président de SYTRAL Mobilités,
1^{er} Vice-président de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais

Et concrètement :



© SYTRAL Mobilités

Des lieux dédiés à la mobilité, où apprendre à mieux connaître et essayer de nouvelles pratiques tels que l'Agence des mobilités de la Métropole de Lyon

Comment agir ?

En permettant de se déplacer facilement et en sécurité



3

Des déplacements sécurisés

- La prévention contre l'insécurité routière pour **diviser par deux les tués et blessés graves dès 2030.**
- la prévention contre la délinquance dans les transports collectifs. **Le sentiment d'insécurité ne doit pas être un frein aux mobilités.**



4

Des déplacements simples : vers un système d'information et de tarification unique

Une logique de **réseau de transport unifié** avec une seule application, un seul système d'information, **une seule grille de tarification, une billettique unique et des paiements facilités.**

Et concrètement :



Des campagnes de communication régulières de prévention en matière de sécurité et de délinquance sur le réseau TCL

En accompagnant aussi les acteurs du transport de marchandises



5

Un secteur du transport de marchandises de plus en plus exemplaire

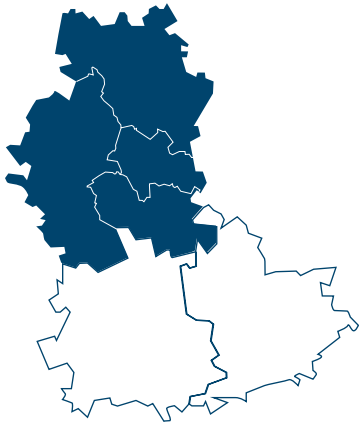
Labellisation, clauses environnementales dans la commande publique... **qui accompagnent le secteur dans sa transformation.**



6

Plus de connaissances et d'échanges pour optimiser la logistique

Un secteur mêlant de nombreux acteurs qu'il faut accompagner pour **développer les coopérations** qui permettront des changements importants de pratiques.



Beaujolais

Un bassin local de mobilité avec une forte composante rurale sur les coteaux et des zones plus denses à l'Est, le long du Val de Saône et avec Villefranche-sur-Saône comme polarité principale.



220 000
habitants



80 000
emplois



4 intercommunalités
représentant **116** communes



© Jean-michel DEBORDE

Oingt - Communauté de Communes Beaujolais Pierres Dorées



© CAVBS

Gare de Villefranche-sur-Saône - Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône

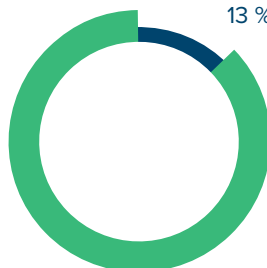


© Guillaume ROBERT-FAMY

Belleville-en-Beaujolais - Communauté de Communes Saône Beaujolais

De forts besoins en déplacements de proximité

87%
de déplacements **internes**
au Beaujolais dont **80 %**
font **moins de 10 km**

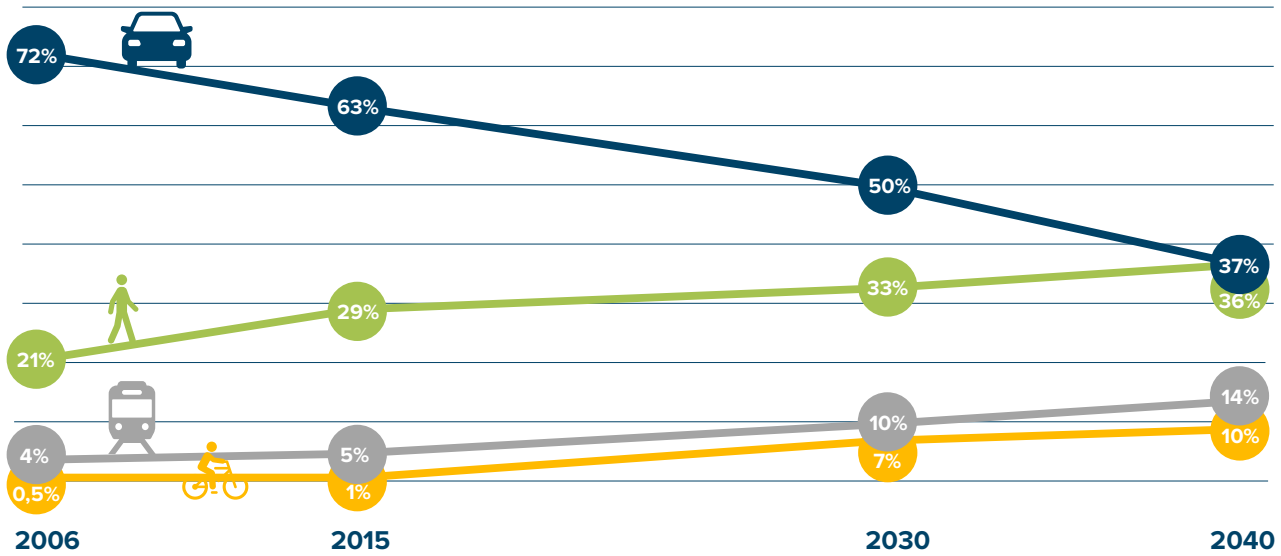


13 % des déplacements avec
l'extérieur mais qui représentent
54 % des kilomètres parcourus dans le territoire



Des objectifs ambitieux adaptés au potentiel du territoire

Objectifs de parts modales dans le bassin local de mobilité du Beaujolais



Au-delà des principaux modes de transport utilisés (voiture, transports collectifs, marche, vélo), des moyens utilisés de façon moins massive (moto, taxi, engin de déplacement personnel, ambulance, ...) sont regroupés dans une catégorie « Autres » (représentant de 1 à 3% des déplacements au total selon les territoires) qui ne figure pas dans ce graphique dans un souci de simplification du message.



