



Les mobilités dans la **Métropole de Lyon**

Stratégie et politiques publiques déployées

INTRODUCTION : Contexte institutionnel, d'où nous partons, où nous en sommes, où nous allons

La stratégie déployée par la Métropole de Lyon sur les mobilités

- Réduire l'impact négatif des véhicules personnels sur la qualité de vie
- Optimiser l'usage des véhicules en circulation et en stationnement
- Permettre et encourager le report modal de la voiture individuelle vers les alternatives
- Accompagner les changements de comportements de mobilité
- Mieux prendre en compte les activités logistiques pour réduire leurs impacts

ZOOM : une approche intégrée des espaces publics

INTRODUCTION – Contexte institutionnel sur le périmètre de la Métropole de Lyon

Le territoire de la Métropole

58 communes

1,4 M d'habitants

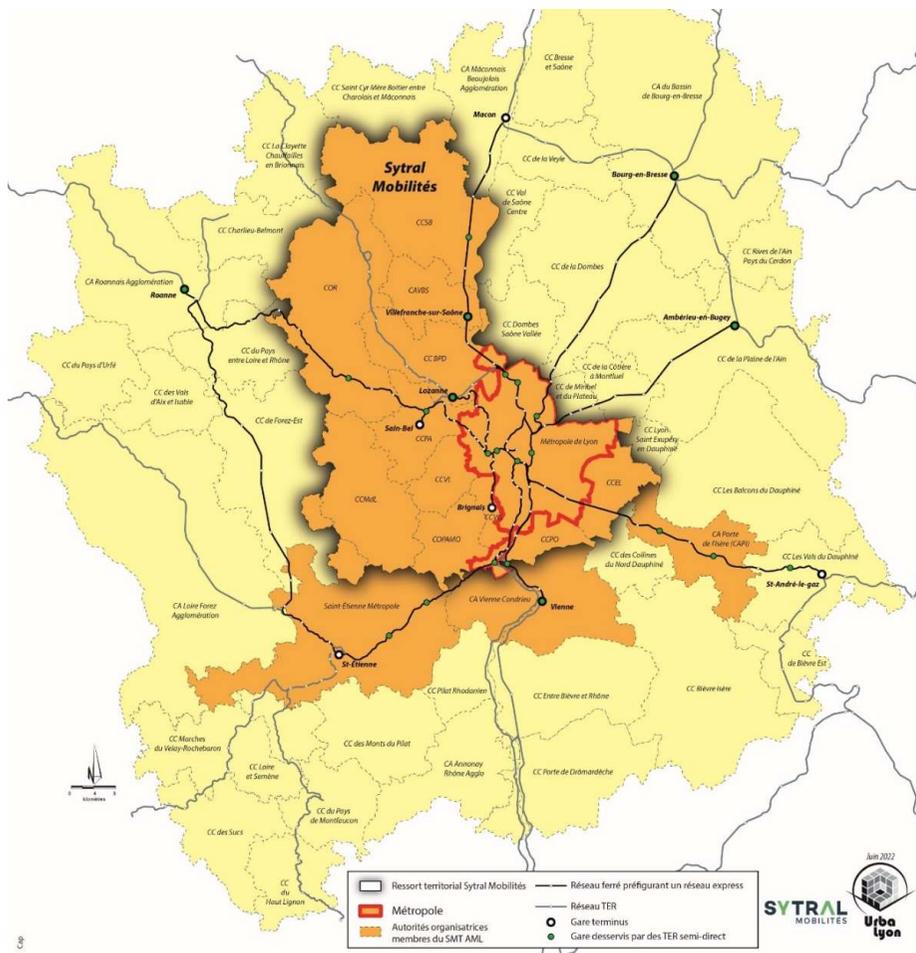
Croissance en 6 ans :
+75 000 habitants

2,2 M d'habitants

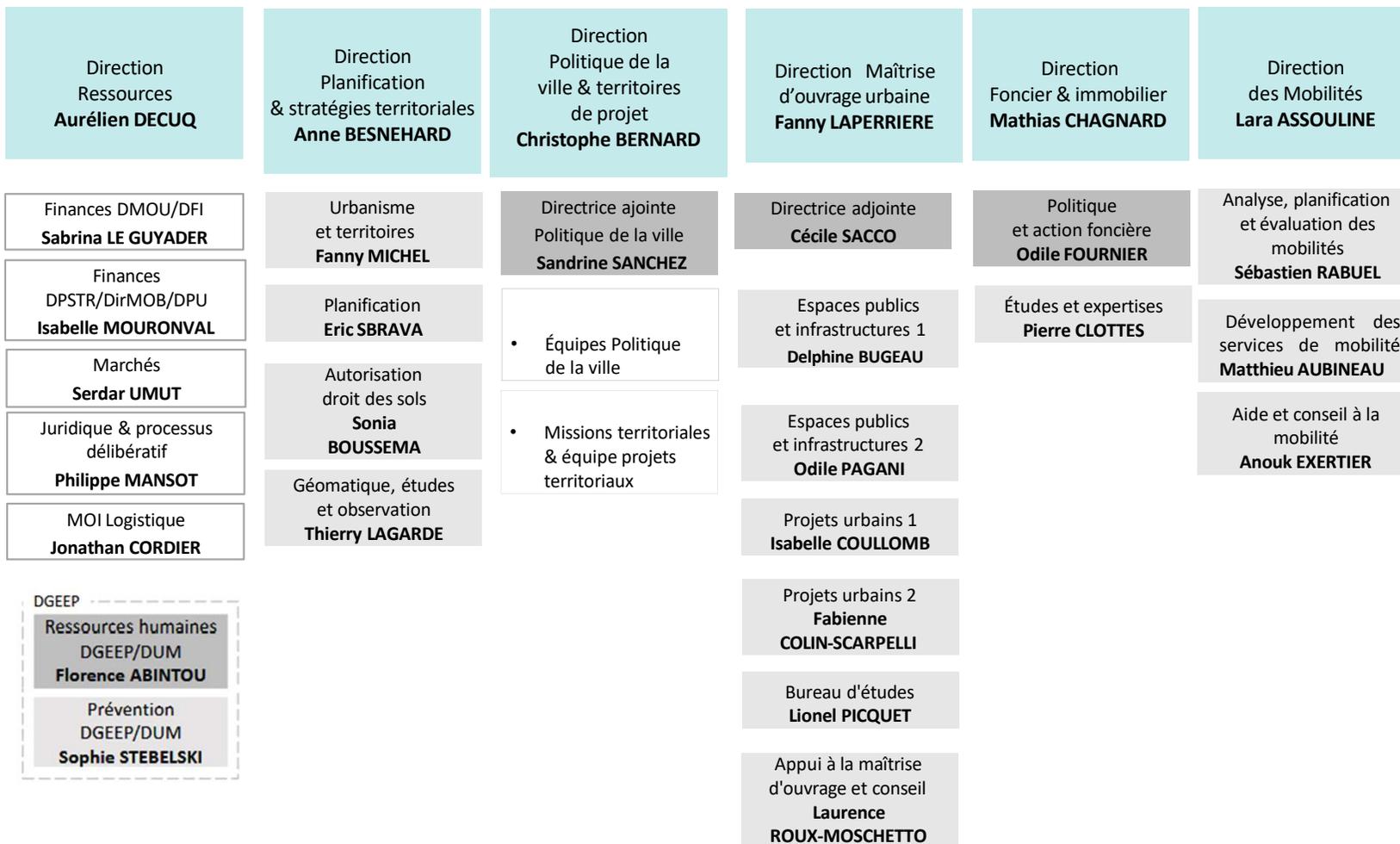
dans l'aire d'attraction
de Lyon



INTRODUCTION – Contexte institutionnel sur le périmètre de la Métropole de Lyon



Organigramme de la Délégation de l'Urbanisme et des Mobilités (DUM)



INTRODUCTION – D’où partons-nous ?

➤ **Le trafic routier au cœur des enjeux de politiques publiques**

→ **Un obstacle à la neutralité carbone**

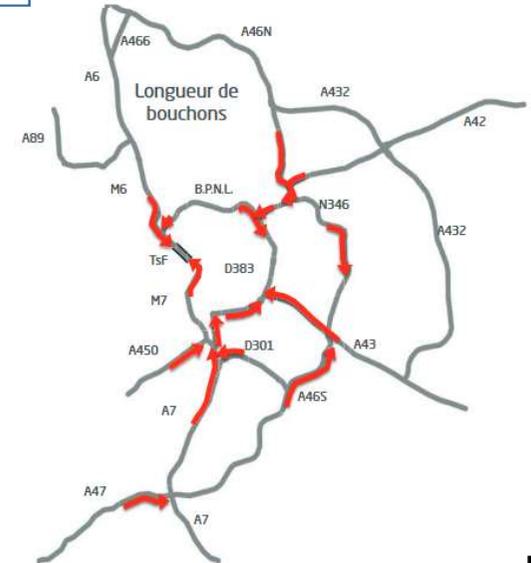
35% des gaz à effet de serre produits par le trafic routier

→ **Un enjeu de santé publique**

Pollution de l’air : 68% des habitants exposés à des niveaux de NO₂ au-dessus des valeurs recommandées

Bruit : 17% des habitants exposés à un bruit routier supérieur aux recommandations

Accidentologie : en 2021, plus de 1300 personnes tuées ou gravement blessées dans les accidents de la route, dont 1/4 sont des piétons/cyclistes

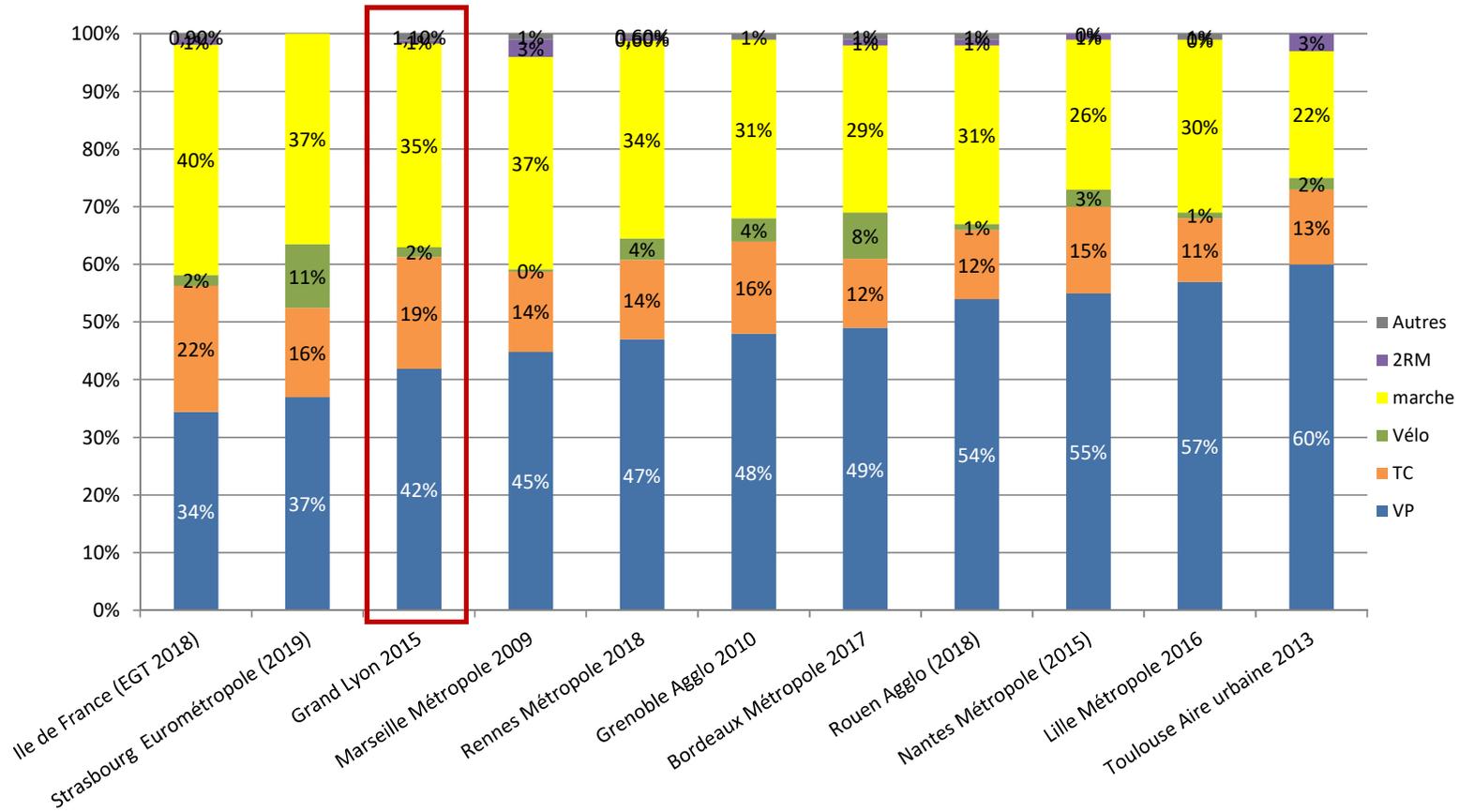


Longueur des tronçons congestionnés sur le réseau routier structurant de la Métropole de Lyon

Exposition à la pollution au dioxyde d’azote sur le territoire de la Métropole de Lyon en 2019

INTRODUCTION – D'où partons-nous ?

Parts modales dans la Métropole de Lyon relativement aux autres métropoles françaises



INTRODUCTION – Où nous en sommes



Évolution des usages de mobilité depuis 2019

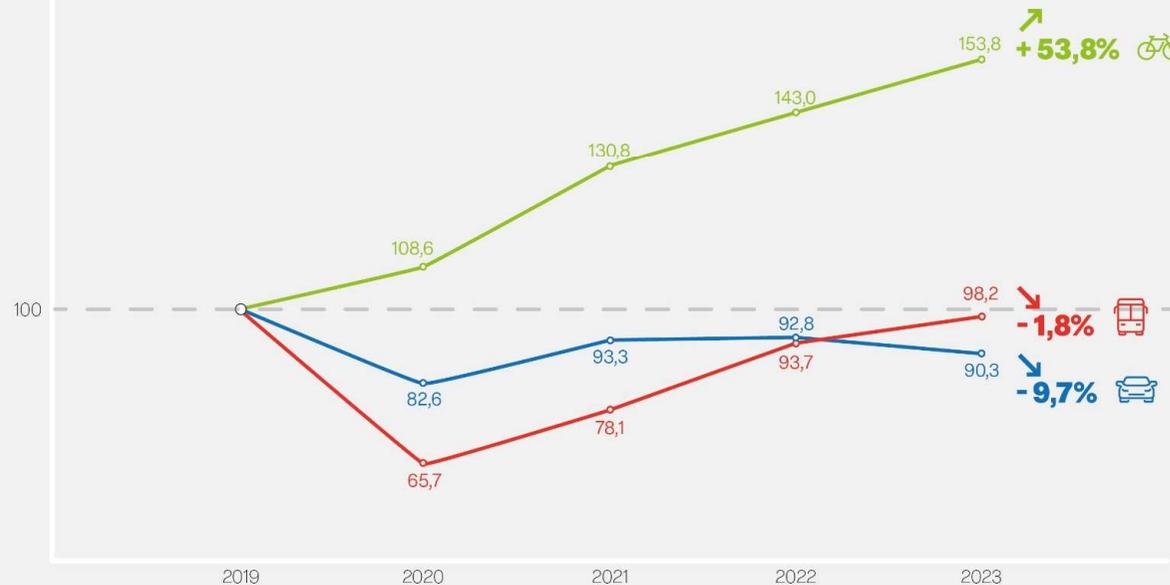
- **Évolution vélo (et trottinettes)**
+ 53,8%
~150 000 passages enregistrés par jour (2023)
- **Évolution TC**
-1,8%
~1 354 000 voyages par jour (2023)
- **Évolution voiture**
- 9,7 %
~1 700 000 déplacements par jour (EMD - 2015)

Données récupérées sur l'ensemble des dispositifs de comptage présents sur la métropole corrigées des compteurs en panne et redressées pour ne tenir compte que des compteurs disponibles au moins 40% du temps sur l'ensemble de la période d'analyse.

Données TC : billettique SYTRAL

Évolution de l'usage du vélo, du réseau TCL et de la voiture sur le territoire de la Métropole de Lyon depuis 2019

MÉTROPOLE
GRAND LYON



Légende :

Fréquentation 2019
tous secteurs
Base 100

Comptages vélos

Comptages routiers

Fréquentation du réseau TCL
(nombre de voyages
source : SYTRAL Mobilités)

Source : Métropole

MÉTROPOLE
GRAND LYON

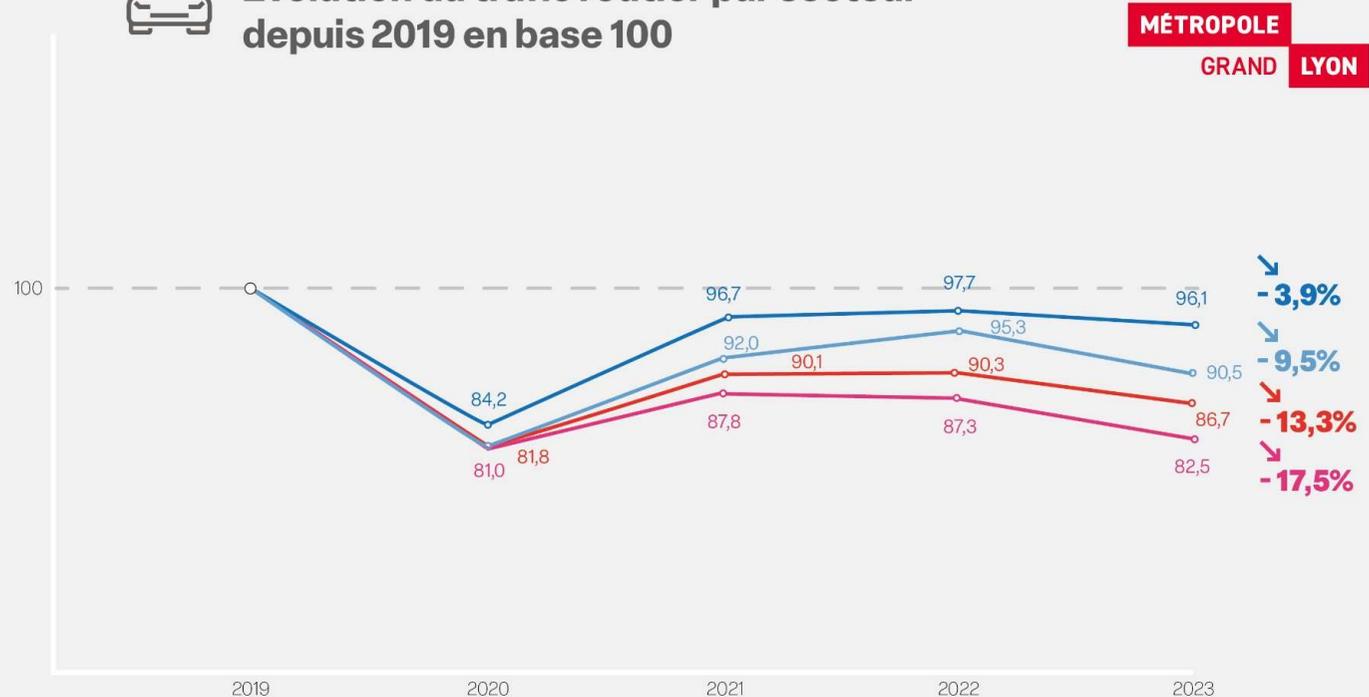
INTRODUCTION – Où nous en sommes

Une baisse soutenue du trafic voiture depuis 2019

- Baisse généralisée d'ampleur différente selon le secteur.
- Baisse plus forte sur le réseau de desserte urbain.
- Baisse plus faible sur le réseau de voies rapides;



Évolution du trafic routier par secteur depuis 2019 en base 100



Légende :

