
ORGANISATION ET PRATIQUE DES MOBILITÉS DES PERSONNES DANS LA PLAINE SAINT-EXUPÉRY (PSE) : principaux constats et questionnements actuels

/ Sommaire



1.

UN CARREFOUR POUR PLUS DE 600 000 DÉPLACEMENTS JOURNALIERS, UN TERRITOIRE D'IMBRICATIONS INSTITUTIONNELLES

—○ P. 8> 15

1.1 / Un territoire qui émet et reçoit des déplacements de toutes natures et envergures.

—○ P. 9> 11

1.2 / Une mosaïque d'autorités organisatrices de mobilité qui peuvent interfacer leurs offres de mobilité.

—○ P. 12> 15



2.

UN TERRITOIRE FAÇONNÉ PAR LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET AÉROPORTUAIRES, AVEC L'ENJEU DE CONCILIER QUALITÉ DE VIE ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

—○ P. 16> 29

2.1 / Trafics automobile et poids lourds : le défi d'assurer à la fois fiabilité de la route et limitation des nuisances.

—○ P. 18> 19

2.2 / Covoiturage des salariés et des habitants : un besoin de renforcer les offres avant et pendant le déplacement pour dépasser les freins actuels aux pratiques.

—○ P. 20> 23

2.3 / Du stationnement automobile en abondance : le défi d'optimiser ou de mutualiser les offres malgré le peu de contraintes foncières.

—○ P. 24> 27

2.4 / Les parcs automobiles des habitants, des salariés et des entreprises entament leur « transition énergétique » : le territoire PSE, un espace pour imaginer des synergies de mobilité.

—○ P. 28> 29

3.

DES TRANSPORTS COLLECTIFS UTILISÉS DE FAÇON DISPARATE OU DISSYMMÉTRIQUE : LE DÉFI DE RENFORCER LEUR ATTRACTIVITÉ MALGRÉ LE PEU DE CONTRAINTES AU STATIONNEMENT

—○ P. 30> 41

3.1 / Forte demande TC pendulaire sur les corridors est-ouest : des besoins de robustesse et de fiabilité des offres pour satisfaire et équilibrer la demande ?

—○ P. 32> 33

3.2 / Accessibilité TC au hub Lyon Saint Exupéry à l'échelle de l'aire métropolitaine : des attentes avérées, malgré des échecs passés

—○ P. 34> 35

3.3 / Effets frontières entre autorités organisatrices : de potentielles articulations de lignes aux interfaces, des opportunités d'information voyageurs et de tarification intégrée.

—○ P. 36> 39

3.4 / Diverses expérimentations et innovations de desserte en zones d'activités : une opportunité de partager les retours d'expériences.

—○ P. 40> 41

4.

DES COUPURES URBAINES DÉFAVORABLES AUX MODES ACTIFS : LE DÉFI DE CRÉDIBILISER D'AVANTAGE LA MARCHÉ ET LE VÉLO POUR LES HABITANTS ET LES SALARIÉS

—○ P. 42> 47

4.1 / Face à la facilité à utiliser sa voiture au sein des polarités urbaines, crédibiliser davantage la marche et le vélo est un réel défi, y compris dans les polarités les plus denses.

—○ P. 45

4.2 / Entre zones d'activités, centres-bourgs et pôles d'échanges, le besoin de crédibiliser des déplacements « rurbains » à vélo.

—○ P. 46

4.3 / Des espaces naturels de qualité accolés à des espaces urbanisés trop routiers : des opportunités de projets à trouver pour valoriser ou réparer.

—○ P. 47



5.

CONCLUSION

D'ICI 2030, PROLONGEMENTS DE TENDANCES VERSUS MUTATIONS ET RUPTURES

—○ P. 48> 49

6.

ANNEXES

—○ P. 50> 55

/ Les membres du GP mobilités durables

La Région 
Auvergne-Rhône-Alpes

GRAND LYON
la métropole

SAINT-ÉTIENNE
la métropole 

isère
LE DÉPARTEMENT

SYTRAL

CAPI
> PORTE DE L'ISÈRE

RHÔNE
LE DÉPARTEMENT

**Communauté de Communes
l'Est Lyonnais**

/ Introduction

Conformément à la feuille de route, le Groupe Projet (GP) « Mobilités Durables » de la démarche Plaine Saint-Exupéry (PSE), constitué des AOM du territoire et animé par le SMT AML, a élaboré un diagnostic des offres de mobilité et des pratiques de déplacements des habitants et des salariés de ce territoire.