© COR VPL

Tarare - Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien

Près des **2/3** des déplacements en voiture individuelle
230 000 déplacements de moins de 3 km réalisés en voiture chaque jour



Mais des alternatives plébiscitées quand elles sont performantes



34% des déplacements entre la Communauté d'Agglomération Villefranche-Beaujolais-Saône et Lyon effectués en train

Quelles priorités du Plan de Mobilité pour le Beaujolais ?



Répondre à la demande au sein des vallées et à la croissance des flux structurants en lien avec l'Agglomération lyonnaise en s'appuyant sur l'offre ferroviaire existante, complétée par des transports collectifs attractifs et du covoiturage.



Améliorer les offres de mobilité alternatives et complémentaires à la voiture individuelle en lien avec la desserte du cœur de la CAVBS et de la gare de Villefranche-sur-Saône, et contribuer au rééquilibrage est-ouest du territoire, notamment en transports collectifs et en covoiturage.



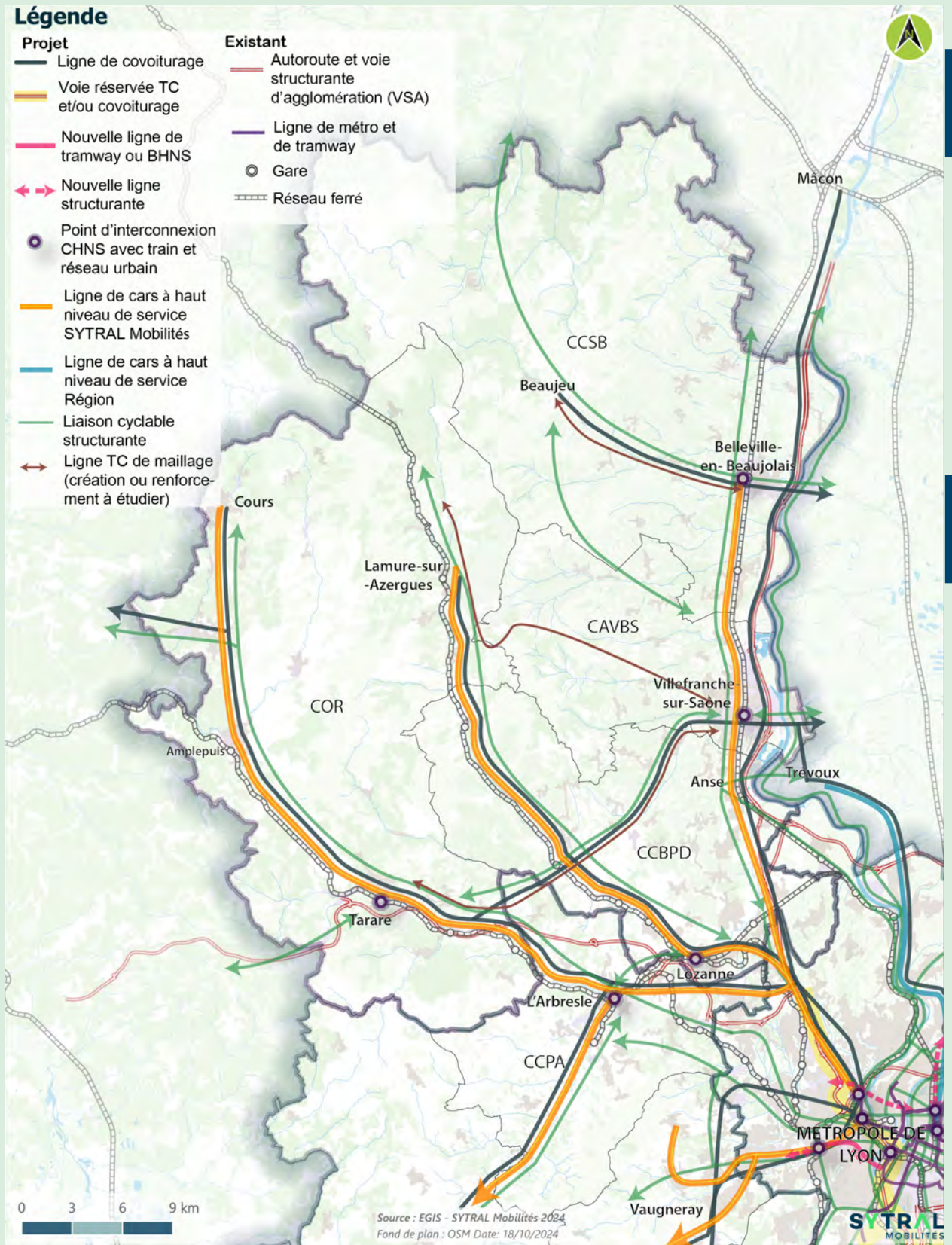
Désenclaver certaines parties du territoire par l'amélioration de l'articulation des réseaux et des infrastructures de modes actifs pour les déplacements courts, et en intermodalité avec les transports collectifs (notamment le transport à la demande).