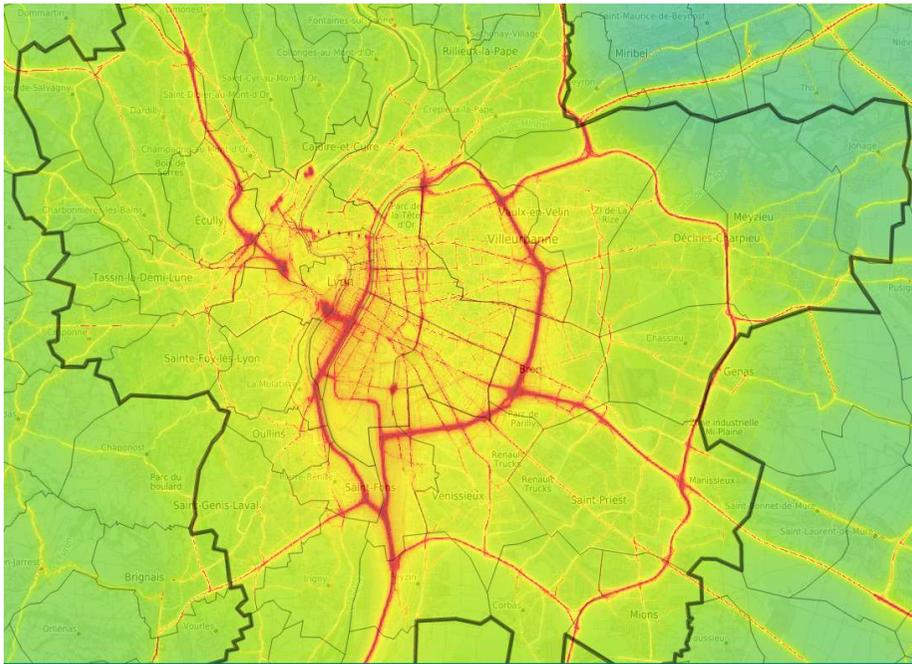
- Fréquentation 2019 tous secteurs Base 100
- Voies rapides (périph, A43, M6, M7...)
- Périphérique Seul
- ZFE (hors voies rapides)
- Hypercentre

Source : Métropole

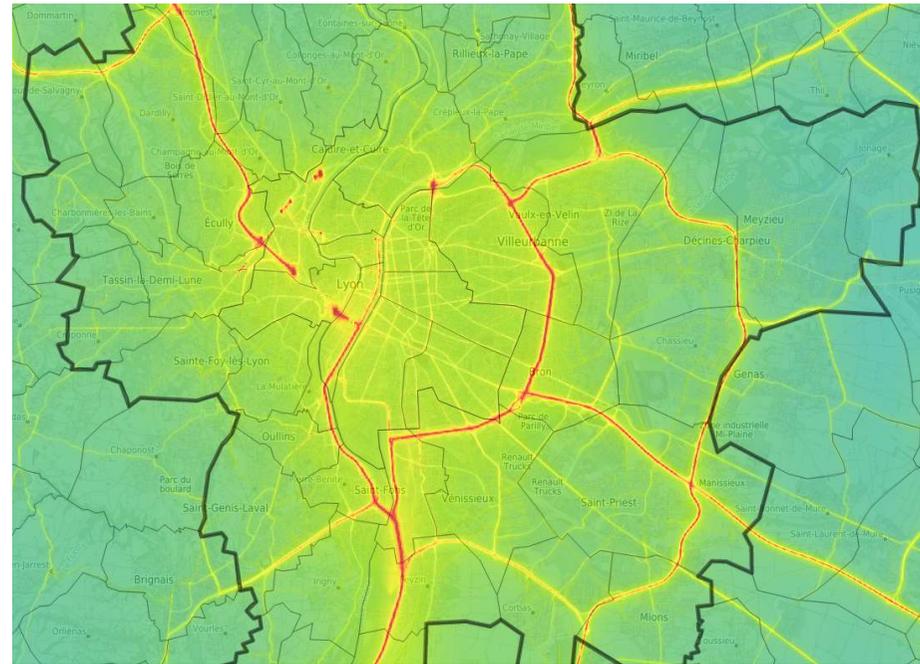
INTRODUCTION – Où nous en sommes

➤ Une amélioration notable de la qualité de l'air à poursuivre

2019

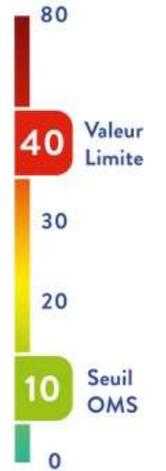


2023



Valeurs en $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Moyenne annuelle en $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$



Concentration en dioxyde d'azote
source : Atmo AuRA

<https://auvergnerhonealpes.terroir.fr/>

L'amélioration de la qualité de l'air concerne aussi la 1^{ère} et la 2^{nde} couronne. La réduction de la teneur en NO_2 est globale même si certains secteurs restent au-dessus de la valeur limite UE 2008.

INTRODUCTION – Où nous allons



➤ DES **AMBITIONS CLES** POUR LES MOBILITES DE DEMAIN

- Des mobilités comme leviers de **bien-être et de santé**
- Des mobilités pour **tous et dans tous les territoires**
- Des mobilités adaptées aux **temporalités des modes de vie**
- Des mobilités largement **décarbonées**

➤ TRADUITES EN **OBJECTIFS PHARES** POUR 2040

- **Diviser par 2** le nombre de déplacements en voiture solo
- Réduire par cela de **42% la longueur des déplacements voiture**
- **Réduire de 64% les émissions de GES** liés aux transports
- Atteindre **0 blessés graves/tués** dans les accidents de la route en 2050

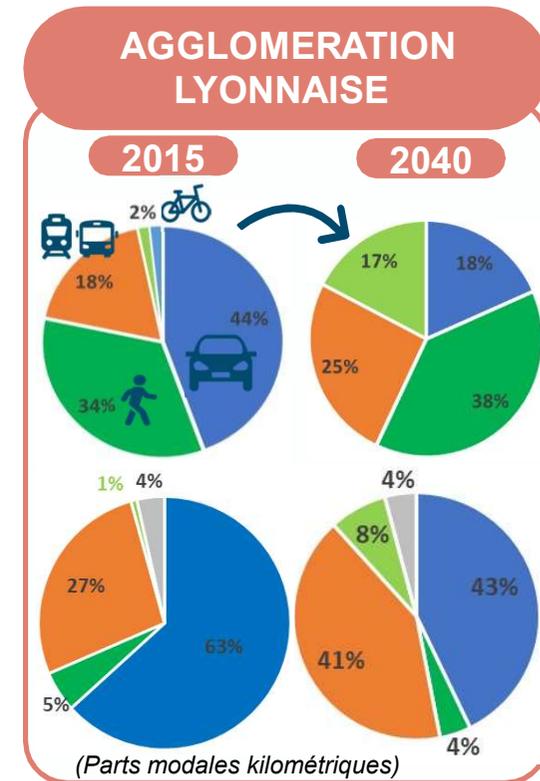
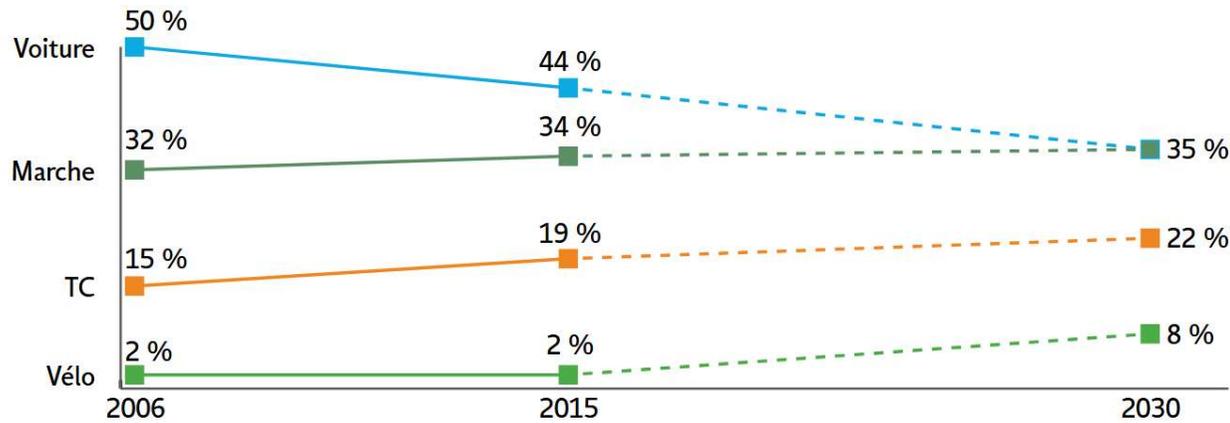
INTRODUCTION – Où nous allons



➤ **DES OBJECTIFS DE PARTS MODALES RENOUVELES MARQUANT UN SAUT D'AMBITION POUR LES MOBILITES**

Objectifs du Plan de Mobilité 2025-2040 (à venir) :

Objectifs du Plan de Déplacement Urbain 2017-2030



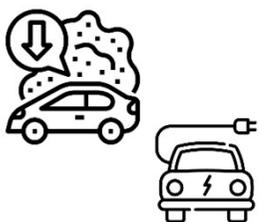
MÉTROPOLE
GRAND
LYON



LA POLITIQUE METROPOLITAINE SUR LES MOBILITES – Stratégie globale

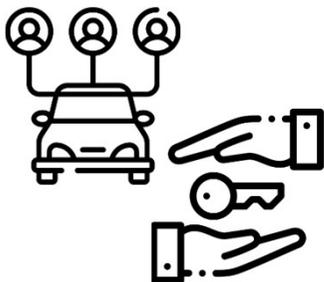
1.

Réduire l'impact négatif des véhicules motorisés sur le cadre de vie



2.

Optimiser l'usage des véhicules en circulation et stationnement



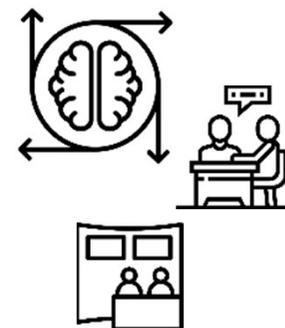
3.

Permettre et encourager le report modal de la voiture vers les alternatives



4.

Encourager les changements de comportements de mobilité



5.

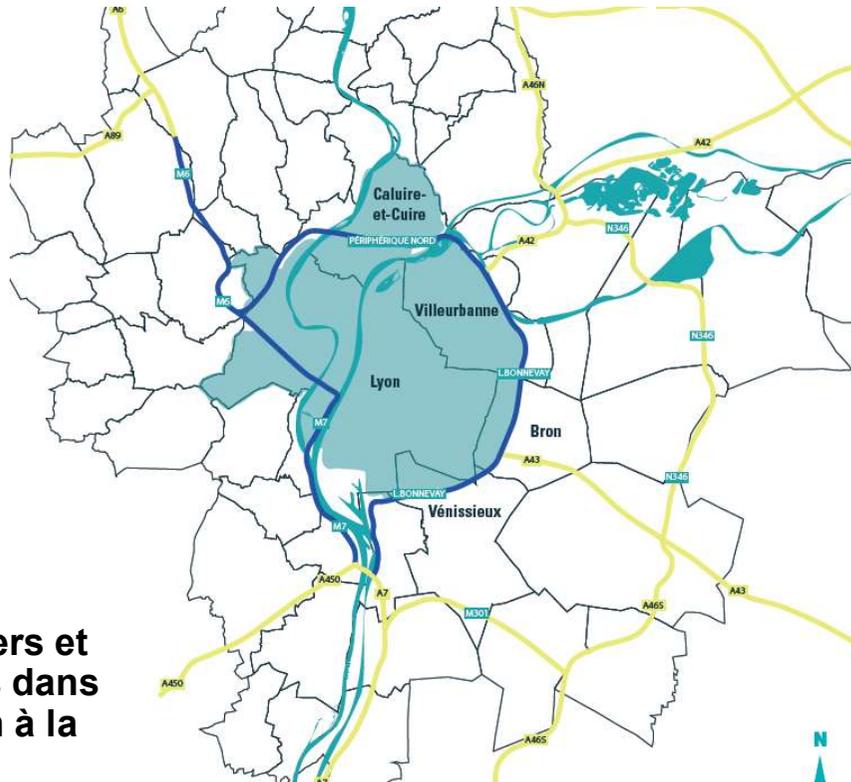
Mieux prendre en compte les activités logistiques pour réduire leurs impacts



1. Réduire l'impact négatif des véhicules personnels sur la qualité de vie



➤ Réduire la pollution atmosphérique locale par l'interdiction des véhicules diesel dans l'agglomération



2028 : ZFE achevée sur les VUL, PL et VUL (véhicules au GNV, hydrogène, électriques, hybrides rechargeables et véhicules à essence post-2011 autorisés)

➤ Aider particuliers et professionnels dans leur adaptation à la nouvelle réglementation (aides, dérogations...)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
		5	5 4	5 4	5 4	5 4	5 4
		5 4 3	5 4 3	5 4 3	5 4 3	5 4 3	5 4 3 2
	5 4 3	5 4 3	5 4 3	5 4 3	5 4 3	5 4 3	5 4 3 2

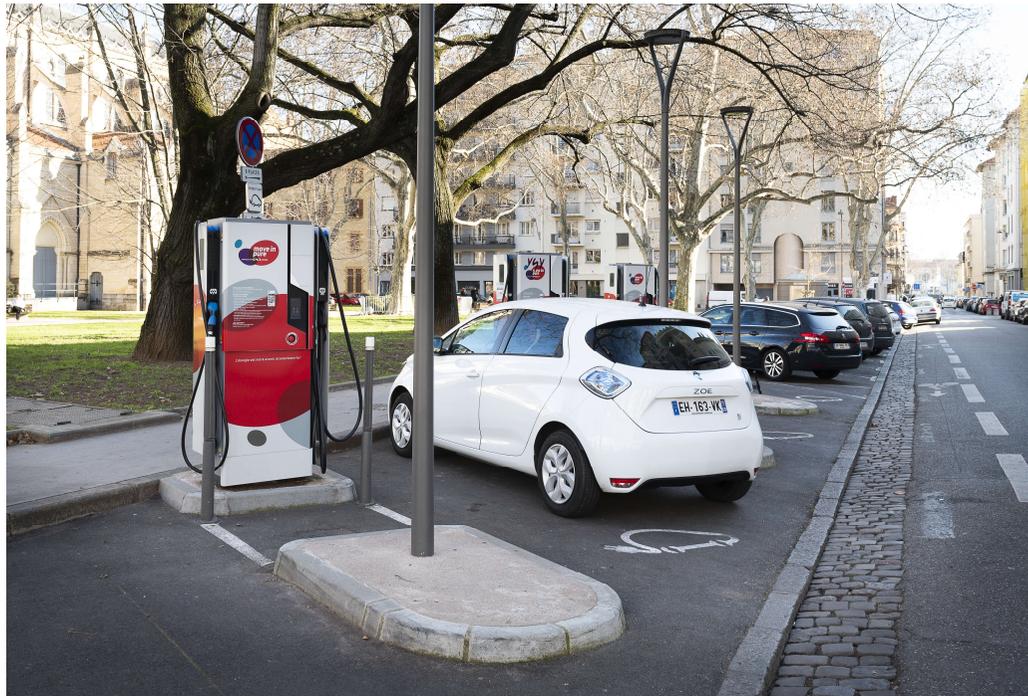
*Lyon, Caluire-et-Cuire, Villeurbanne, Bron et Vénissieux et les secteurs situés à l'intérieur du boulevard périphérique Laurent Bonnevay

1. Réduire l'impact négatif des véhicules personnels sur la qualité de vie



PERMETTRE LA TRANSFORMATION DES VEHICULES MOTORISES PAR LE DEPLOIEMENT D'INFRASTRUCTURES DE RECHARGE ADAPTEES

- Début 2023 : 1200 points de charge ouverts au public
- Objectif SDIRVE à 2026 : 3500 points de charge ouverts au public

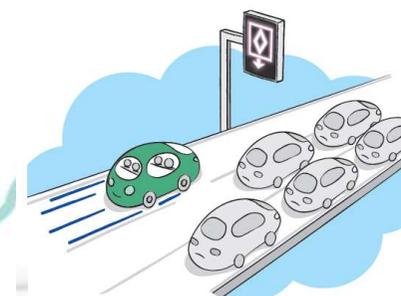


MÉTROPOLE
GRAND
LYON

2. Optimiser l'usage des véhicules en circulation et en stationnement



M6
M7
VOIES COVOITURAGE
GUIDE PRATIQUE À L'USAGE
DES CONDUCTEURS



LE MEILLEUR MOYEN
D'ÊTRE SEUL SUR LA ROUTE,
C'EST D'ÊTRE À PLUSIEURS.

Voies M6 et M7
Voie covoiturage
Échangeur
Parking relais
Arrêt covoit'minute

MÉTROPOLÉ
GRAND
LYON

REDUIRE LE NOMBRE D'AUTOSOLISTES PAR UNE POLITIQUE FAVORABLE AU COVOITURAGE

- Coopération sur la créations de lignes de covoiturage avec les territoires voisins
- Extension des voies réservées au covoiturage et homogénéisation des aménagements (arrêts, aires et gares de covoiturage)
- Mise en relation, indemnisation des conducteurs et prise en charge des coûts passagers



Ci-dessus : Gare de covoiturage Quai Gailleton



Application En Covoit'Rdv



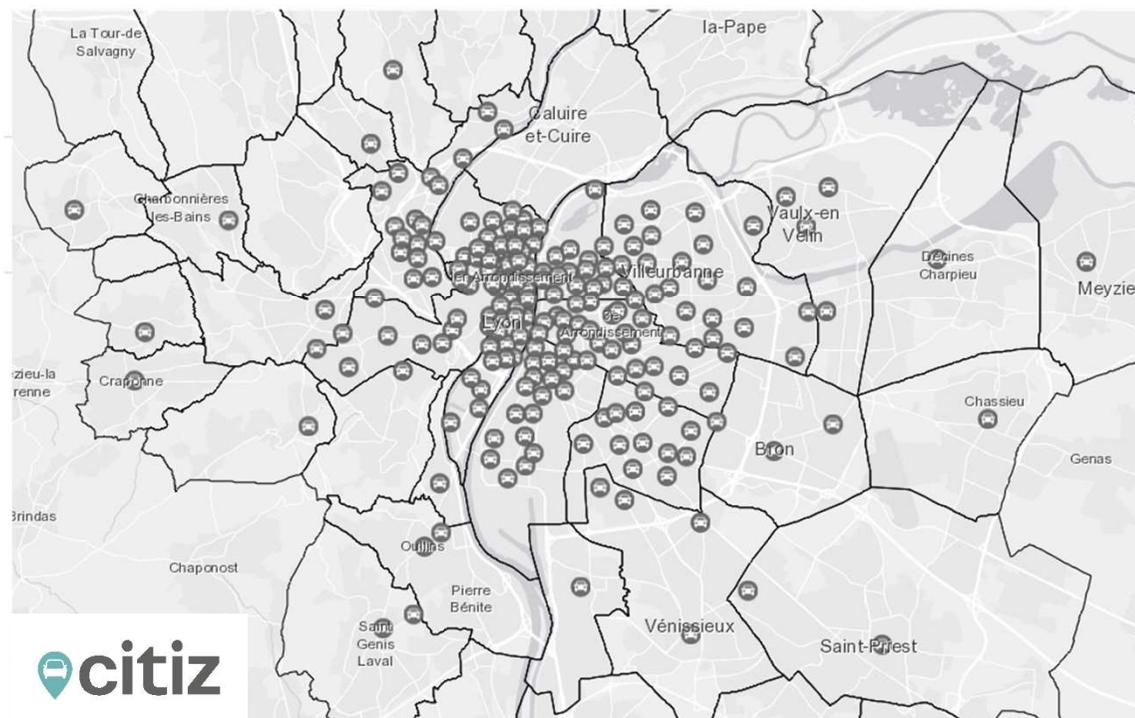
Ci-dessus : voies réservées sur l'autoroute urbaine M6/M7

2. Optimiser l'usage des véhicules en circulation et en stationnement



➤ **COMPLÉTER L'OFFRE D'ALTERNATIVES A LA VOITURE POUR LES USAGES OCCASIONNELS**

➤ **ENCOURAGER LES AUTOMOBILISTES A SE SEPARER DE LEUR VEHICULE ET LIBERER L'ESPACE PUBLIC**



Ci-dessus : carte des stations d'autopartage Citiz dans la Métropole

- **Massification de l'offre ouverte au public (en voirie et en parking en ouvrage)**
- **Révision du label Métropole pour une meilleure répartition géographique et une plus grande diversité de l'offre en freefloating**