Cinq réunions de ce GP se sont tenues depuis mars 2020 pour partager les analyses issues de diverses sources de données et les résultats de cette synthèse. Des entretiens bilatéraux avec chacun des membres du GP (février- mars 2021) ont complété ce travail collectif. Une analyse des Plans de Mobilité Employeurs de ce territoire a été produite en consultant les CCI concernées, les services dédiés de la Métropole de Lyon, de la CAPI et de la CCEL, puis présentée au Groupe Projet.

La présente synthèse identifie les constats et les questions que pose aujourd'hui le fonctionnement de la Plaine Saint-Exupéry en matière de mobilités, et plus largement, ses interactions avec les offres et pratiques de déplacement au sein de l'aire métropolitaines Lyon-Saint-Etienne. La prochaine étape portera sur l'évolution de ces enjeux d'ici 2030 au regard des développements économiques et résidentiels anticipés. La Région Auvergne – Rhône-Alpes, en tant que pilote de ce GP Mobilités Durables, pourra ainsi présenter ces analyses aux instances politiques de la démarche PSE.

1.

UN CARREFOUR POUR PLUS DE 600 0000 DÉPLACEMENTS JOURNALIERS, UN TERRITOIRE D'IMBRICATIONS INSTITUTIONNELLES

1.1 / UN TERRITOIRE QUI ÉMET ET REÇOIT DES DÉPLACEMENTS DE TOUTES NATURES ET ENVERGURES

/// Constats ///

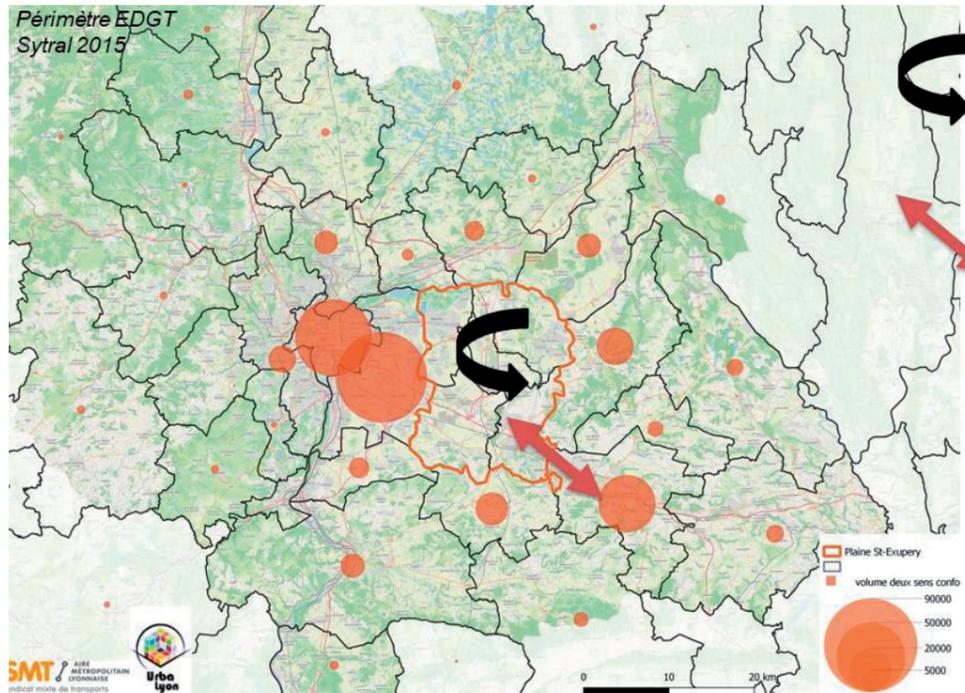
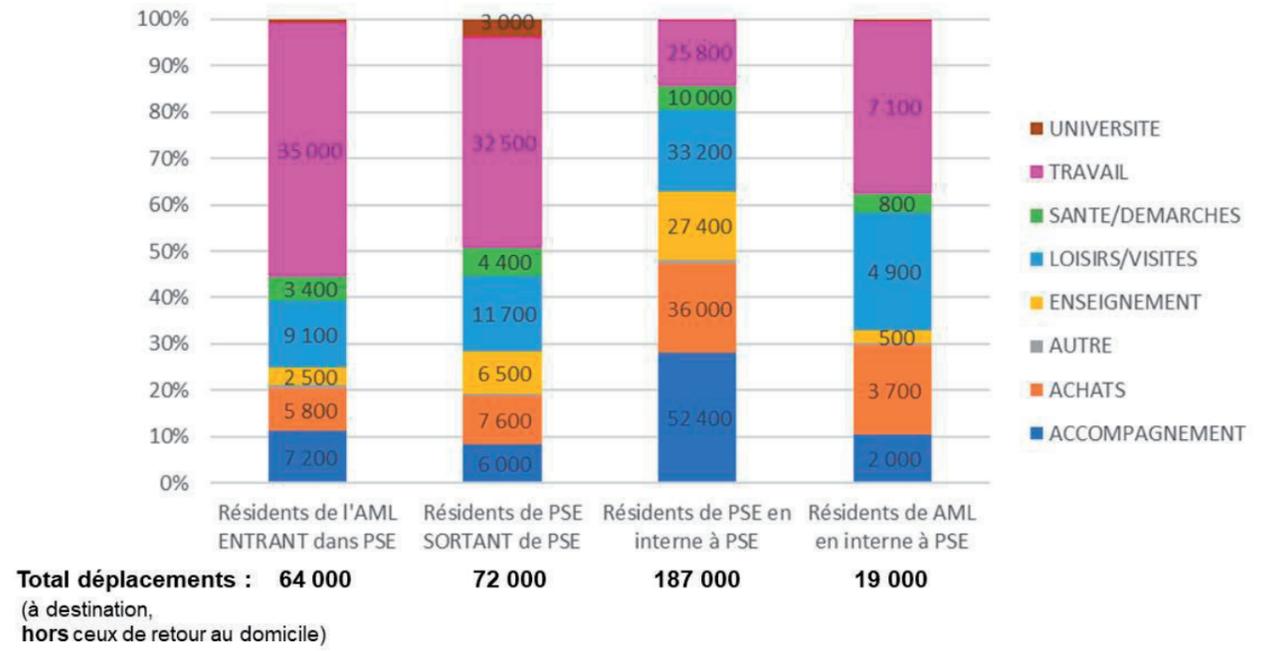