Accompagner les changements de comportement en particulier dans les Quartiers prioritaires de la Politique de la Ville ou dans les entreprises.

Bassin local de mobilité du Beaujolais

Réseaux cibles structurants à l'horizon 2040



Le Plan de Mobilité prévoit un fort développement **des offres alternatives à la voiture d'ici 2030 et 2040**. On peut citer :

Des offres performantes en lien avec l'Agglomération lyonnaise et les territoires voisins

- **3 nouvelles lignes** structurantes de Car à Haut Niveau de Service avec des pôles de rabattement de proximité pour les arrêts les plus stratégiques
- **Une desserte au quart d'heure** des principales gares entre Lyon et Villefranche-sur-Saône
- **4 lignes de covoiturage** en lien avec les territoires voisins

Un maillage renforcé pour les liaisons est - ouest et avec Villefranche-sur-Saône

- Un renforcement **de la fréquence et des amplitudes** des lignes existantes
- Une **amélioration** de la desserte du territoire avec des lignes de maillage à étudier
- **2 nouvelles lignes** de covoiturage pour les liaisons est - ouest
- **Le développement d'un réseau cyclable structurant** s'appuyant sur les principaux axes du territoire

Et concrètement :



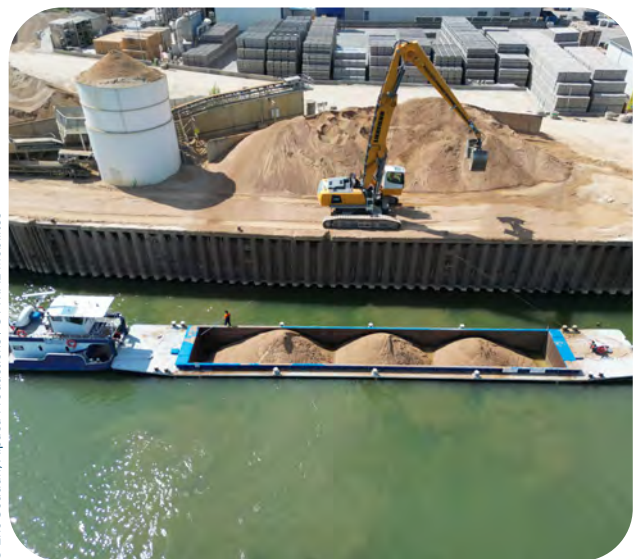
© Nicolas ROBIN

Une offre de maillage en transports collectifs renforcée - Villefranche-sur-Saône



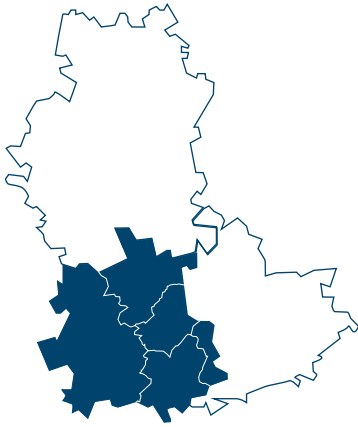
© Eric Soudan, Alpaca Productions / SYTRAL Mobilités

L'optimisation des stationnements automobiles et vélos dans les gares pour favoriser l'intermodalité (Belleville-en-Beaujolais)



© Eric Soudan, Alpaca Productions / SYTRAL Mobilités

Le développement du transport de marchandises sur la Saône en particulier pour la distribution urbaine et les matériaux de chantier (port de Villefranche-sur-Saône)



Ouest lyonnais

Un bassin local de mobilité **vallonné** et structuré par de **multiples petites polarités** urbaines.

À forte **dominante rurale à l'ouest**, il présente un caractère plus **périurbain à l'est** au contact de l'Agglomération lyonnaise.

Les Scot encouragent un **développement de proximité** à partir des villages existants.



116 000
habitants



55 000
emplois



5 intercommunalités
représentant **73 communes**



© COPAMO

Rivière - Communauté de Communes du Pays Mornantais



© CCML

Saint-Laurent-de-Chamousset - Communauté de Communes des Monts du Lyonnais



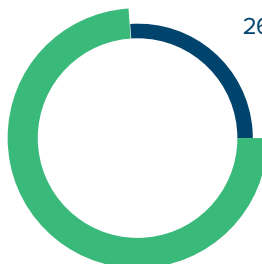
© CCVL

Paysage de la Communauté de Communes des Vallons du Lyonnais

De forts besoins en déplacements de proximité



74 %
de déplacements **internes**
à l'Ouest lyonnais dont **72 %**
font **moins de 10 km**