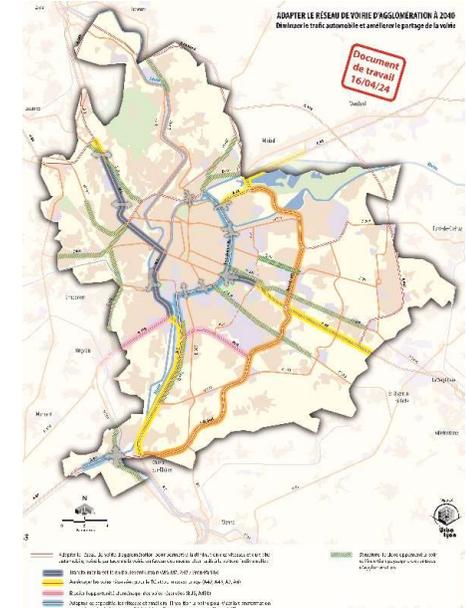
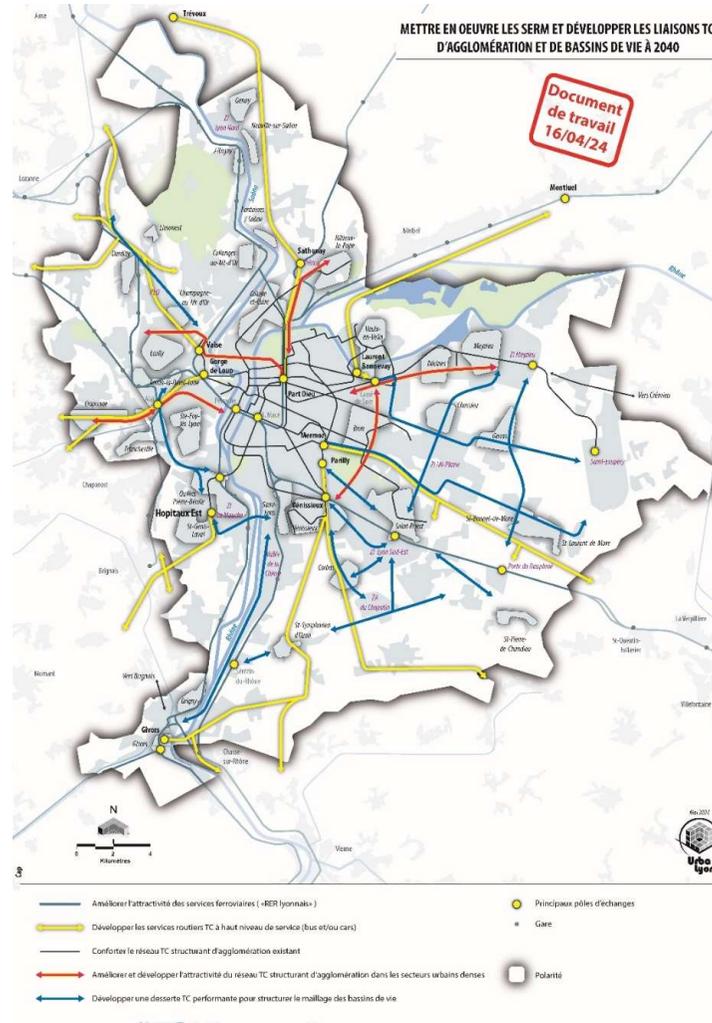
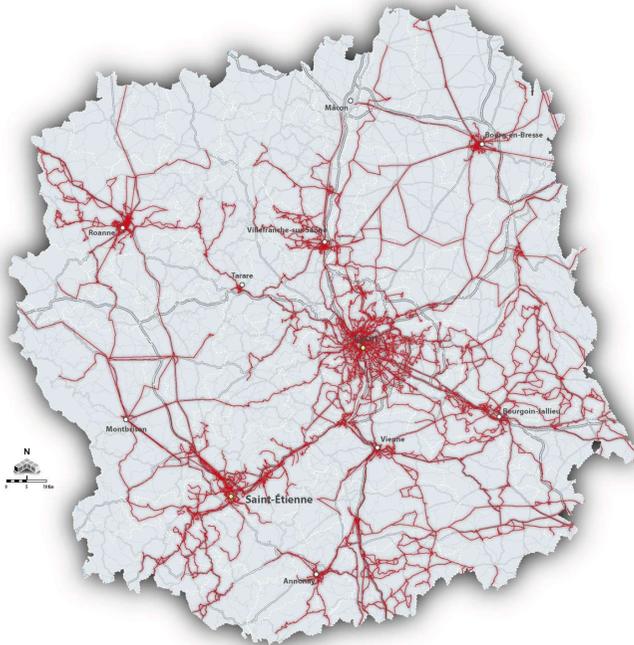


Ci-dessus : véhicules d'autopartage dans un parking en ouvrage

3. Permettre et encourager le report modal de la voiture vers les alternatives



DU RER-M VERS UN PROJET DE SERM (Services Express Régionaux Métropolitains)



Ci-dessus : TC routiers actuels (bus et cars) dans le carré métropolitain

3. Permettre et encourager le report modal de la voiture vers les alternatives



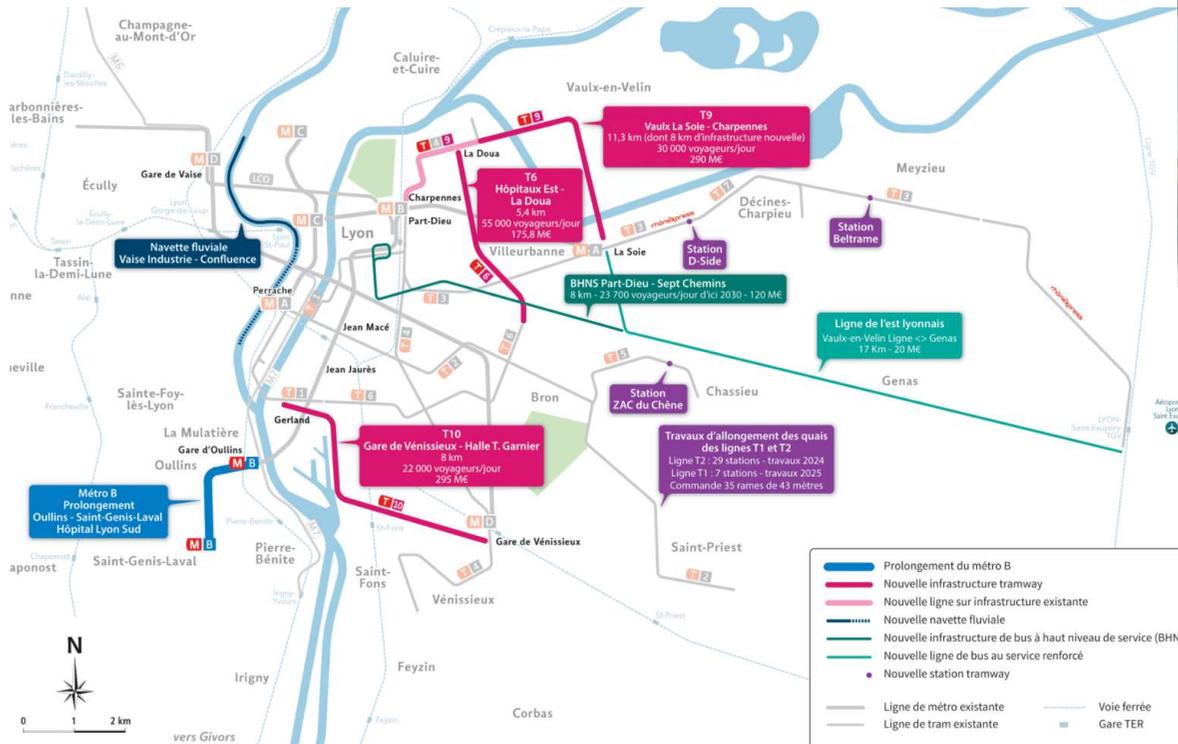
- Renforcer le niveau de service des transports en commun urbains pour les déplacements entre bassins de vie
- Apporter des offres de transports en commun urbains pour les déplacements entre périphéries et dans les zones non desservies

SYTRAL
MOBILITÉS

DANS LE MANDAT

2,55 Mds€

POUR LE RENFORCEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS



2023 : Extension de la ligne de métro B

2025 : Bus à haut niveau de service LEL (Ligne de l'Est Lyonnais)

2026 : Extension (T6) et création (T9,T10) de lignes de tramway

2026 : mise en service de navettes fluviales sur la Saône

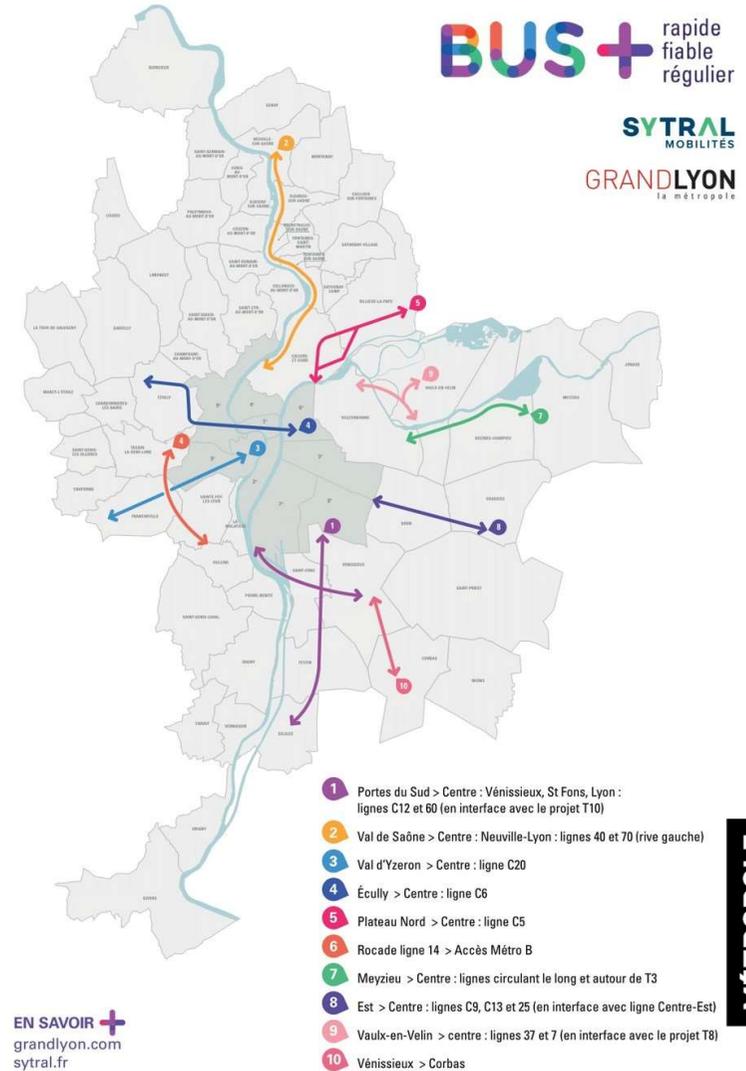
MÉTROPOLÉ GRAND LYON

3. Permettre et encourager le report modal de la voiture vers les alternatives



2026-2030 : 10 couloirs bus à haut niveau de service : feux de circulation coordonnés, voie réservée et aménagement des espaces publics adapté → 15 lignes à haut niveau de service

2032 : Réalisation du Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL)



3. Permettre et encourager le report modal de la voiture vers les alternatives



➤ FAVORISER LE RABATTEMENT EN MODES ALTERNATIFS VERS LES PÔLES D'ÉCHANGE ET ARRETS TC

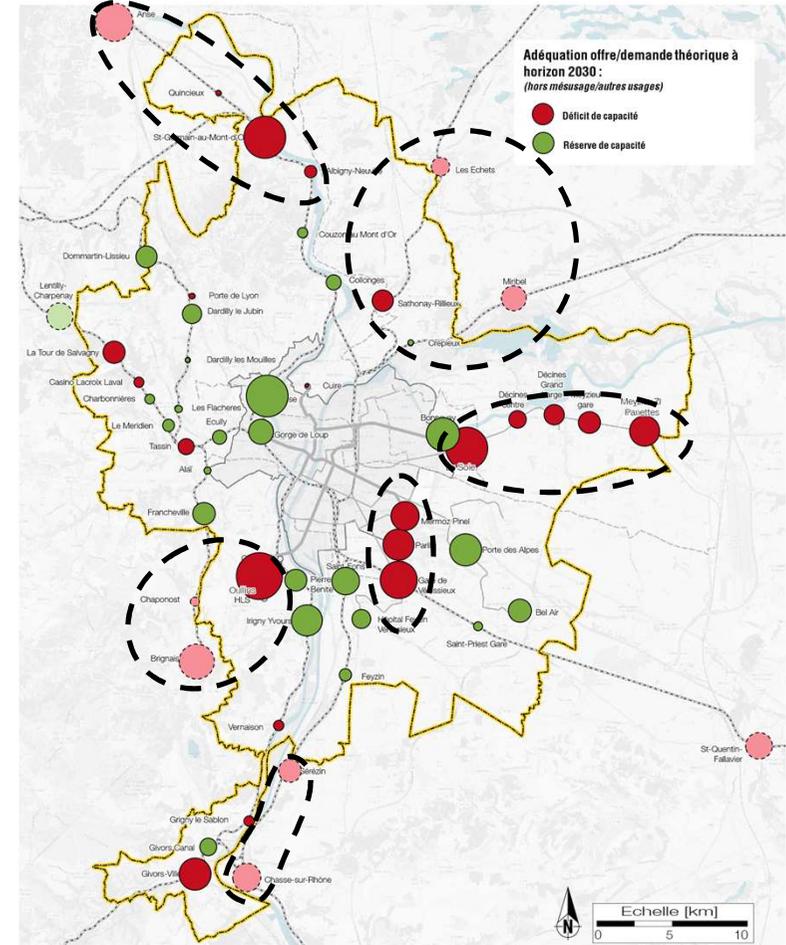


Expérimentation d'une station multimodale à Saint-Laurent-de-Mure (SYTRAL Mobilités)



Le nouveau pôle multimodal Saint-Genis-Laval Hôpitaux Sud

➤ OPTIMISER ET PRIORISER LE RABATTEMENT AUTOMOBILE DANS LES PARC RELAIS



MÉTROPOLÉ
GRAND
LYON

3. Permettre et encourager le report modal de la voiture vers les alternatives



- REDUIRE LA SEDENTARITE
- TRIPLEMENT DES DEPLACEMENTS VELO
- AUGMENTER LA PORTEE DES DEPLACEMENTS CYCLABLES
- **PLAN VELO METROPOLITAIN :**

DANS LE MANDAT
500 M€
POUR LE VELO



- Un réseau cyclable hyper-structurant à l'échelle métropolitaine
- Un réseau en toile, sécurisé, confortable, avec un jalonnement propre
- Une intégration aux espaces publics par la réduction des emprises automobiles



3. Permettre et encourager le report modal de la voiture vers les alternatives



« LES VOIES LYONNAISES »

Pour une métropole cyclable, apaisée et respirable

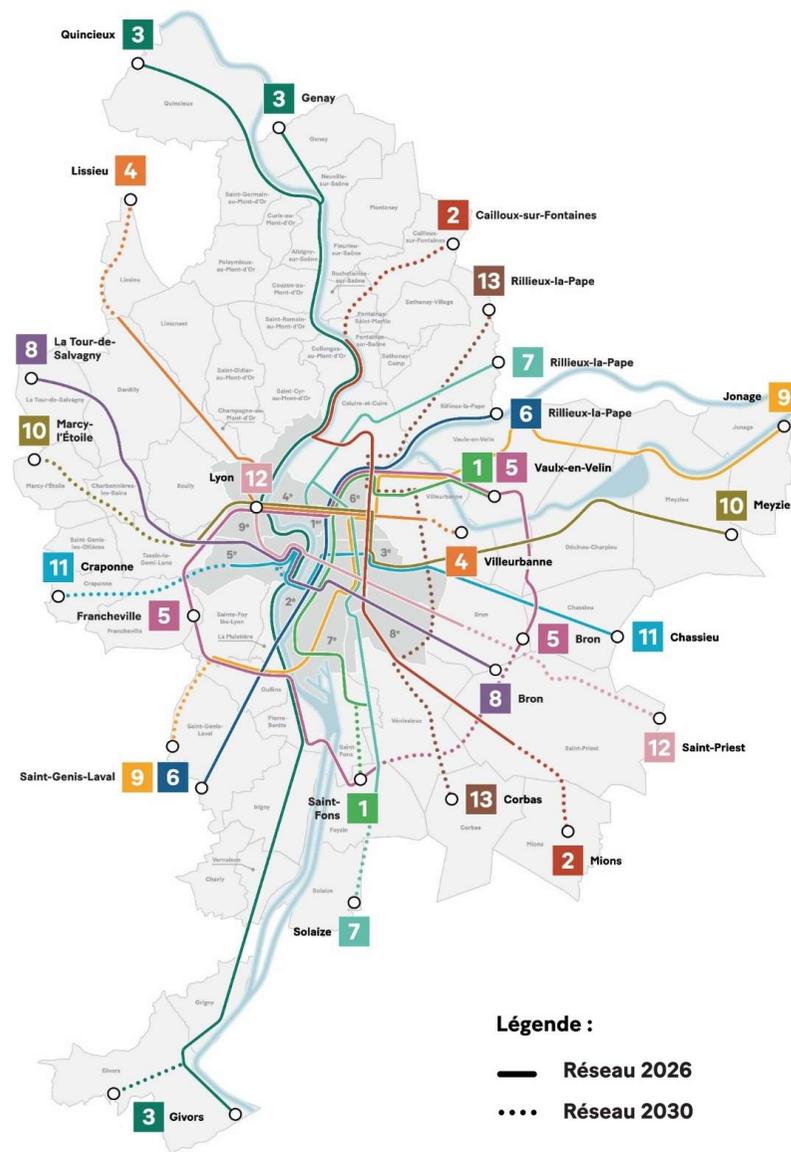
LE RESEAU CIBLE

FIN DU MANDAT

- 250 km de longueur
- 100 km d'infrastructures existantes
- 12 lignes, 312 km
- 40 communes concernées
- 75% des habitants et emplois à moins de 10 minutes de vélo d'une Voie Lyonnaise

EN 2030

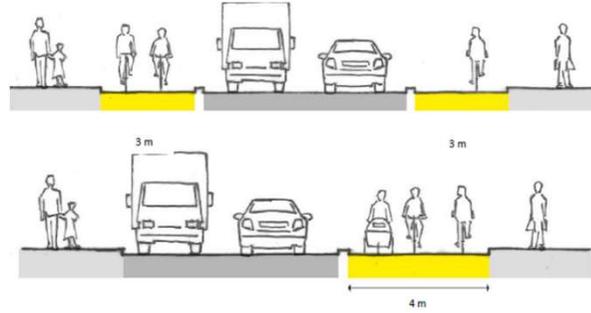
- 355 km d'infrastructure
- 13 lignes, 396 km
- 49 communes concernées
- 99% des habitants et emplois à moins de 10 minutes de vélo d'une Voie Lyonnaise



3. Permettre et encourager le report modal de la voiture vers les alternatives



➤ **POUR DES INFRASTRUCTURES HOMOGENES MISES EN ŒUVRE PAR UNE DIVERSITE D'ACTEURS**



➤ **UNE DESSERTE FINE DU TERRITOIRE ASSUREE PAR LES RESEAUX STRUCTURANTS ET SECONDAIRES**

➔ **2000 km de linéaire avec un aménagement cyclable en 2026**



SAINT-FONS



COLLONGES AU MONT D'OR

3. Permettre et encourager le report modal de la voiture vers les alternatives



➤ FACILITER L'USAGE DU VELO AU QUOTIDIEN COMME POUR LES USAGES OCCASIONNELS

- Développement de l'offre de vélos en libre-service Vélo'v dont la moitié en VAE en 2025 (e-Vélo'v)
- Aides financières pour l'achat de vélo à assistance électrique ou vélo reconditionnés

➤ ADAPTER L'OFFRE A LA DIVERSITE DES USAGERS

- Objectif 10 000 vélos loués aux jeunes adultes défavorisés et étudiants : Free Vélo'v
- Offre de vélos à 3 roues pour les familles, les personnes âgées ou en situation de handicap



3. Permettre et encourager le report modal de la voiture vers les alternatives



➤ **PLAN PIETON**
RENDRE LA MARCHÉ SÛRE ET CONFORTABLE EN TOUS LIEUX ET TOUS TEMPS POUR LES DEPLACEMENTS DE COURTES ET MOYENNES DISTANCES

➤ **REDUIRE LA SEDENTARITE**

➤ **DEVELOPPER L'AUTONOMIE DES POPULATIONS VULNERABLES**

DANS LE MANDAT

25 M€

POUR LES PIETONS

Résorber les discontinuités piétonnes

Apaiser et sécuriser les abords d'école

Élaborer des plans et guides techniques

Adapter les feux de circulation pour la priorité piétonne

Aménager des « haltes piétonnes »

Nouveaux aménagements favorisant les piétons

Aménager une « grande maille piétonne »

Information et sensibilisation



3. Permettre et encourager le report modal de la voiture vers les alternatives

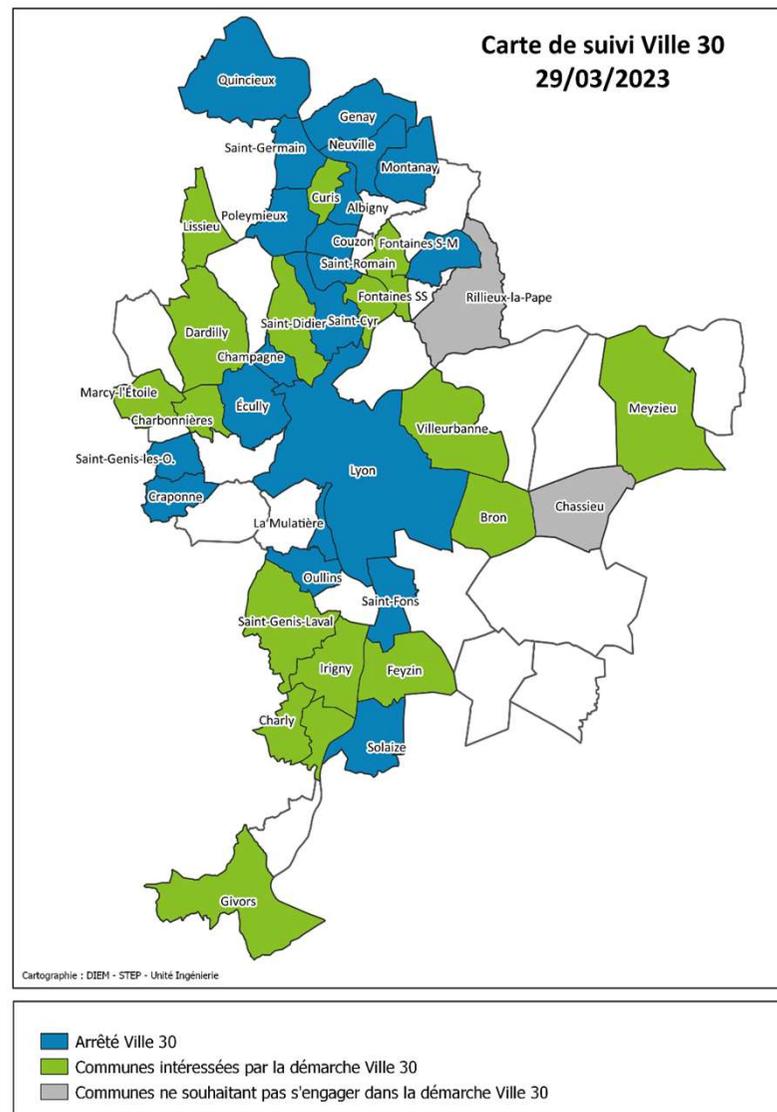


➤ RÉDUIRE LES VITESSES POUR SÉCURISER ET RÉALLOCUER L'ESPACE PUBLIC

Limitation à 30km/h comme **norme de fonctionnement** sur la majorité du périmètre urbain (80% des rues environ) et ne conserver la limitation à 50km/h (voire exceptionnellement à 70km/h) que sur certaines rues.