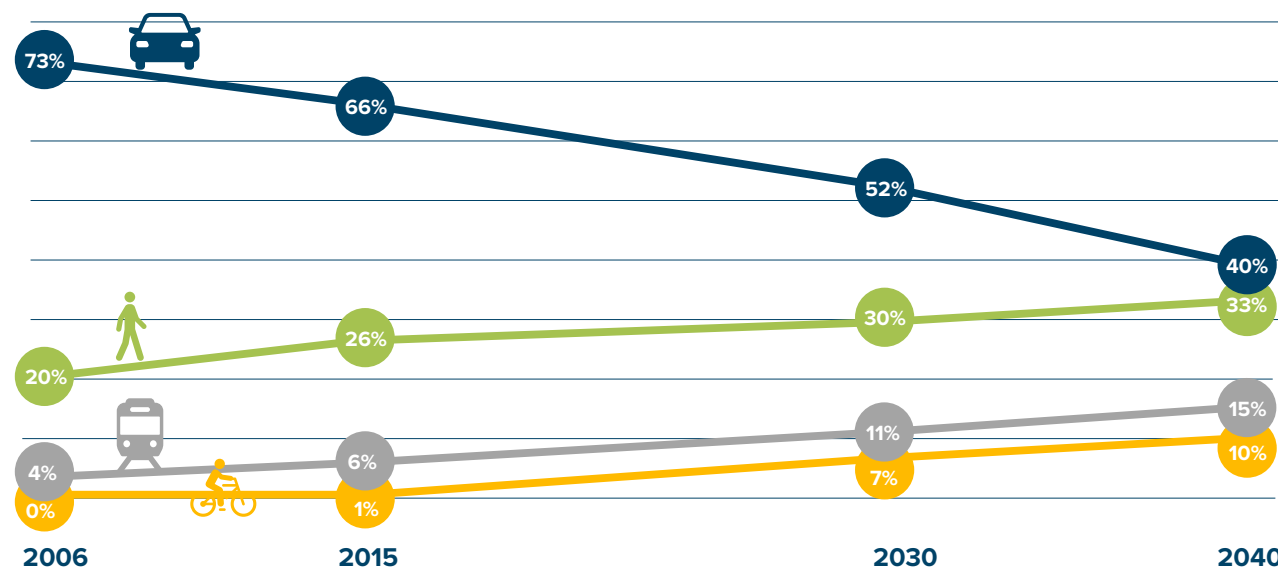


26 % des déplacements **en lien**
avec les territoires voisins,
qui représentent **70 % des**
kilomètres parcourus



Des objectifs ambitieux adaptés aux spécificités du territoire

Objectifs de parts modales dans le bassin local de mobilité de l'Ouest lyonnais



Au-delà des principaux modes de transport utilisés (voiture, transports collectifs, marche, vélo), des moyens utilisés de façon moins massive (moto, taxi, engin de déplacement personnel, ambulance, ...) sont regroupés dans une catégorie « Autres » (représentant de 1 à 3% des déplacements au total selon les territoires) qui ne figure pas dans ce graphique dans un souci de simplification du message.



© Dominique GRANDEMANGE / Avenirs.fr

Brignais - Communauté de Communes de la Vallée du Garon

Près des **2/3** des déplacements en voiture individuelle 

75 000 déplacements de moins de 3 km réalisés en voiture chaque jour

Mais des alternatives plébiscitées quand elles sont performantes

 environ **10 000** voyageurs quotidiens dans le tram - train de l'Ouest lyonnais

Quelles priorités du Plan de Mobilité pour l'Ouest Lyonnais ?



Offrir des alternatives à l'usage de la voiture solo pour les déplacements en lien avec l'Agglomération lyonnaise en s'appuyant sur le tram-train de l'Ouest Lyonnais, des dessertes en cars attractives et en étendant le réseau urbain de transports collectifs au-delà de la Métropole de Lyon.



Renforcer les offres de transports collectifs et de covoiturage permettant de relier les polarités du territoire et de rejoindre les zones d'emplois.



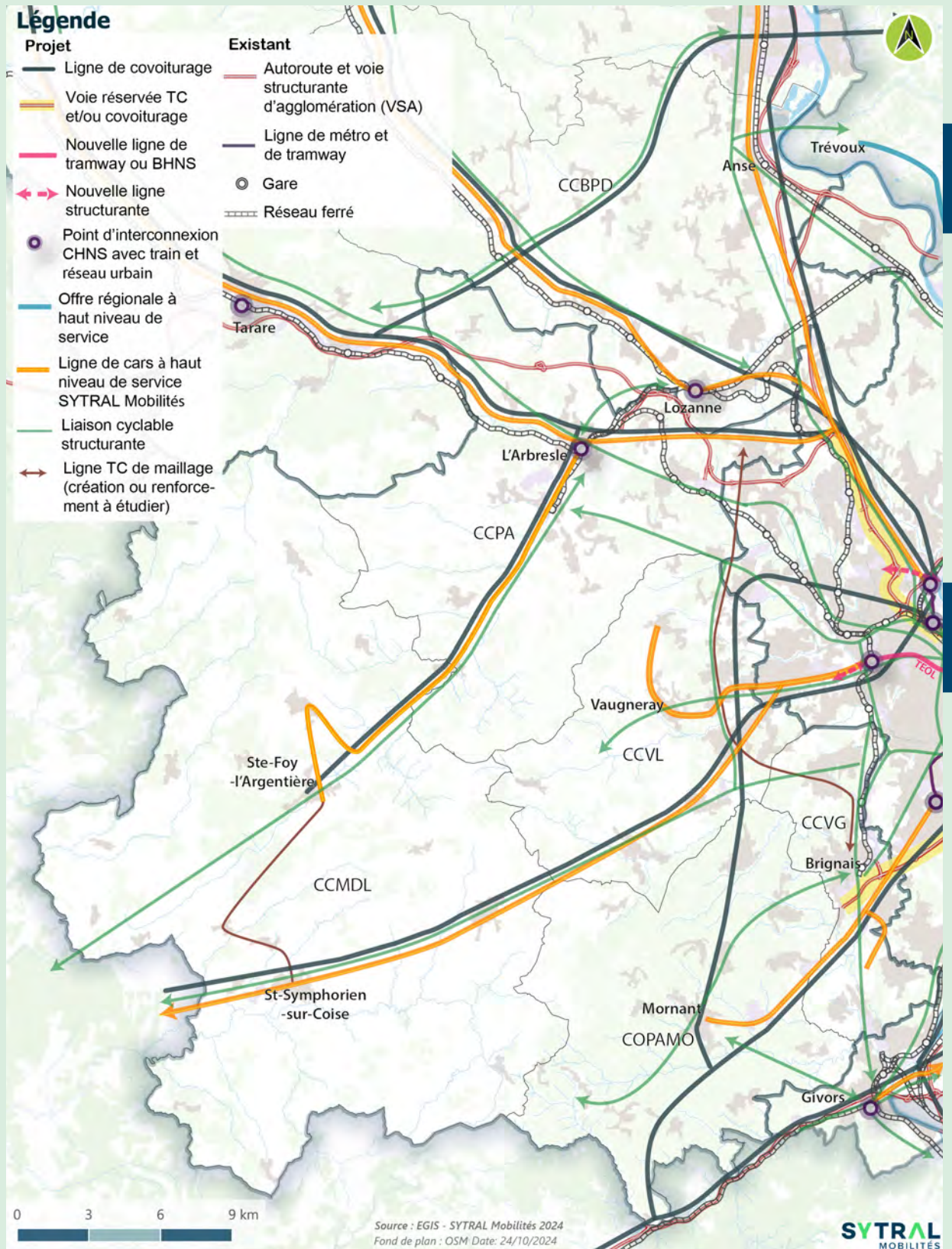
Contribuer au renforcement des centralités par la mise en œuvre d'alternatives confortables et sécurisées en modes actifs.