➔ Une majorité des habitants de la Métropole résidant dans une ville a 30 km/h

➤ « EN VIE DEMAIN » ➔ Réduire à 0 le nombre de tués et blessés graves dus aux accidents de la route d'ici 2050



4. Encourager les changements de comportements de mobilité



LEVER LES FREINS ET DONNER ENVIE PAR L'ALLER-VERS, L'ACCOMPAGNEMENT PERSONNALISE ET L'EXPERIMENTATION



Agence des
Mobilités



<https://zfe.grandlyon.com/agence-des-mobilites/>



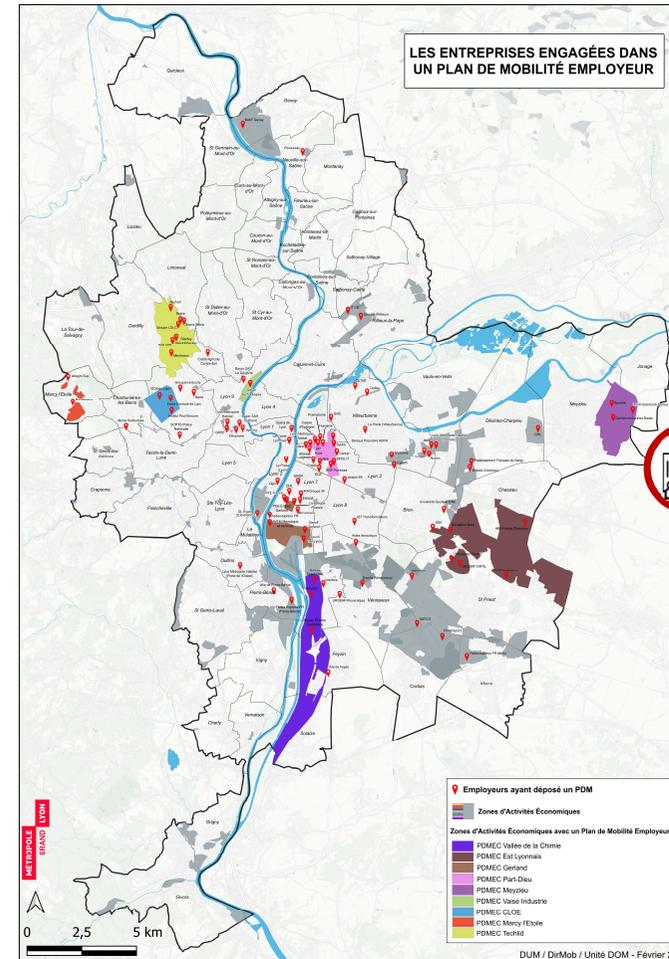
4. Encourager les changements de comportements de mobilité



➤ SENSIBILISER A TOUS LES AGES DE LA VIE



Dans les écoles et universités



Dans les entreprises et les administrations : Plans de Mobilité Employeurs (Communs)



5. Mieux prendre en compte les activités logistiques pour réduire leurs impacts



METTRE EN PLACE UN OBSERVATOIRE PARTENARIAL DE LA LOGISTIQUE

INITIER / ENCOURAGER L'ACTION OPERATIONELLE

FIXER DES ORIENTATIONS POUR TRANSPORTER MIEUX ET TRANSPORTER MOINS LES MARCHANDISES



ZAC Gratte Ciel, Villeurbanne : Régulation de chantier



Logistique fluviale (ULS – Quai Morand)



Hôtel de Logistique Urbaine – Port Edouard Herriot



Structurer le déploiement spatial et organisationnel des activités logistiques



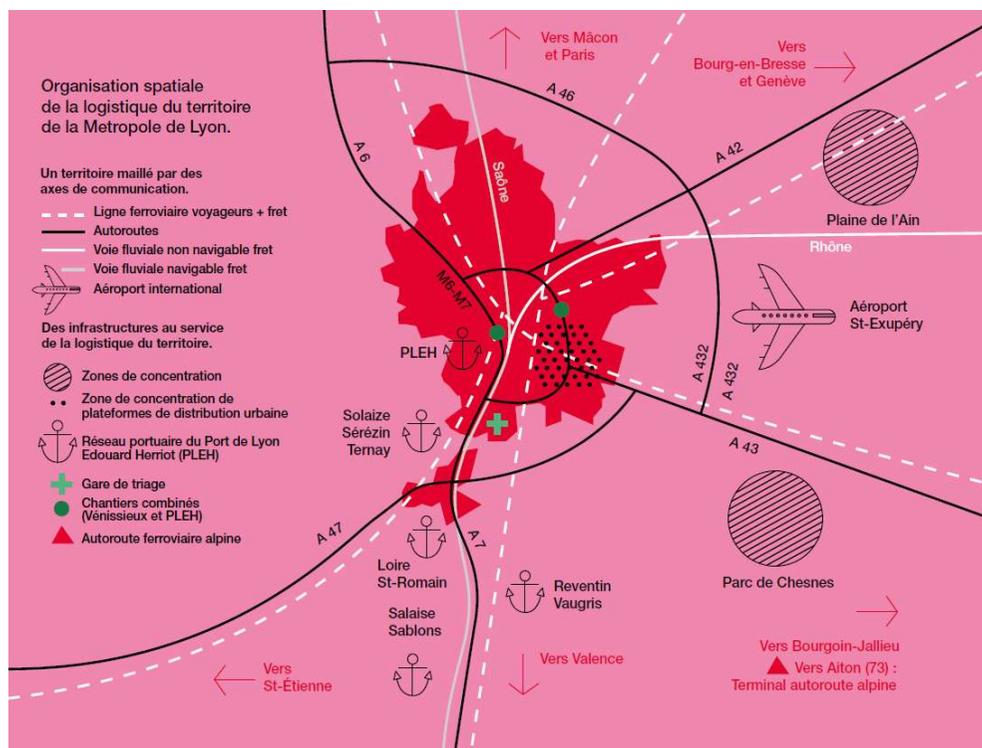
Réglementer le transport routier dans une logique de transition écologique



Développer puis conforter l'offre multimodale en faveur de la logistique urbaine



Accompagner l'évolution de la demande des biens et des services pour mieux maîtriser ses impacts



→ Orientations inscrites au **Schéma Logistique des Biens et Services** métropolitain

LYON

MÉTROPOLÉ GRAND

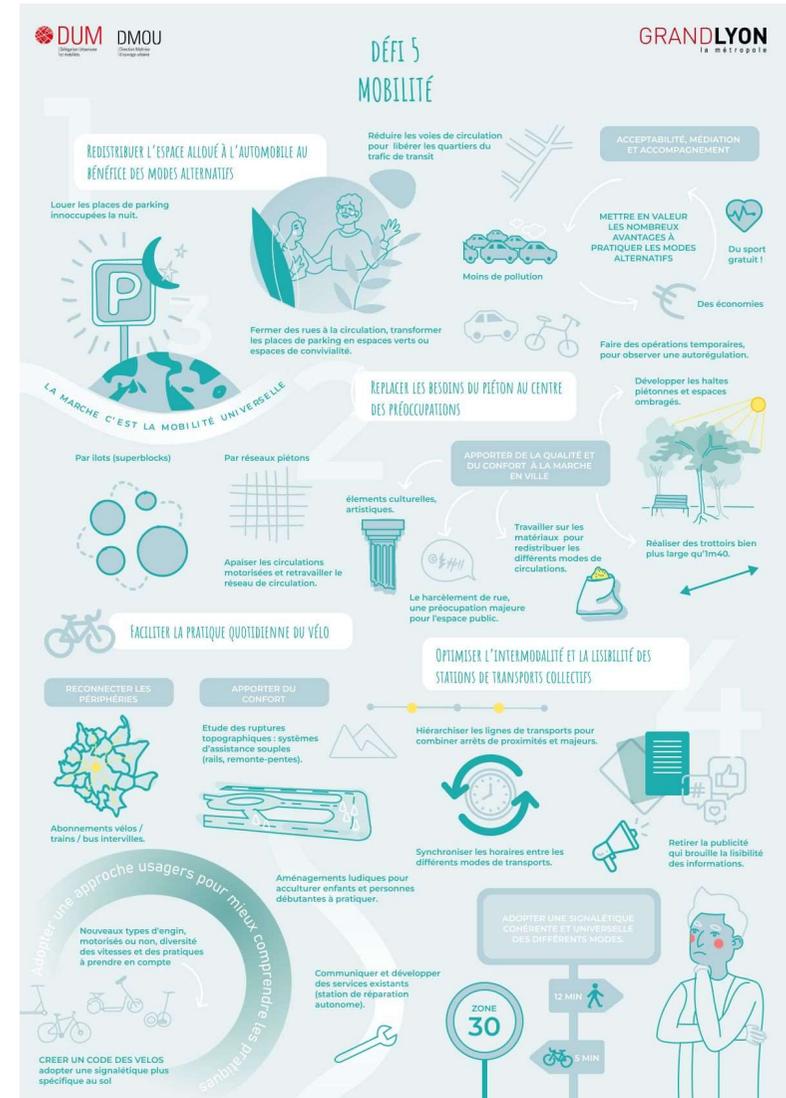
ZOOM : une approche intégrée de l'aménagement des espaces publics



COMMENT ARBITRER ET EQUILBRER LA DIVERSITE DES USAGES DANS LES ESPACES PUBLICS ?

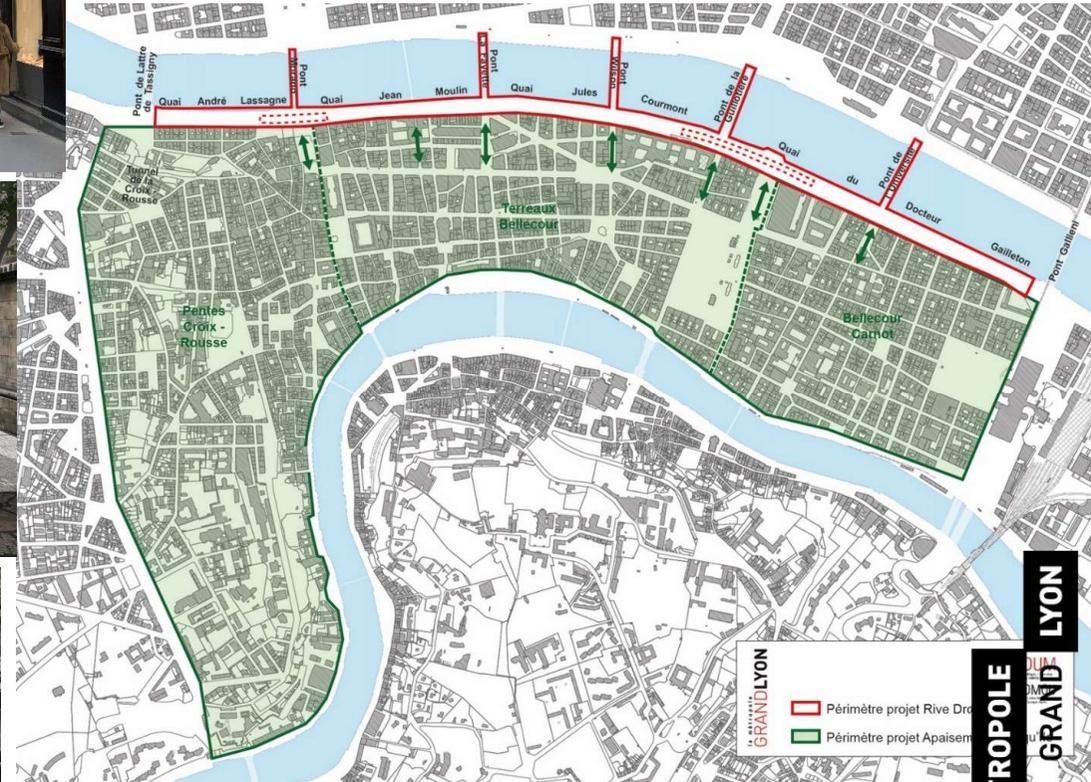
Des besoins de prise en compte:

- De la sécurité et du confort des modes actifs : « **En Vie Demain** », « **Ville à 30km/h** »
- La diversité des usagers: en genre, âge et capacités : « **Charte d'Aménagement des Espaces publics** »
- La mobilité liée aux marchandises et activités servicielles: « **Schéma Logistique des Biens et Services** »
- La végétalisation et la provision d'ombre et de fraîcheur : « **Plan Nature** »
- Le respect du patrimoine culturel et historique : « **Plan de sauvegarde et de mise en valeur** »



ZOOM : une approche intégrée de l'aménagement des espaces publics

Presqu'île
à vivre



Exemple du projet **Apaisement Presqu'île**

DUM
Département d'Urbanisme
et de Mobilités



MÉTROPOLÉ
GRAND LYON

Les missions de la Direction des Mobilités

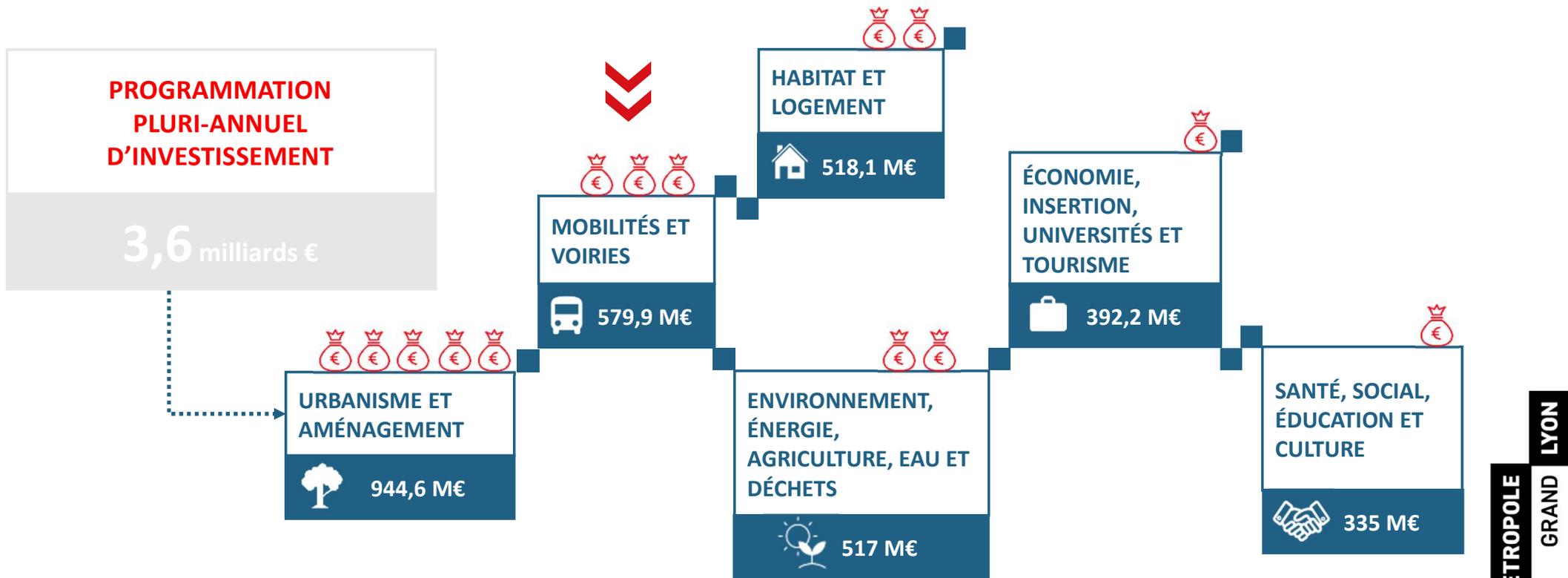
- **Anticiper et analyser les impacts** des projets de transport et d'aménagement des espaces publics sur les mobilités pour **mieux les accompagner**
- Accompagner les changements de pratiques par la **prestation de services de mobilités** : offres de stationnement intégrées, plateformes de mises en relations, véhicules en libre-service...
- Accompagner les changements de comportements par le **conseil et l'orientation personnalisés** envers particuliers et professionnels





Merci pour votre attention !