Améliorer l'articulation des réseaux et permettre aux habitants un accès facilité aux offres de transports collectifs en développant des pôles de rabattement de proximité.

Bassin local de mobilité de l'Ouest lyonnais

Réseaux cibles structurants à l'horizon 2040



Le Plan de Mobilité prévoit un fort développement **des offres alternatives à la voiture d'ici 2030 et 2040**. On peut citer :

Des offres performantes en lien avec l'Agglomération lyonnaise

— **6 nouvelles lignes**

structurantes de Cars à Haut Niveau de Service avec des pôles de rabattement de proximité pour les arrêts les plus stratégiques

— **Le renforcement des 3 branches du tram - train** de l'Ouest lyonnais.

Des études pour développer le réseau ferroviaire (Brignais - Givors / Vallée de la Brévenne)

— **4 nouvelles lignes de covoiturage**

Un maillage renforcé pour les liaisons entre les polarités de l'Ouest lyonnais

— Un renforcement **de la fréquence et des amplitudes** des lignes existantes

— **Le développement d'un réseau cyclable structurant**

mettant en lien les intercommunalités et leurs réseaux locaux avec les Voies Lyonnaises de la Métropole de Lyon

Et concrètement :



© SYTRAL Mobilités

Le développement de transports à la demande et de services de mobilité solidaire, comme dans le secteur de Techlid



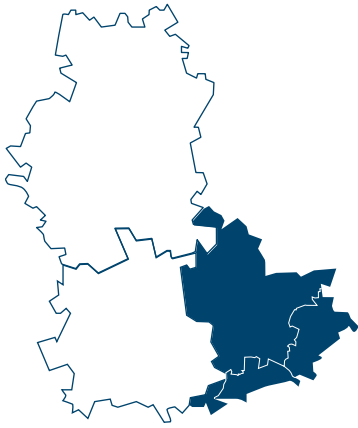
© CCVG

L'organisation d'événements festifs et sportifs de sensibilisation à l'usage du vélo, comme dans la Communauté de Communes de la Vallée du Garon



© CCVG

Des zones aménagées pour protéger piétons et cyclistes (Chaponost - Communauté de Communes de la Vallée du Garon)



Agglomération lyonnaise

L'Agglomération lyonnaise constitue le **cœur urbain de l'aire métropolitaine lyonnaise**. Du fait de son poids démographique et économique, les déplacements en lien avec ce territoire représentent à eux seuls **82 % de l'ensemble des déplacements du ressort territorial**.

En matière d'évolution du territoire, le SCOT de l'Agglomération lyonnaise préconise une **organisation urbaine multipolaire** dans une recherche de proximité accrue entre habitat, activités et services.



1,5
million d'habitants



776 000
emplois



1 métropole
et **2 intercommunalités**
représentant **72 communes**



© AdobeStock

Lyon - Métropole de Lyon



© CCEL

Genas - Communauté de Communes de l'Est Lyonnais

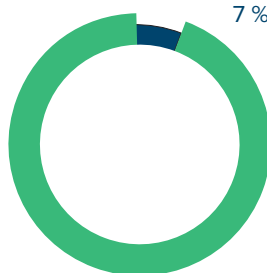


© CCPO

Communay - Communauté de Communes du Pays de l'Ozon

De forts besoins en déplacements de proximité

93 %
de déplacements **internes**
à l'Agglomération lyonnaise
dont **94 %** font **moins de 10 km**