LA PPI 2021-2026





Les mobilités dans la **Métropole de Lyon**

Stratégie et politiques publiques déployées

INTRODUCTION : Contexte institutionnel, d'où nous partons, où nous en sommes, où nous allons

La stratégie déployée par la Métropole de Lyon sur les mobilités

- Réduire l'impact négatif des véhicules personnels sur la qualité de vie
- Optimiser l'usage des véhicules en circulation et en stationnement
- Permettre et encourager le report modal de la voiture individuelle vers les alternatives
- Accompagner les changements de comportements de mobilité
- Mieux prendre en compte les activités logistiques pour réduire leurs impacts

ZOOM : une approche intégrée des espaces publics

INTRODUCTION – Contexte institutionnel sur le périmètre de la Métropole de Lyon

Le territoire de la Métropole

58 communes

1,4 M d'habitants

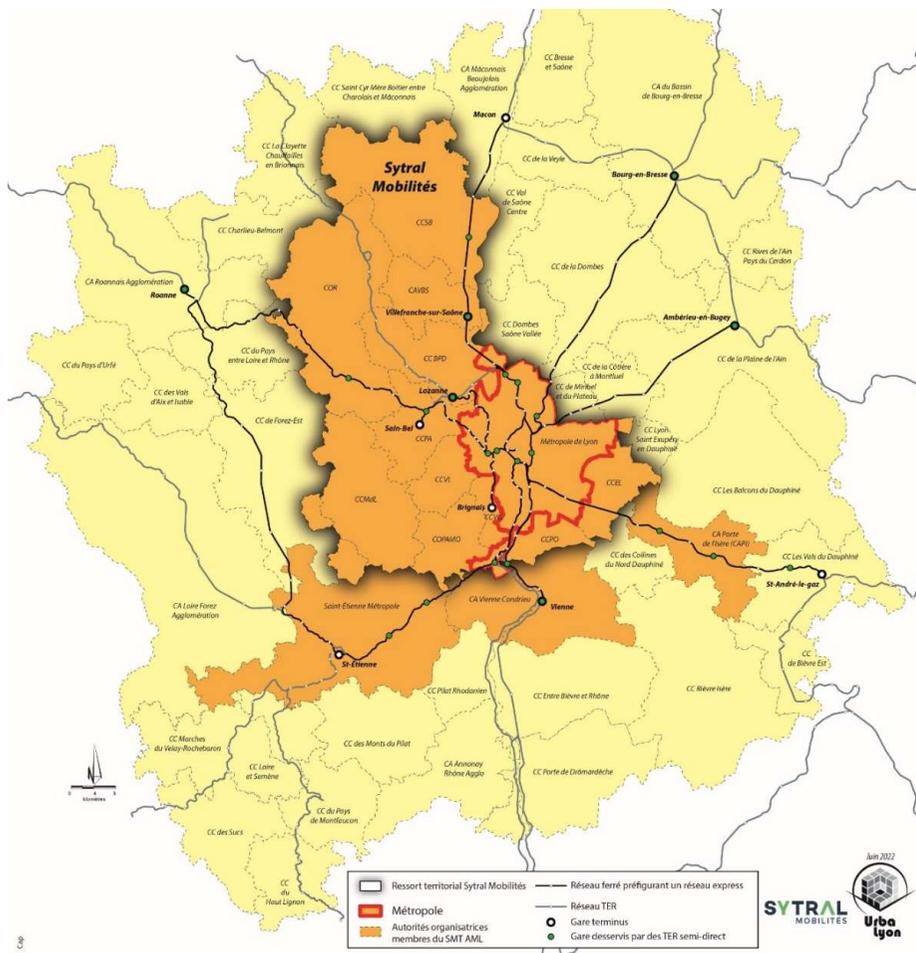
Croissance en 6 ans :
+75 000 habitants

2,2 M d'habitants

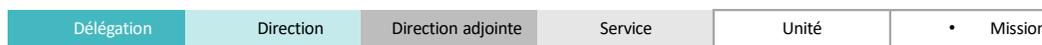
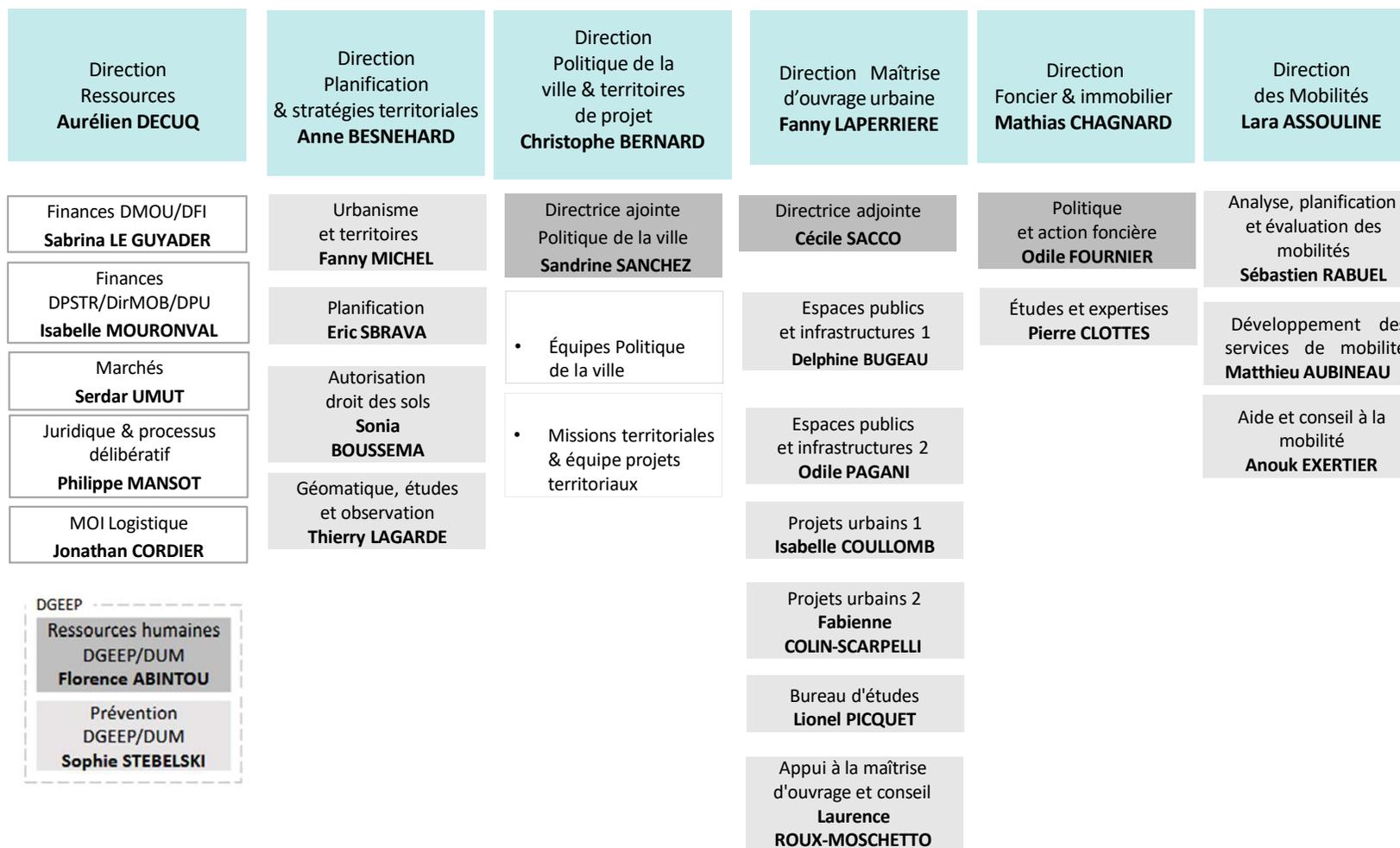
dans l'aire d'attraction
de Lyon



INTRODUCTION – Contexte institutionnel sur le périmètre de la Métropole de Lyon



Organigramme de la Délégation de l'Urbanisme et des Mobilités (DUM)



INTRODUCTION – D’où partons-nous ?

➤ **Le trafic routier au cœur des enjeux de politiques publiques**

→ **Un obstacle à la neutralité carbone**

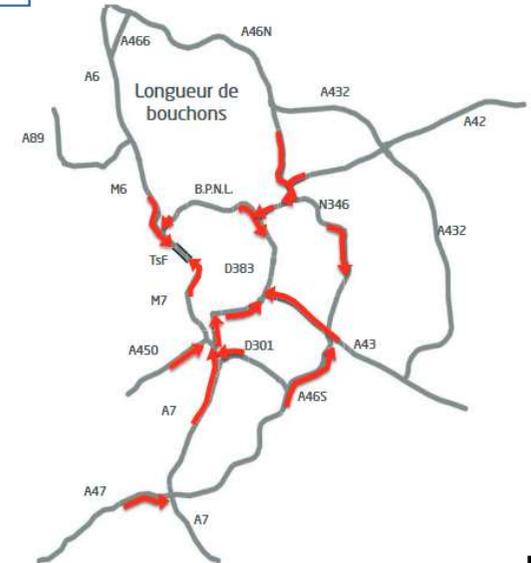
35% des gaz à effet de serre produits par le trafic routier

→ **Un enjeu de santé publique**

Pollution de l’air : 68% des habitants exposés à des niveaux de NO₂ au-dessus des valeurs recommandées

Bruit : 17% des habitants exposés à un bruit routier supérieur aux recommandations

Accidentologie : en 2021, plus de 1300 personnes tuées ou gravement blessées dans les accidents de la route, dont 1/4 sont des piétons/cyclistes

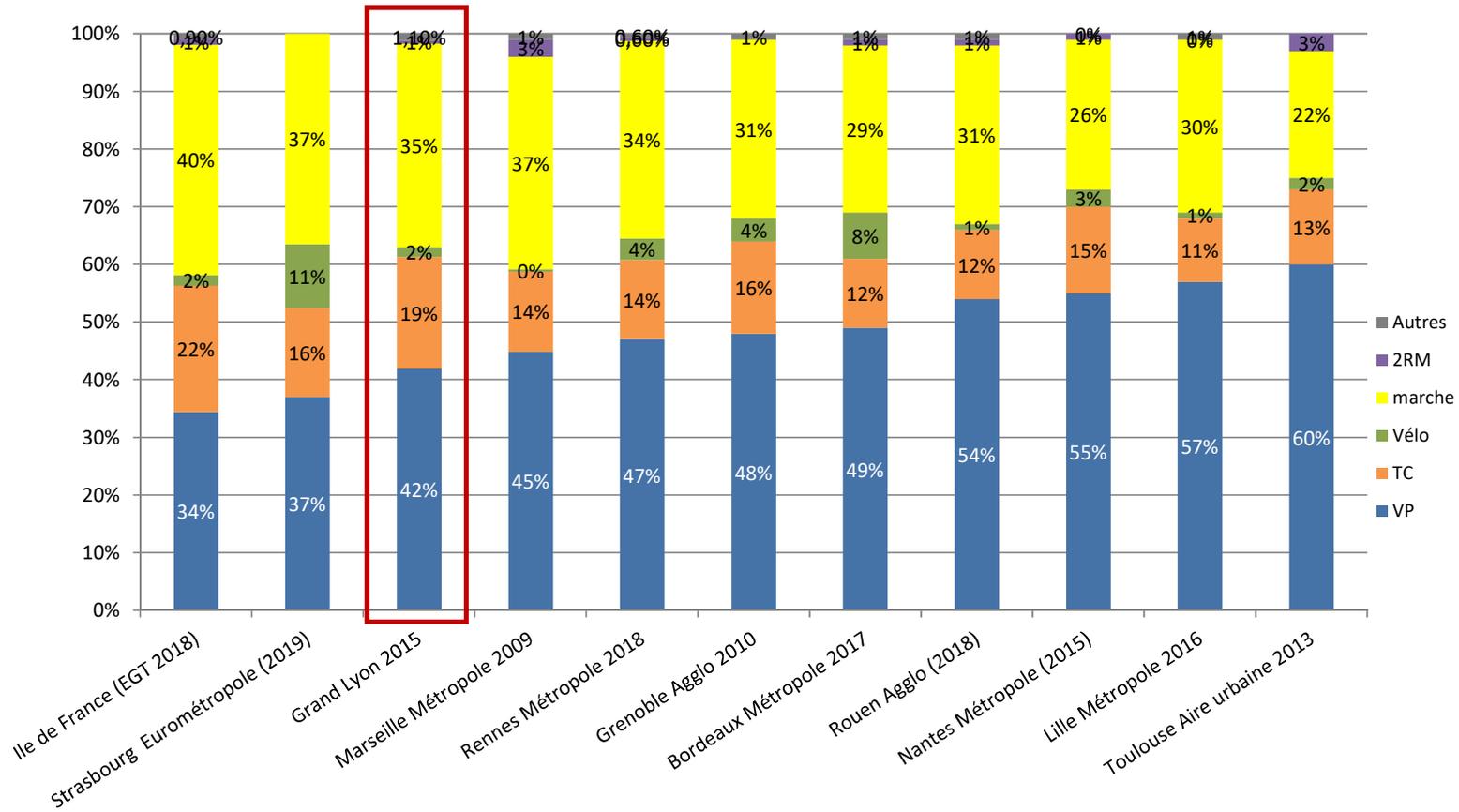


Longueur des tronçons congestionnés sur le réseau routier structurant de la Métropole de Lyon

Exposition à la pollution au dioxyde d’azote sur le territoire de la Métropole de Lyon en 2019

INTRODUCTION – D'où partons-nous ?

Parts modales dans la Métropole de Lyon relativement aux autres métropoles françaises



INTRODUCTION – Où nous en sommes



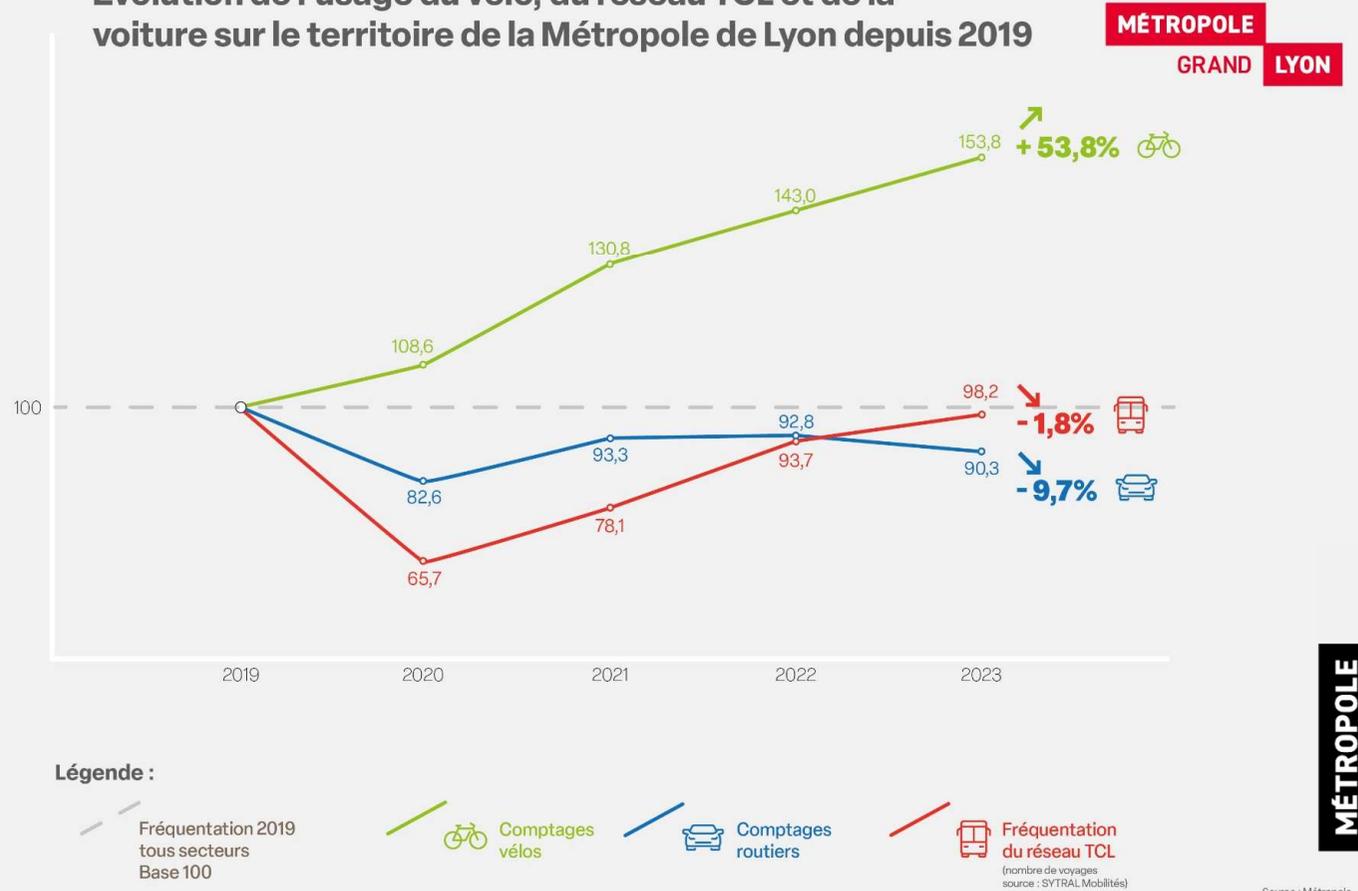
Évolution des usages de mobilité depuis 2019

- **Évolution vélo (et trottinettes)**
+ 53,8%
~150 000 passages enregistrés par jour (2023)
- **Évolution TC**
-1,8%
~1 354 000 voyages par jour (2023)
- **Évolution voiture**
- 9,7 %
~1 700 000 déplacements par jour (EMD - 2015)

Données récupérées sur l'ensemble des dispositifs de comptage présents sur la métropole corrigées des compteurs en panne et redressées pour ne tenir compte que des compteurs disponibles au moins 40% du temps sur l'ensemble de la période d'analyse.

Données TC : billettique SYTRAL

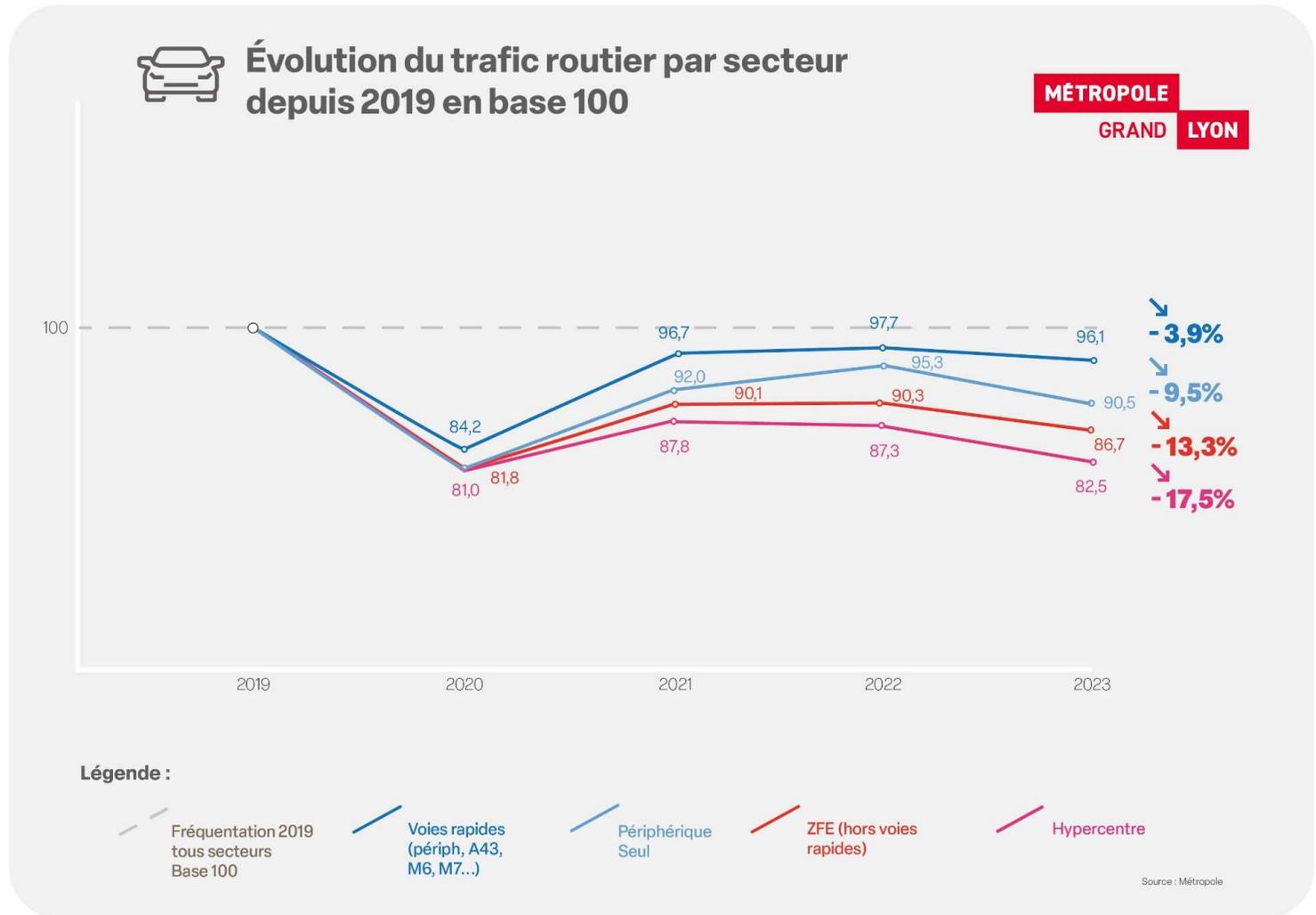
Évolution de l'usage du vélo, du réseau TCL et de la voiture sur le territoire de la Métropole de Lyon depuis 2019



INTRODUCTION – Où nous en sommes

Une baisse soutenue du trafic voiture depuis 2019

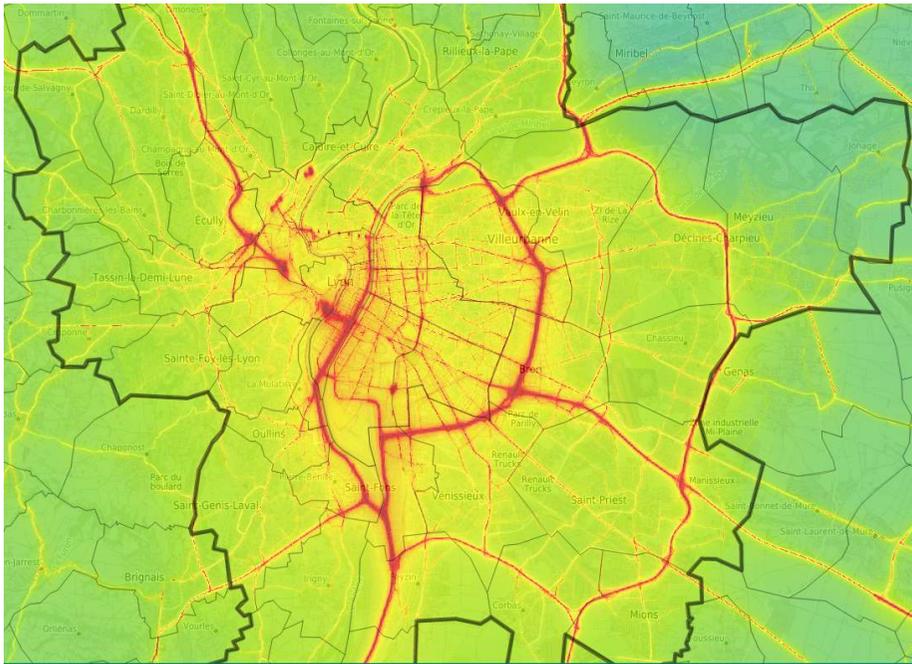
- Baisse généralisée d'ampleur différente selon le secteur.
- Baisse plus forte sur le réseau de desserte urbain.
- Baisse plus faible sur le réseau de voies rapides;



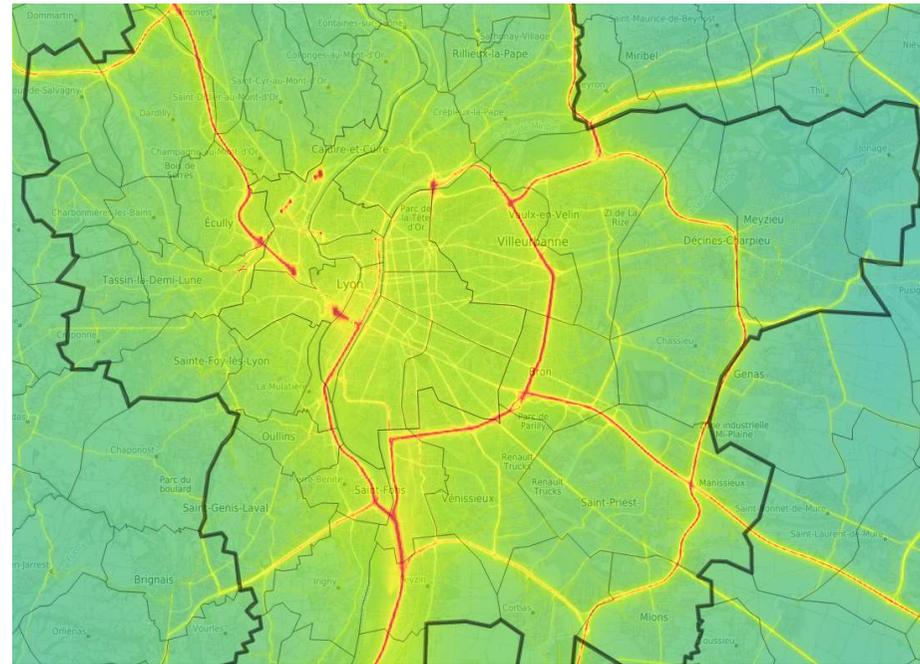
INTRODUCTION – Où nous en sommes

➤ Une amélioration notable de la qualité de l'air à poursuivre

2019

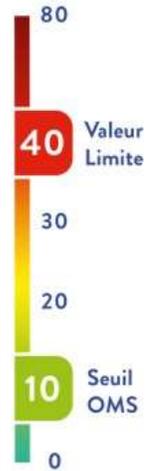


2023



Valeurs en $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Moyenne annuelle en $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$



Concentration en dioxyde d'azote
source : Atmo AuRA

<https://auvergnerhonealpes.terristory.fr/>

L'amélioration de la qualité de l'air concerne aussi la 1^{ère} et la 2^{nde} couronne. La réduction de la teneur en NO_2 est globale même si certains secteurs restent au-dessus de la valeur limite UE 2008.

INTRODUCTION – Où nous allons



➤ DES **AMBITIONS CLES** POUR LES MOBILITES DE DEMAIN

- Des mobilités comme leviers de **bien-être et de santé**
- Des mobilités pour **tous et dans tous les territoires**
- Des mobilités adaptées aux **temporalités des modes de vie**
- Des mobilités largement **décarbonées**

➤ TRADUITES EN **OBJECTIFS PHARES** POUR 2040

- **Diviser par 2** le nombre de déplacements en voiture solo
- Réduire par cela de **42% la longueur des déplacements voiture**
- **Réduire de 64% les émissions de GES** liés aux transports
- Atteindre **0 blessés graves/tués** dans les accidents de la route en 2050

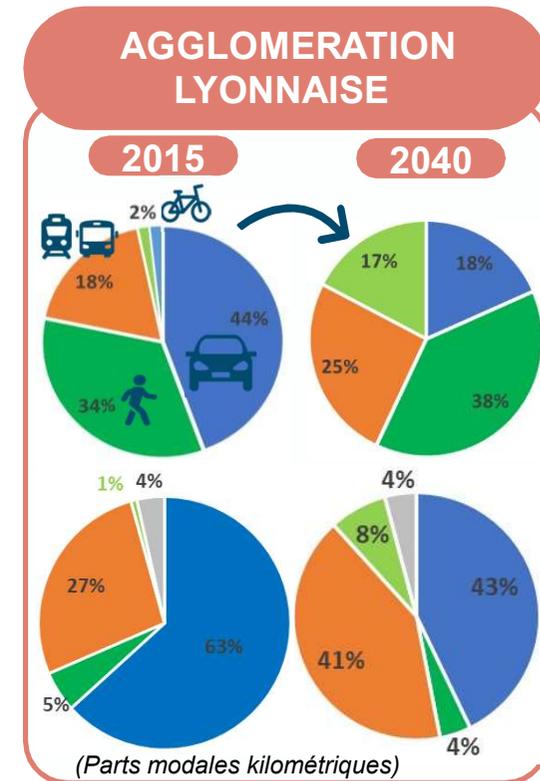
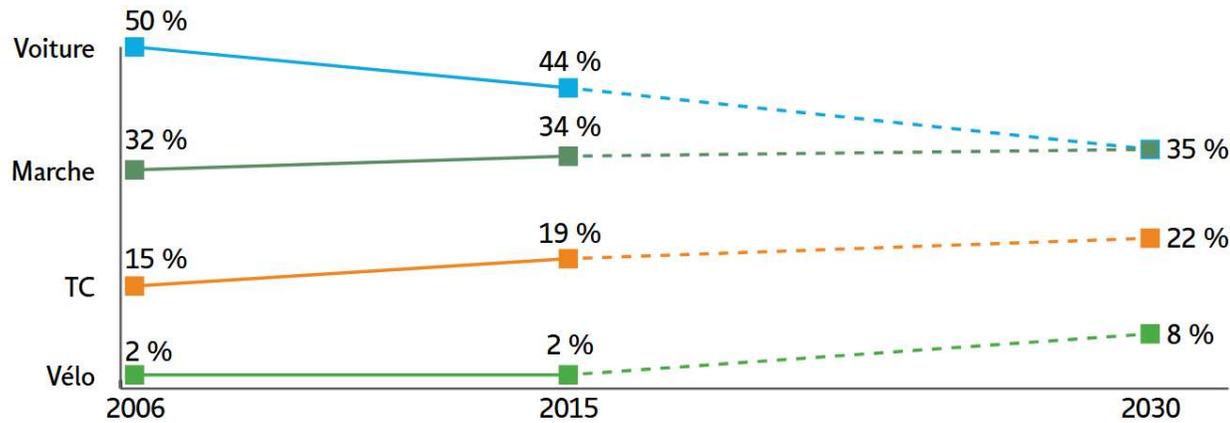
INTRODUCTION – Où nous allons



➤ **DES OBJECTIFS DE PARTS MODALES RENOUVELES MARQUANT UN SAUT D'AMBITION POUR LES MOBILITES**

Objectifs du Plan de Mobilité 2025-2040 (à venir) :

Objectifs du Plan de Déplacement Urbain 2017-2030

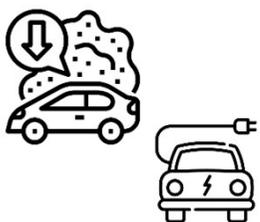


MÉTROPOLÉ
GRAND LYON

LA POLITIQUE METROPOLITAINE SUR LES MOBILITES – Stratégie globale

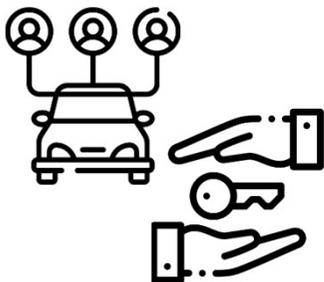
1.

Réduire l'impact négatif des véhicules motorisés sur le cadre de vie



2.

Optimiser l'usage des véhicules en circulation et stationnement



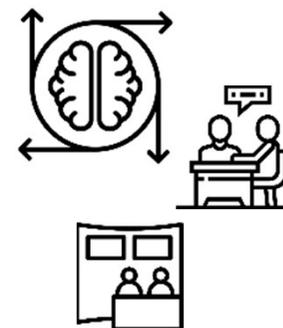
3.

Permettre et encourager le report modal de la voiture vers les alternatives



4.

Encourager les changements de comportements de mobilité



5.

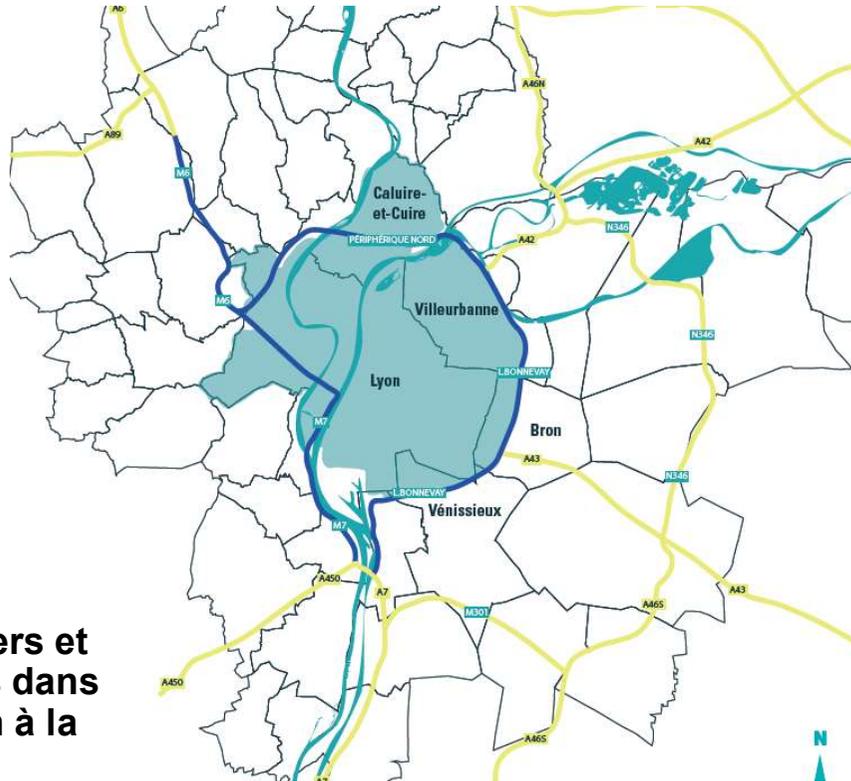
Mieux prendre en compte les activités logistiques pour réduire leurs impacts



1. Réduire l'impact négatif des véhicules personnels sur la qualité de vie



➤ Réduire la pollution atmosphérique locale par l'interdiction des véhicules diesel dans l'agglomération



2028 : ZFE achevée sur les VUL, PL et VUL (véhicules au GNV, hydrogène, électriques, hybrides rechargeables et véhicules à essence post-2011 autorisés)

➤ Aider particuliers et professionnels dans leur adaptation à la nouvelle réglementation (aides, dérogations...)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
		5	5 4	5 4	5 4	5 4	5 4
	5 4 3	5 4 3	5 4 3	5 4 3	5 4 3	5 4 3	5 4 3 2

*Lyon, Caluire-et-Cuire, Villeurbanne, Bron et Vénissieux et les secteurs situés à l'intérieur du boulevard périphérique Laurent Bonnevay

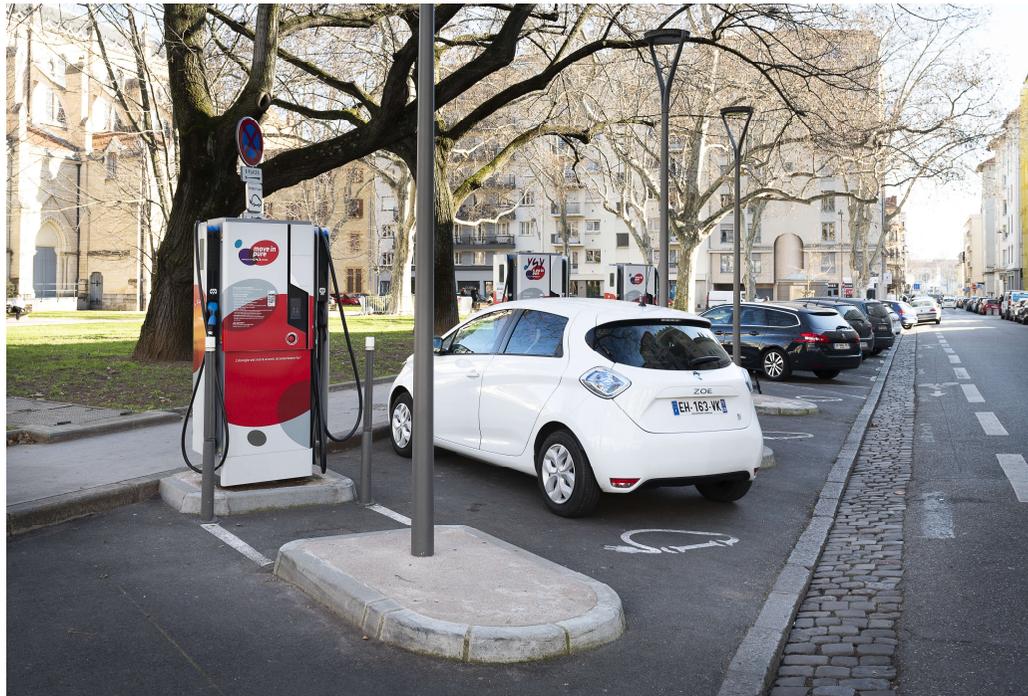


1. Réduire l'impact négatif des véhicules personnels sur la qualité de vie



PERMETTRE LA TRANSFORMATION DES VEHICULES MOTORISES PAR LE DEPLOIEMENT D'INFRASTRUCTURES DE RECHARGE ADAPTEES

- Début 2023 : 1200 points de charge ouverts au public
- Objectif SDIRVE à 2026 : 3500 points de charge ouverts au public

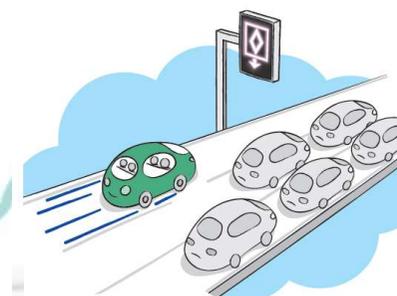


MÉTROPOLE
GRAND
LYON

2. Optimiser l'usage des véhicules en circulation et en stationnement



M6
M7
VOIES COVOITURAGE
GUIDE PRATIQUE À L'USAGE
DES CONDUCTEURS



LE MEILLEUR MOYEN
D'ÊTRE SEUL SUR LA ROUTE,
C'EST D'ÊTRE À PLUSIEURS.

Voies M6 et M7
Voie covoiturage
Échangeur
Parking relais
Arrêt covoit'minute

MÉTROPOLÉ
GRAND LYON

REDUIRE LE NOMBRE D'AUTOSOLISTES PAR UNE POLITIQUE FAVORABLE AU COVOITURAGE

- Coopération sur la créations de lignes de covoiturage avec les territoires voisins
- Extension des voies réservées au covoiturage et homogénéisation des aménagements (arrêts, aires et gares de covoiturage)
- Mise en relation, indemnisation des conducteurs et prise en charge des coûts passagers



Ci-dessus : Gare de covoiturage Quai Gailleton



Application En Covoit'Rdv



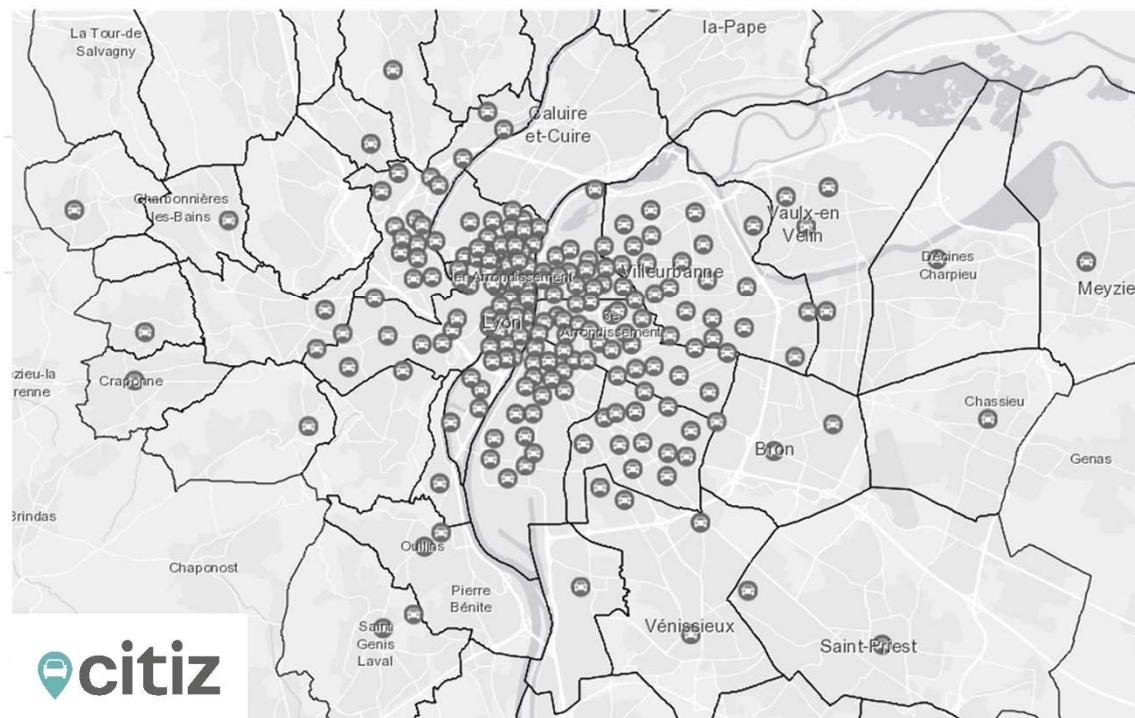
Ci-dessus : voies réservées sur l'autoroute urbaine M6/M7

2. Optimiser l'usage des véhicules en circulation et en stationnement



➤ **COMPLÉTER L'OFFRE D'ALTERNATIVES A LA VOITURE POUR LES USAGES OCCASIONNELS**

➤ **ENCOURAGER LES AUTOMOBILISTES A SE SEPARER DE LEUR VEHICULE ET LIBERER L'ESPACE PUBLIC**



Ci-dessus : carte des stations d'autopartage Citiz dans la Métropole

- **Massification de l'offre ouverte au public (en voirie et en parking en ouvrage)**
- **Révision du label Métropole pour une meilleure répartition géographique et une plus grande diversité de l'offre en freefloating**



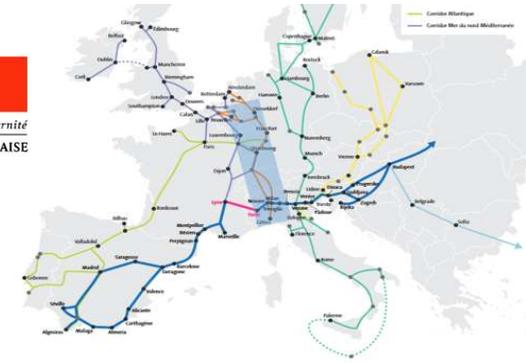
Ci-dessus : véhicules d'autopartage dans un parking en ouvrage