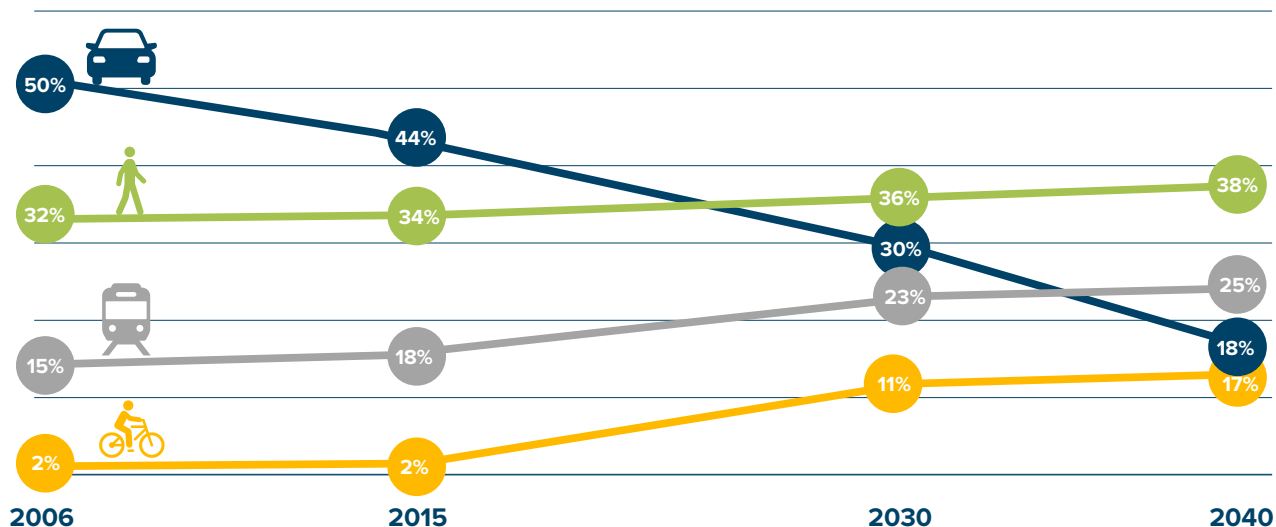
7 % des déplacements **avec l'extérieur**, mais de plus longues distances qui représentent

40 % de l'ensemble des kilomètres parcourus




Des objectifs ambitieux pour détrôner la voiture

Objectifs de parts modales dans le bassin local de mobilité de l'Agglomération lyonnaise



Au-delà des principaux modes de transport utilisés (voiture, transports collectifs, marche, vélo), des moyens utilisés de façon moins massive (moto, taxi, engin de déplacement personnel, ambulance, ...) sont regroupés dans une catégorie « Autres » (représentant de 1 à 3% des déplacements au total selon les territoires) qui ne figure pas dans ce graphique dans un souci de simplification du message.

44%
des déplacements
en voiture individuelle



933 000
déplacements de moins de 3 km
réalisés en voiture chaque jour

Des **différences importantes** dans les offres et les pratiques de mobilité à prendre en compte **entre la Métropole de Lyon et le reste de l'Agglomération lyonnaise, notamment le secteur du Pays de l'Ozon et de l'Est Lyonnais.**

Quelles priorités du Plan de Mobilité pour l'Agglomération lyonnaise ?



Réduire les nuisances liées au transport : bruit, pollution et congestion aux abords des principales infrastructures routières (M6, M7, Boulevard Périphérique, A43...), occupation de l'espace public dans les cœurs de villes et de villages, ...



Poursuivre le développement du réseau de transports collectifs et de l'offre ferroviaire afin d'améliorer la desserte en lien avec le cœur d'Agglomération et de mailler le territoire en liaisons périphériques.



Donner toute leur place au vélo et à la marche pour les déplacements de proximité et en connexion avec les offres de transports collectifs, notamment les gares, stations de métro et de tramway, en dehors du cœur de la Métropole de Lyon.