3. Permettre et encourager le report modal de la voiture vers les alternatives

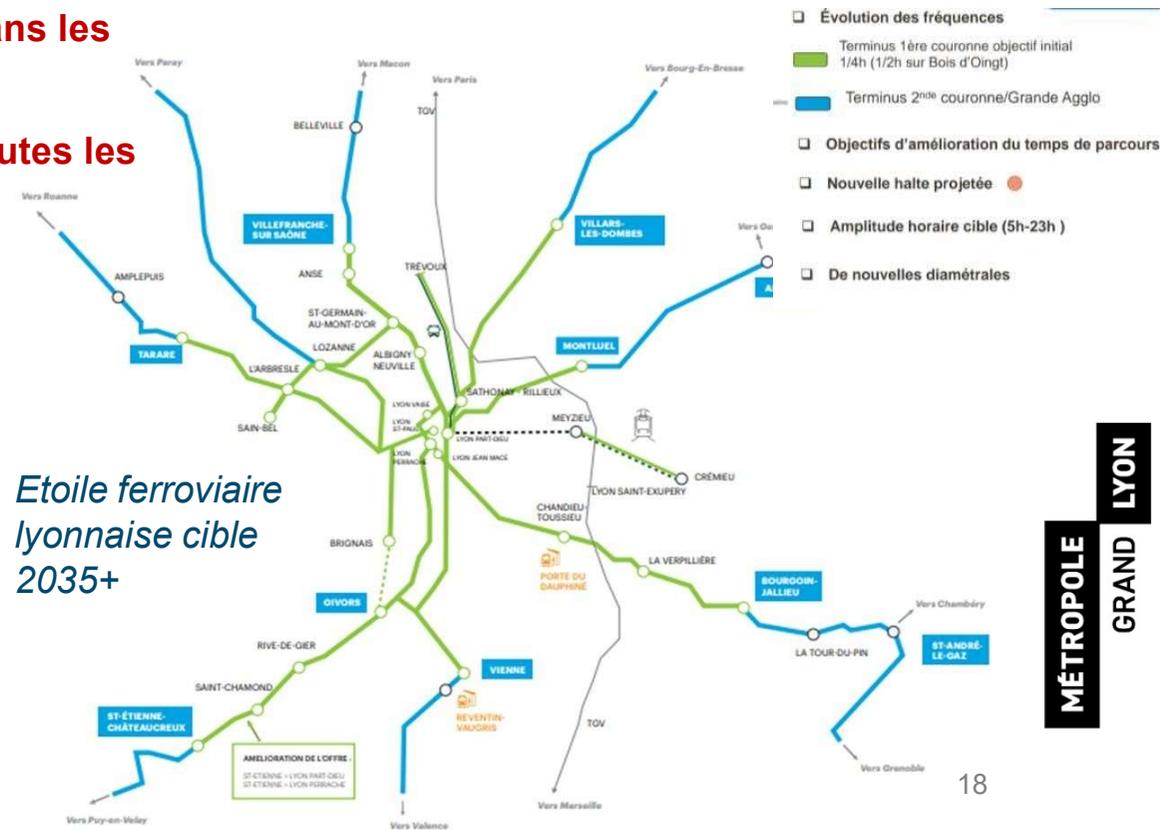


➤ **RENDRE LE TRAIN ATTRACTIF POUR LES DEPLACEMENTS DE MOYENNE ET LONGUE DISTANCES A L'INTERIEUR DE L'AGGLOMERATION ET AU-DELA : RER-M**

- 2025 : réduire le nombre de retards de 20%
- 2030, objectif national: doubler la part du train dans les déplacements quotidiens
- 2035 : assurer une desserte au 1/4 d'heure sur toutes les lignes ferroviaires en heures de pointe



Etoile ferroviaire lyonnaise cible 2035+

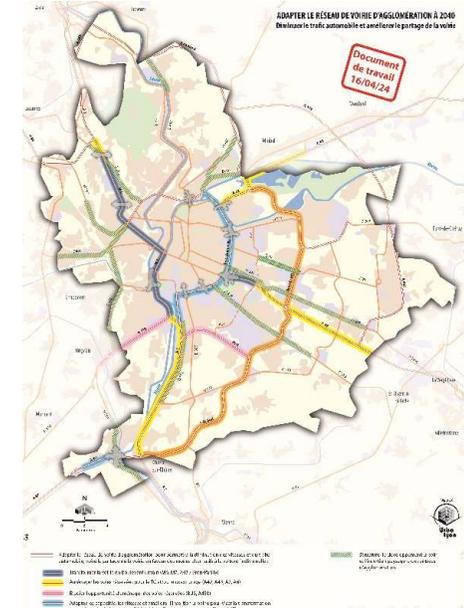
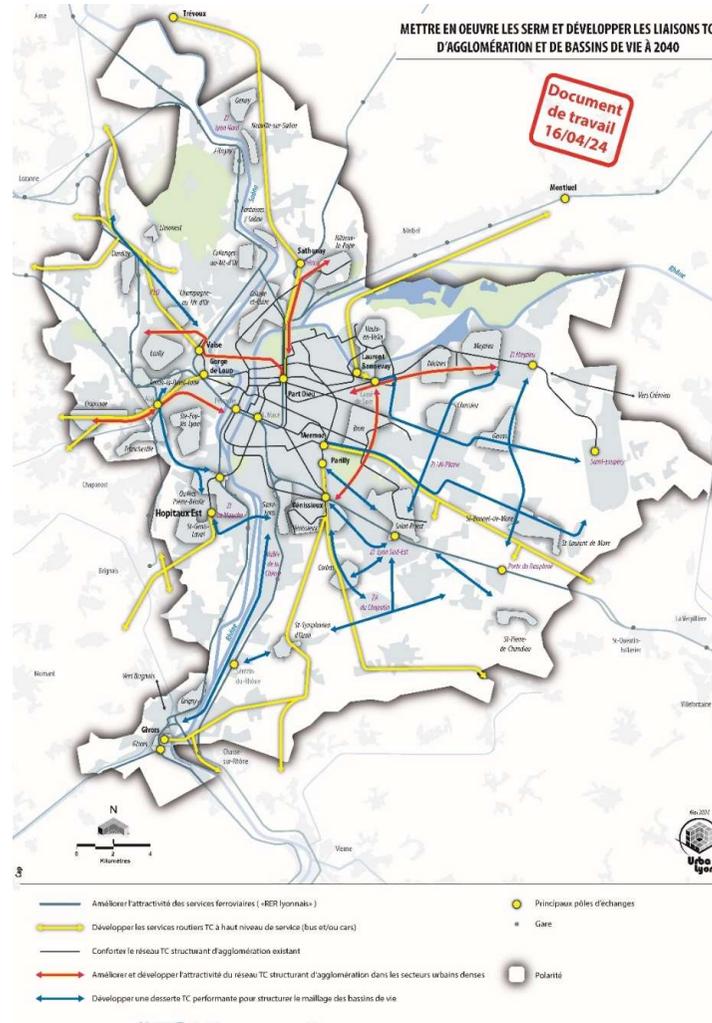
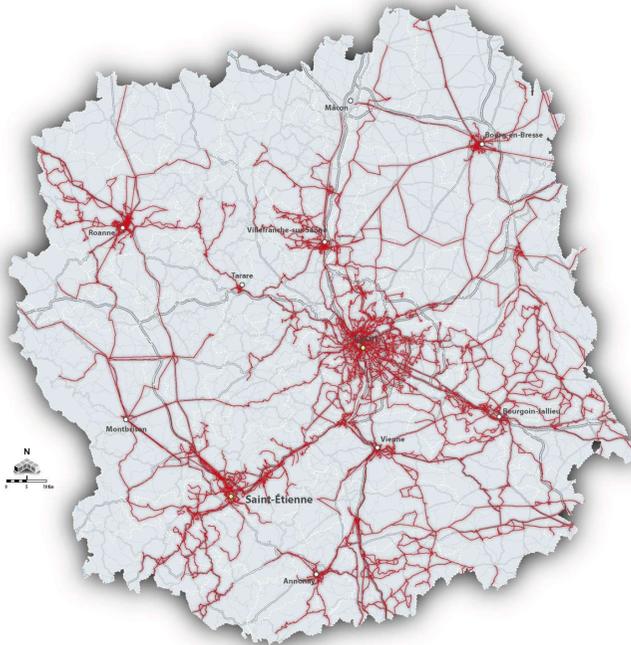


MÉTROPOLÉ GRAND LYON

3. Permettre et encourager le report modal de la voiture vers les alternatives



DU RER-M VERS UN PROJET DE SERM (Services Express Régionaux Métropolitains)



Ci-dessus : TC routiers actuels (bus et cars) dans le carré métropolitain

3. Permettre et encourager le report modal de la voiture vers les alternatives



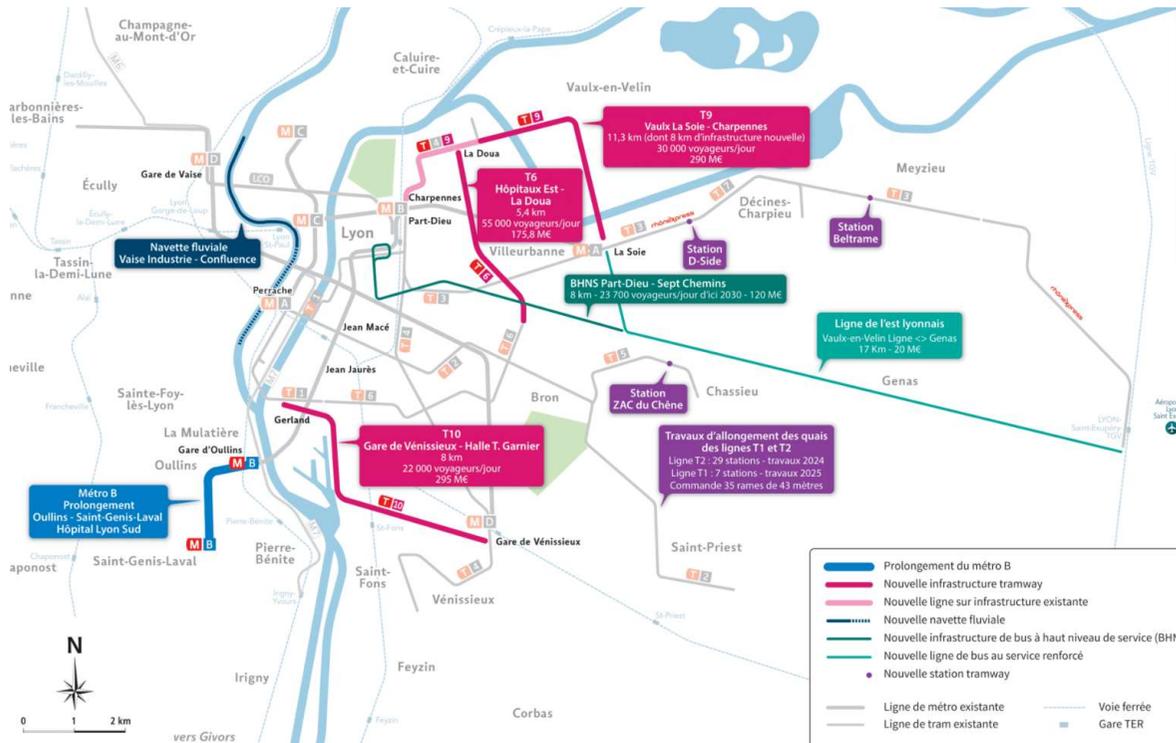
- Renforcer le niveau de service des transports en commun urbains pour les déplacements entre bassins de vie
- Apporter des offres de transports en commun urbains pour les déplacements entre périphéries et dans les zones non desservies

SYTRAL
MOBILITÉS

DANS LE MANDAT

2,55 Mds€

POUR LE RENFORCEMENT DE L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS



2023 : Extension de la ligne de métro B

2025 : Bus à haut niveau de service LEL (Ligne de l'Est Lyonnais)

2026 : Extension (T6) et création (T9,T10) de lignes de tramway

2026 : mise en service de navettes fluviales sur la Saône

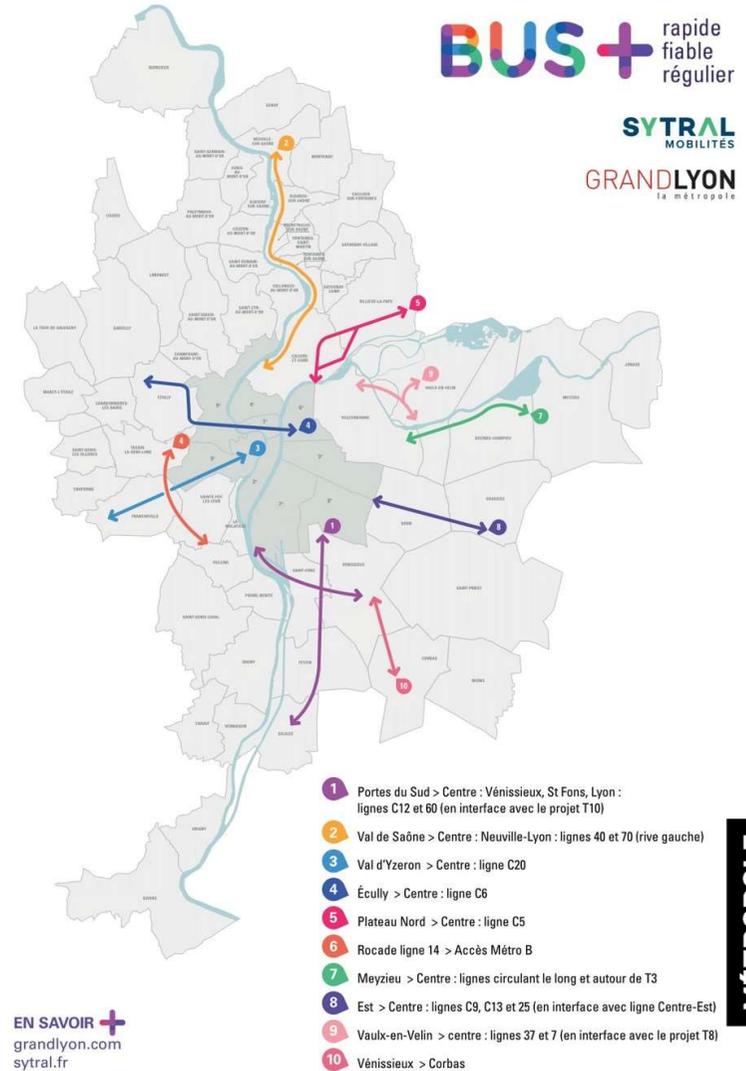
MÉTROPOLÉ GRAND LYON

3. Permettre et encourager le report modal de la voiture vers les alternatives



2026-2030 : 10 couloirs bus à haut niveau de service : feux de circulation coordonnés, voie réservée et aménagement des espaces publics adapté → 15 lignes à haut niveau de service

2032 : Réalisation du Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL)



3. Permettre et encourager le report modal de la voiture vers les alternatives



➤ FAVORISER LE RABATTEMENT EN MODES ALTERNATIFS VERS LES PÔLES D'ÉCHANGE ET ARRETS TC

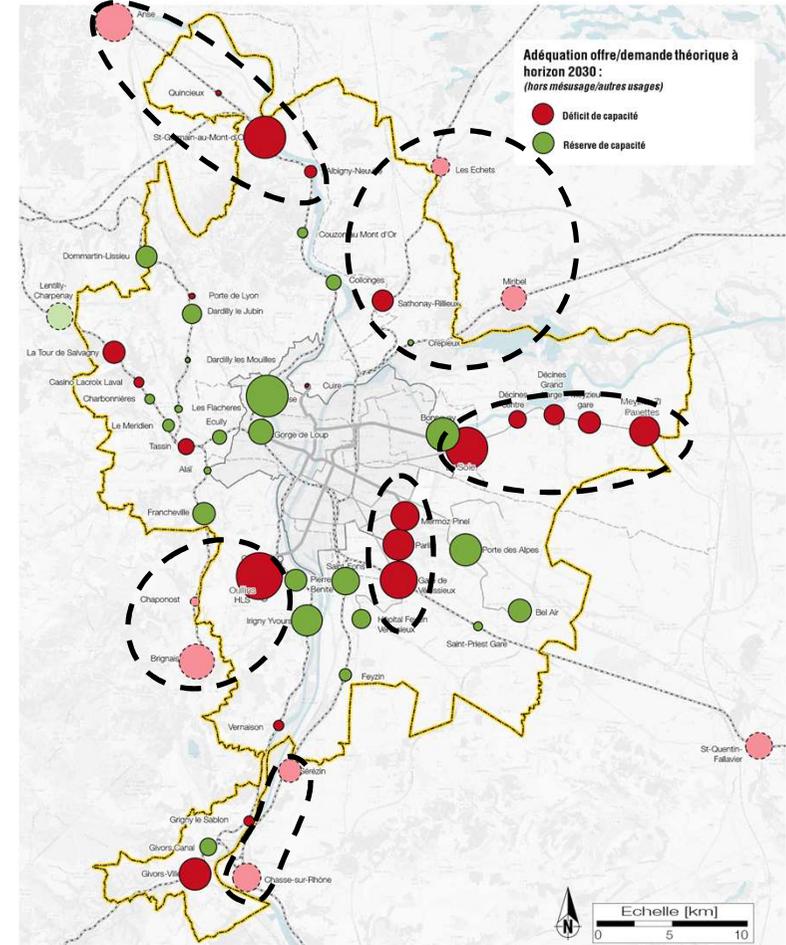


Expérimentation d'une station multimodale à Saint-Laurent-de-Mure (SYTRAL Mobilités)



Le nouveau pôle multimodal Saint-Genis-Laval Hôpitaux Sud

➤ OPTIMISER ET PRIORISER LE RABATTEMENT AUTOMOBILE DANS LES PARC RELAIS

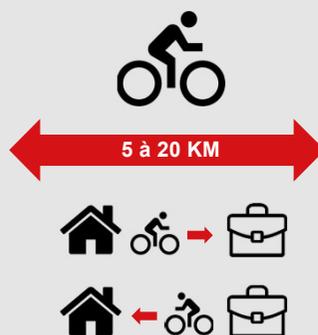


3. Permettre et encourager le report modal de la voiture vers les alternatives



- REDUIRE LA SEDENTARITE
- TRIPLEMENT DES DEPLACEMENTS VELO
- AUGMENTER LA PORTEE DES DEPLACEMENTS CYCLABLES
- **PLAN VELO METROPOLITAIN :**

DANS LE MANDAT
500 M€
POUR LE VELO



- Un réseau cyclable hyper-structurant à l'échelle métropolitaine
- Un réseau en toile, sécurisé, confortable, avec un jalonnement propre
- Une intégration aux espaces publics par la réduction des emprises automobiles



3. Permettre et encourager le report modal de la voiture vers les alternatives



« LES VOIES LYONNAISES »

Pour une métropole cyclable, apaisée et respirable

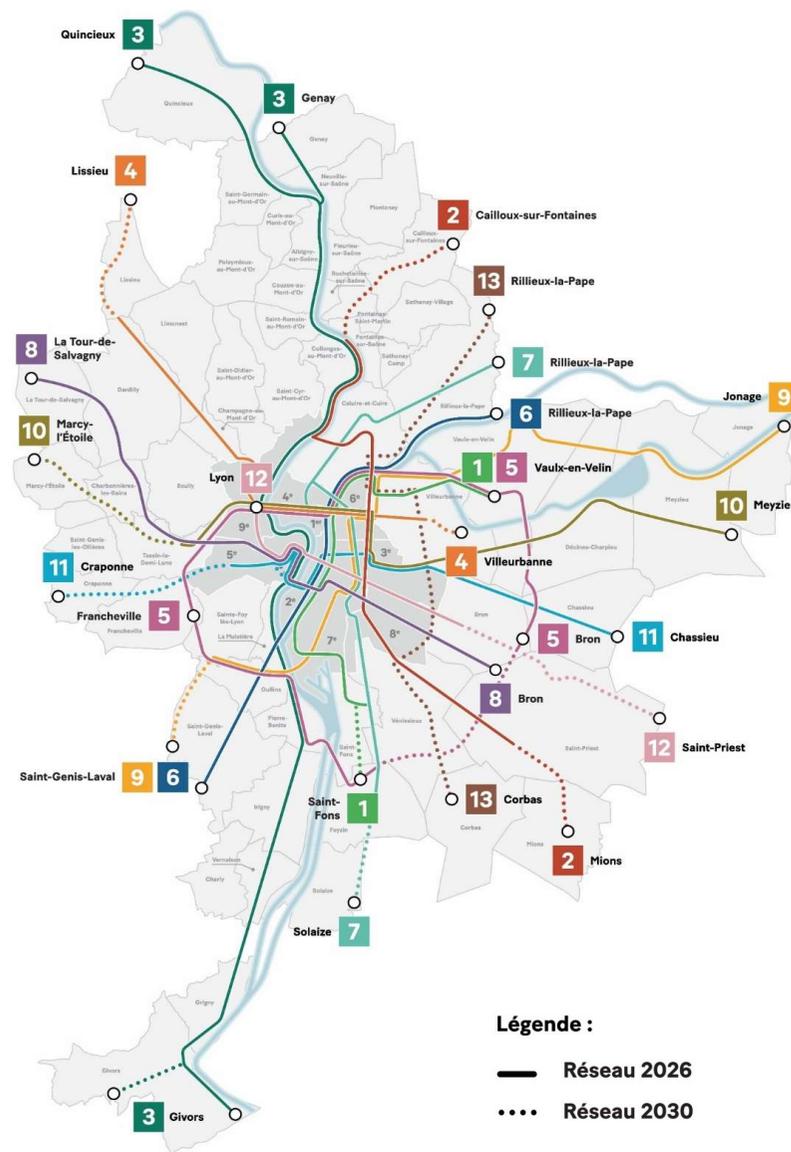
LE RESEAU CIBLE

FIN DU MANDAT

- 250 km de longueur
- 100 km d'infrastructures existantes
- 12 lignes, 312 km
- 40 communes concernées
- 75% des habitants et emplois à moins de 10 minutes de vélo d'une Voie Lyonnaise

EN 2030

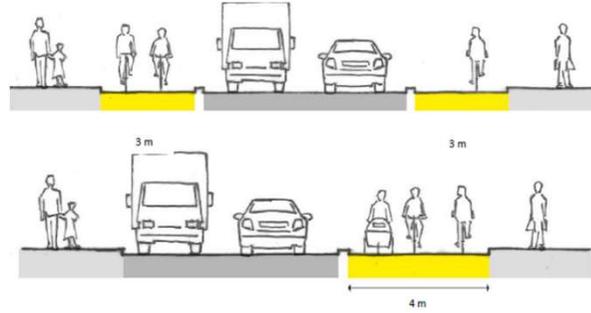
- 355 km d'infrastructure
- 13 lignes, 396 km
- 49 communes concernées
- 99% des habitants et emplois à moins de 10 minutes de vélo d'une Voie Lyonnaise



3. Permettre et encourager le report modal de la voiture vers les alternatives



➤ **POUR DES INFRASTRUCTURES HOMOGENES MISES EN ŒUVRE PAR UNE DIVERSITE D'ACTEURS**



➤ **UNE DESSERTE FINE DU TERRITOIRE ASSUREE PAR LES RESEAUX STRUCTURANTS ET SECONDAIRES**

➔ **2000 km de linéaire avec un aménagement cyclable en 2026**



SAINT-FONS



COLLONGES AU MONT D'OR

3. Permettre et encourager le report modal de la voiture vers les alternatives



➤ FACILITER L'USAGE DU VELO AU QUOTIDIEN COMME POUR LES USAGES OCCASIONNELS

- Développement de l'offre de vélos en libre-service Vélo'v dont la moitié en VAE en 2025 (e-Vélo'v)
- Aides financières pour l'achat de vélo à assistance électrique ou vélo reconditionnés

➤ ADAPTER L'OFFRE A LA DIVERSITE DES USAGERS

- Objectif 10 000 vélos loués aux jeunes adultes défavorisés et étudiants : Free Vélo'v
- Offre de vélos à 3 roues pour les familles, les personnes âgées ou en situation de handicap



3. Permettre et encourager le report modal de la voiture vers les alternatives



➤ **PLAN PIETON**
RENDRE LA MARCHÉ SÛRE ET CONFORTABLE EN TOUS LIEUX ET TOUS TEMPS POUR LES DEPLACEMENTS DE COURTES ET MOYENNES DISTANCES

➤ **REDUIRE LA SEDENTARITE**

➤ **DEVELOPPER L'AUTONOMIE DES POPULATIONS VULNERABLES**

DANS LE MANDAT

25 M€

POUR LES PIETONS

Résorber les discontinuités piétonnes

Apaiser et sécuriser les abords d'école

Élaborer des plans et guides techniques

Adapter les feux de circulation pour la priorité piétonne

Aménager des « haltes piétonnes »

Nouveaux aménagements favorisant les piétons

Aménager une « grande maille piétonne »

Information et sensibilisation



3. Permettre et encourager le report modal de la voiture vers les alternatives

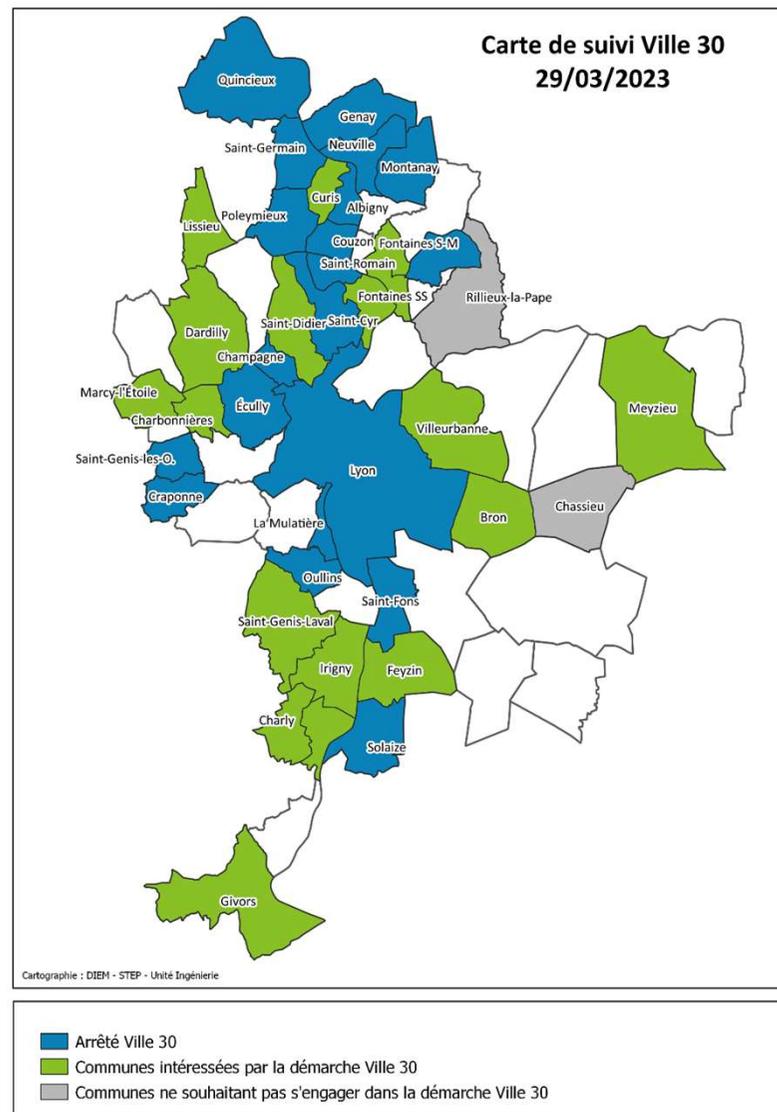


➤ RÉDUIRE LES VITESSES POUR SÉCURISER ET RÉALLOCUER L'ESPACE PUBLIC

Limitation à 30km/h comme **norme de fonctionnement** sur la majorité du périmètre urbain (80% des rues environ) et ne conserver la limitation à 50km/h (voire exceptionnellement à 70km/h) que sur certaines rues.

➔ Une majorité des habitants de la Métropole résidant dans une ville a 30 km/h

➤ « EN VIE DEMAIN » ➔ Réduire à 0 le nombre de tués et blessés graves dus aux accidents de la route d'ici 2050



4. Encourager les changements de comportements de mobilité



LEVER LES FREINS ET DONNER ENVIE PAR L'ALLER-VERS, L'ACCOMPAGNEMENT PERSONNALISE ET L'EXPERIMENTATION



Agence des
Mob'Utés



<https://zfe.grandlyon.com/agence-des-mobilites/>

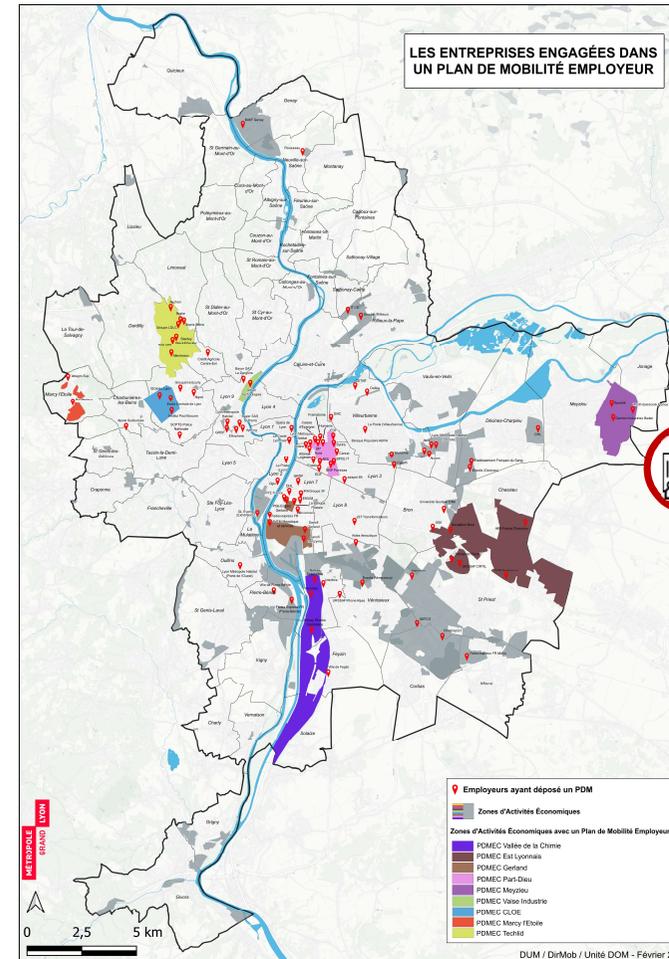
4. Encourager les changements de comportements de mobilité



➤ SENSIBILISER A TOUS LES AGES DE LA VIE



Dans les écoles et universités



Dans les entreprises et les administrations : Plans de Mobilité Employeurs (Communs)



5. Mieux prendre en compte les activités logistiques pour réduire leurs impacts



METTRE EN PLACE UN OBSERVATOIRE PARTENARIAL DE LA LOGISTIQUE

INITIER / ENCOURAGER L'ACTION OPERATIONELLE

FIXER DES ORIENTATIONS POUR TRANSPORTER MIEUX ET TRANSPORTER MOINS LES MARCHANDISES



Structurer le déploiement spatial et organisationnel des activités logistiques



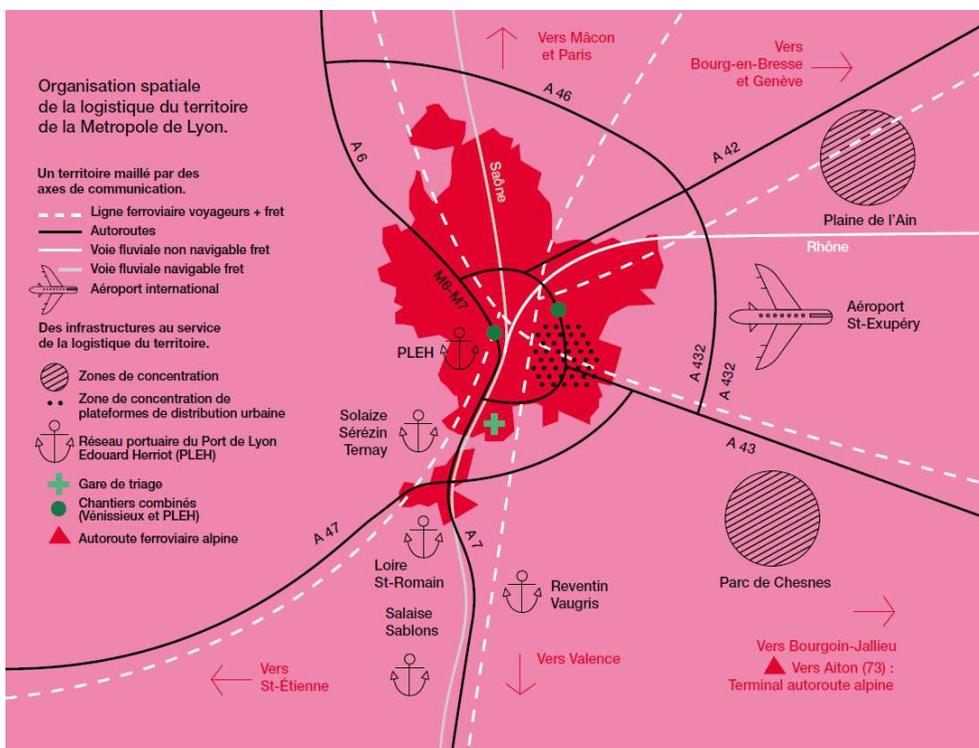
Réglementer le transport routier dans une logique de transition écologique



Développer puis conforter l'offre multimodale en faveur de la logistique urbaine



Accompagner l'évolution de la demande des biens et des services pour mieux maîtriser ses impacts



ZAC Gratte Ciel, Villeurbanne : Régulation de chantier



Logistique fluviale (ULS – Quai Morand)



Hôtel de Logistique Urbaine – Port Edouard Herriot

MÉTROPOLÉ
GRAND
LYON

→ Orientations inscrites au **Schéma Logistique des Biens et Services** métropolitain

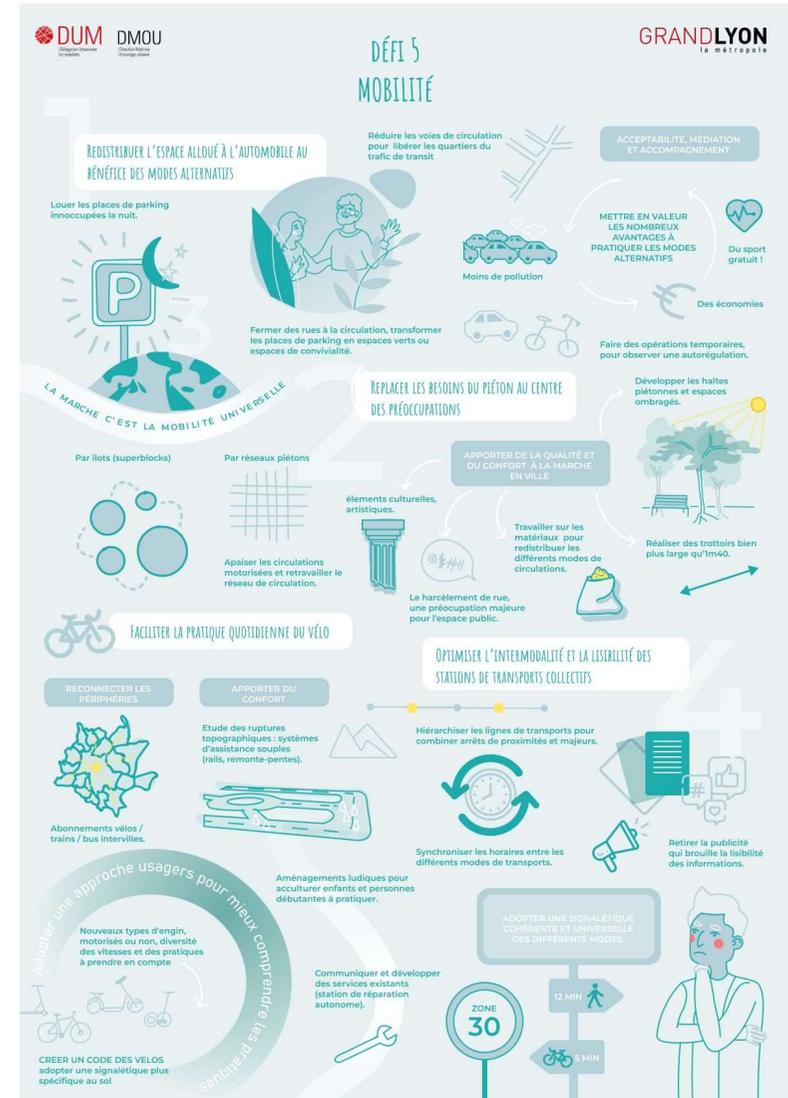
ZOOM : une approche intégrée de l'aménagement des espaces publics



COMMENT ARBITRER ET EQUILBRER LA DIVERSITE DES USAGES DANS LES ESPACES PUBLICS ?

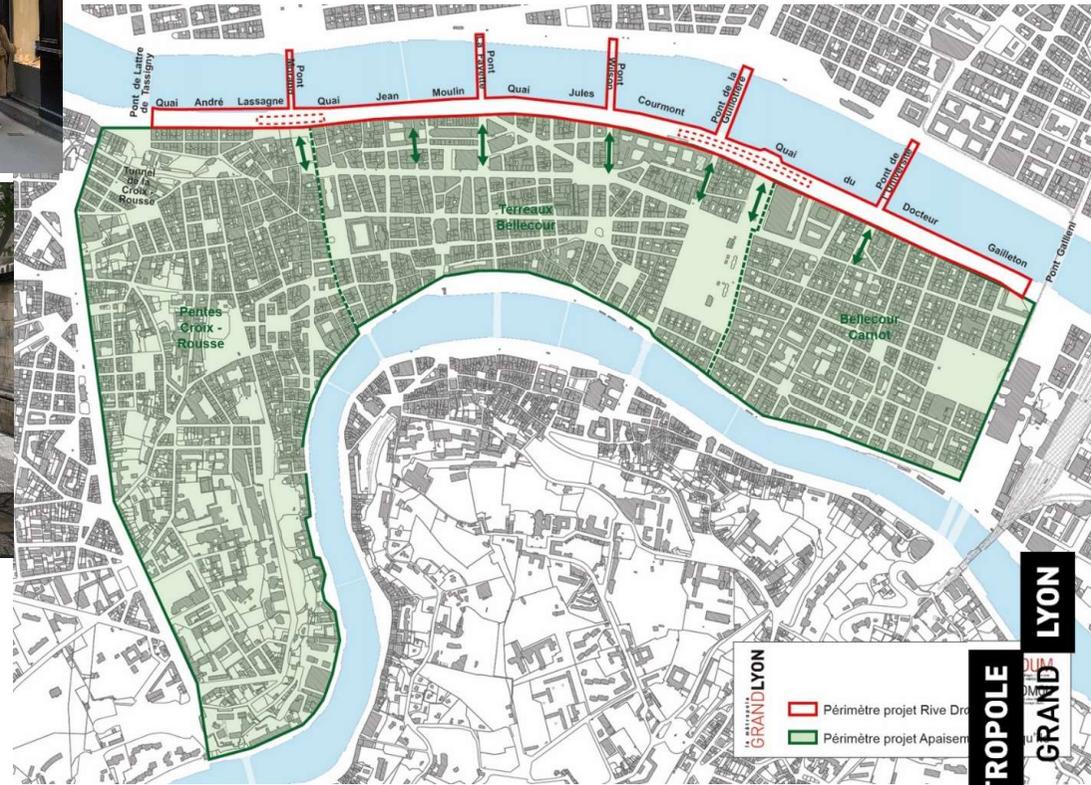
Des besoins de prise en compte:

- De la sécurité et du confort des modes actifs : « **En Vie Demain** », « **Ville à 30km/h** »
- La diversité des usagers: en genre, âge et capacités : « **Charte d'Aménagement des Espaces publics** »
- La mobilité liée aux marchandises et activités servicielles: « **Schéma Logistique des Biens et Services** »
- La végétalisation et la provision d'ombre et de fraîcheur : « **Plan Nature** »
- Le respect du patrimoine culturel et historique : « **Plan de sauvegarde et de mise en valeur** »



ZOOM : une approche intégrée de l'aménagement des espaces publics

Presqu'île
à vivre



Exemple du projet **Apaisement Presqu'île**

Les missions de la Direction des Mobilités

- **Anticiper et analyser les impacts** des projets de transport et d'aménagement des espaces publics sur les mobilités pour **mieux les accompagner**
- Accompagner les changements de pratiques par la **prestation de services de mobilités** : offres de stationnement intégrées, plateformes de mises en relations, véhicules en libre-service...
- Accompagner les changements de comportements par le **conseil et l'orientation personnalisés** envers particuliers et professionnels





Merci pour votre attention !

LA PPI 2021-2026