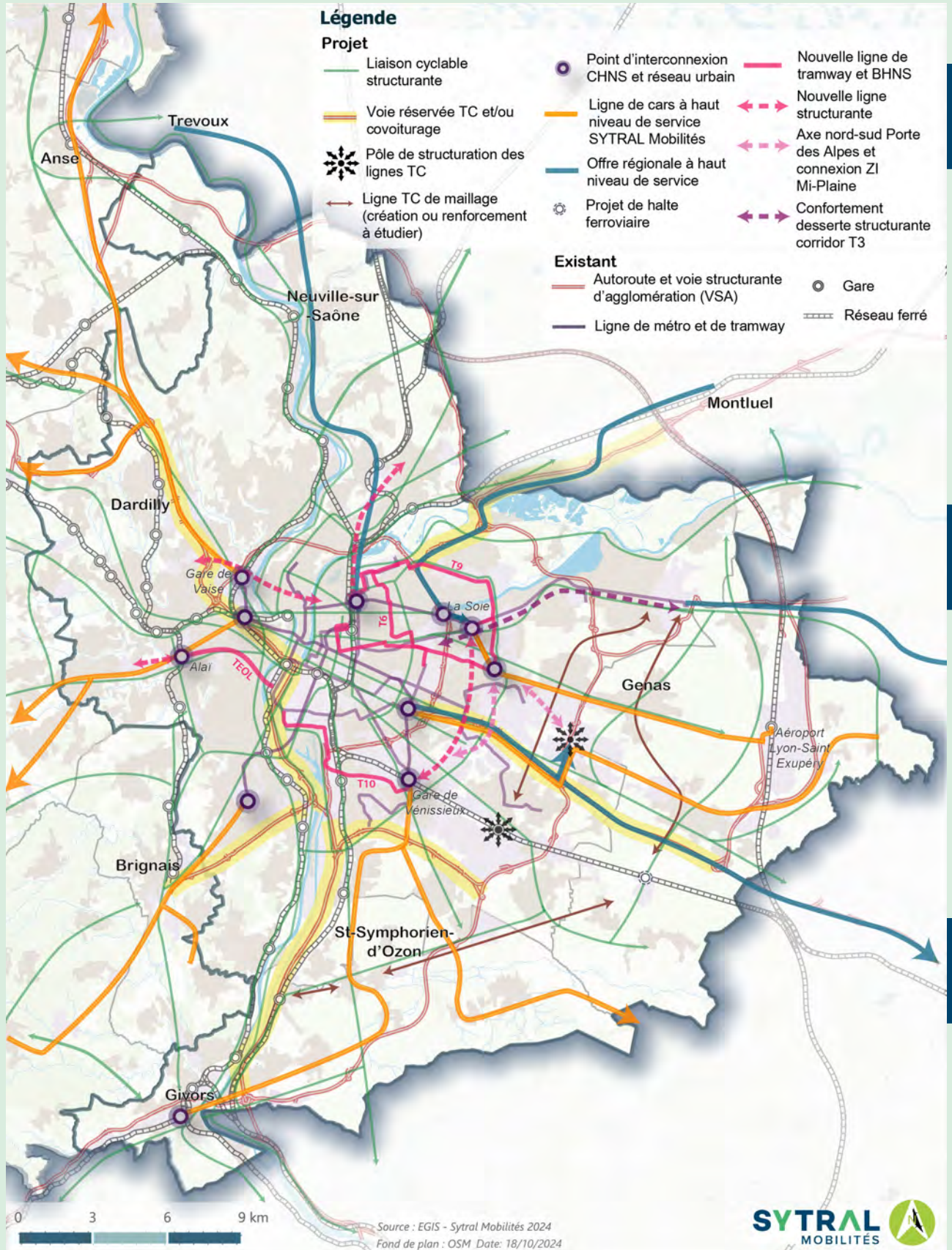
Accompagner les changements de comportement, en particulier dans les Quartiers prioritaires de la Politique de la Ville ou dans les entreprises, en faisant évoluer l'image des modes et tester les nouvelles solutions.



Accélérer le report modal des flux de marchandises afin de réduire les trafics de poids-lourds, en proposant une chaîne logistique intégrant des possibilités ferroviaires, fluviales et cyclologistiques.

Bassin local de mobilité de l'Agglomération lyonnaise

Réseaux cibles structurants à l'horizon 2040



Le Plan de Mobilité prévoit un fort développement des **offres alternatives à la voiture d'ici 2030 et 2040.**

Parmi ces dernières, on peut citer :

Des offres performantes pour améliorer l'accessibilité au cœur de l'Agglomération

- **11 nouvelles lignes** structurantes de Cars à Haut Niveau de Service (CHNS)
- **+ 3 lignes** régionales de Cars à Haut Niveau de Service
- **Une desserte ferroviaire au quart d'heure** en heure de pointe sur l'ensemble des branches et une amplitude élargie
- **14 lignes de covoiturage** desservant le cœur de l'Agglomération et les grandes zones d'emploi, en connexion avec le réseau urbain structurant

Une poursuite du développement des réseaux de transports collectifs

- **Un doublement** de la capacité du réseau métro
- **La poursuite du développement du réseau de tramways et de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) :** T9, T10, T6 Nord, BHNS Part-Dieu - Sept Chemins, desserte de rocade La Soie / Vénissieux complétée d'une ligne BHNS Sept Chemins - Porte des Alpes - Parilly, desserte du Plateau Nord, Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL), ligne structurante Lyon Part-Dieu vers Ecully
- **Un renforcement** du maillage local de bus et de cars

Un effort particulier sur les modes actifs

- **Un réseau cyclable structurant** aménagé d'ici 2040
- **Une multiplication par 3** des surfaces d'aires piétonnes dans la Métropole de Lyon d'ici à 2030
- La finalisation du réseau des **Voies Lyonnaises (350 km)** d'ici 2030, accompagné d'un maillage cyclable plus local

Et concrètement :



© Anais MERCEY / Métropole de Lyon

Le déploiement des Voies Lyonnaises dans la Métropole de Lyon



© Atelier Villes et Paysages / SYTRAL Mobilités

Le développement du futur tram T9 sur l'avenue du Mens à Villeurbanne et des aménagements cyclables



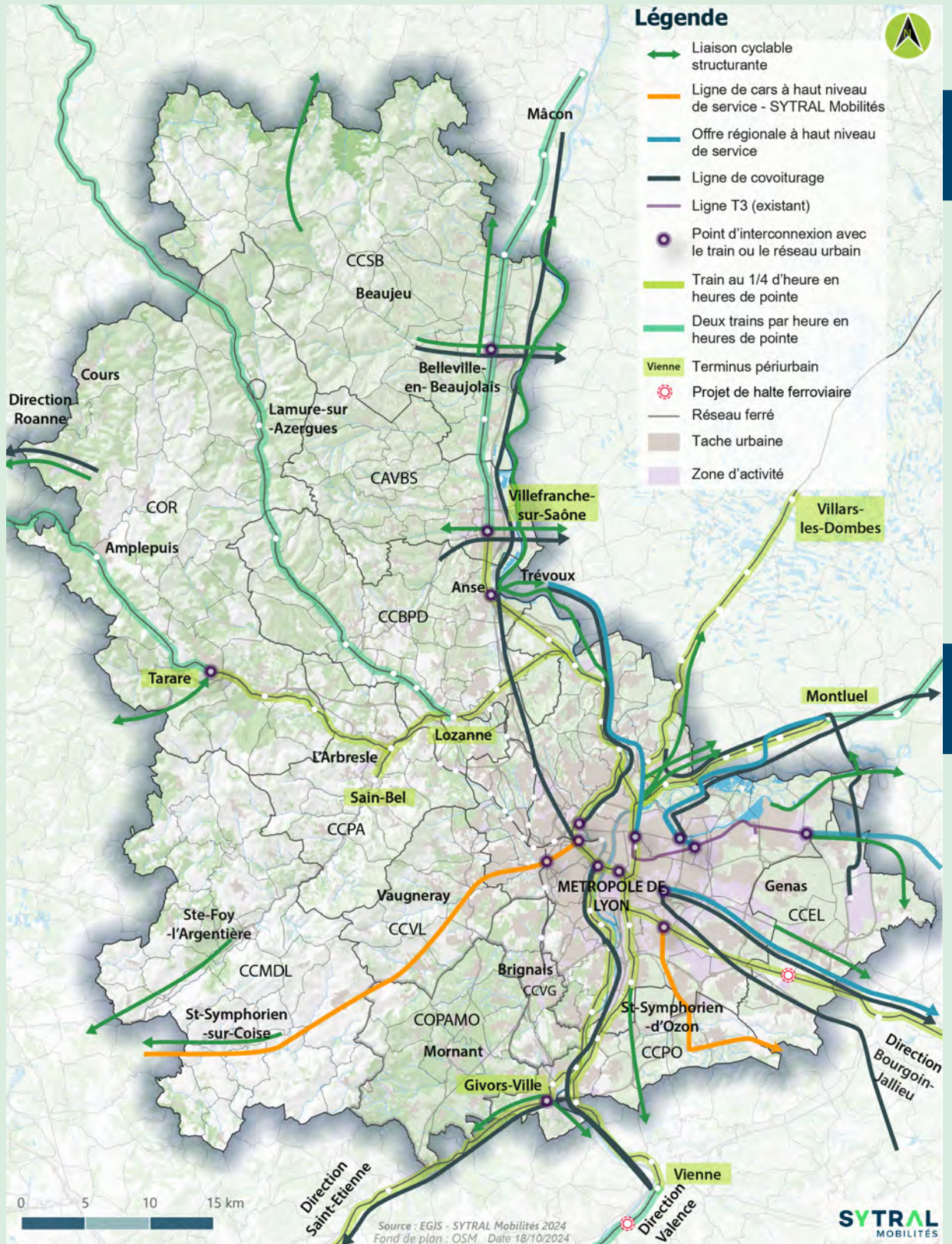
© Anais MERCEY / Métropole de Lyon

Le développement de la cyclologistique et des espaces urbains de distribution pour les flux de marchandises du dernier kilomètre

Territoires voisins

Les actions en lien avec les territoires voisins

Réseaux cibles structurants à l'horizon 2040



Le Plan de Mobilité prévoit un fort développement **des offres alternatives à la voiture d'ici 2030 et 2040**. On peut citer :

Des offres performantes pour améliorer l'accessibilité à l'Agglomération lyonnaise

- **1 nouvelle liaison**
à haut niveau de service Meyzieu - Crémieu (emprise du Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL))
- **3 nouvelles lignes régionales de Cars**
à Haut Niveau de Service (Lyon - Trévoux, Lyon - Bourgoin-Jallieu, Lyon - Montluel)
- **7 nouvelles lignes de covoiturage**
desservant le cœur de l'Agglomération lyonnaise et les grandes zones d'emploi
- Des dessertes **au quart d'heure à l'heure de pointe** jusqu'à Villars-les-Dombes, Montluel, Bourgoin-Jallieu, Vienne et Saint-Étienne

Une continuité des réseaux structurants cyclables pour les déplacements de proximité

- Une amélioration **des continuités cyclables** avec les territoires voisins et des raccordements aux **Voies Lyonnaises** de la Métropole de Lyon

Et concrètement :



© Eric Soudan, Alpacca Productions / SYTRAL Mobilités

Des études d'opportunité pour des réseaux de transports collectifs dépassant les limites administratives afin d'approfondir les coopérations possibles



© Eric Soudan, Alpacca Productions / SYTRAL Mobilités

Améliorer les conditions de franchissement de la Saône, pour les transports collectifs et les modes actifs - Exemple du pont de Belleville-en-Beaujolais



8,5%
de l'ensemble des déplacements au sein du ressort territorial de SYTRAL Mobilités **se font en lien avec les territoires voisins**



8/10
de ces déplacements avec les territoires voisins sont en lien avec **l'Agglomération lyonnaise**

7/10 font plus de **10 km**



8/10
se font en voiture



SYTRAL MOBILITÉS
21 BOULEVARD MARIUS VIVIER MERLE
69 003 LYON
WWW.SYTRAL-MOBILITES.FR

SYTRAL
MOBILITÉS