- *La Plaine Saint Exupéry est un vaste territoire de 344 km² qui inclut 24 communes des départements du Rhône et de l'Isère, en limite de l'Ain. Ses atouts naturels de plaine, sa situation géographique et sa proximité avec l'aéroport ont influencé le développement de son urbanisation à partir des années 1960. A la douzaine de polarités historiques ont été juxtaposées de vastes zones d'activités et commerciales, en synergie avec de nouvelles infrastructures de transports structurantes au niveau régional et national : réseaux routiers et autoroutiers, ferroviaires, énergétiques. L'aéroport international de Lyon Saint-Exupéry et sa gare TGV en a fait un hub d'accessibilité voyageurs et fret (57 000 tonnes de fret avionné en 2019), au prix d'une réelle coupure physique localement au sein de cette plaine.*
- *Les qualités paysagères de la PSE et son accessibilité routière efficace en font un territoire attractif au niveau résidentiel, notamment son habitat pavillonnaire (70 % des logements). Sa population de 156 000 habitants croît plus vite qu'en d'autres territoires périurbains de l'aire métropolitaine (+1,3 % par an), avec une forte proportion de familles avec enfants (48 % des ménages).*

• Ses 70 800 emplois comportent un caractère productif prononcé, avec de fortes proportions d'emplois ouvriers. Seulement 25 % des emplois sont de nature de services aux entreprises. Le reste est dédié à la logistique, à l'industrie, au BTP. La dynamique de l'emploi a été plus forte qu'ailleurs dans l'aire métropolitaine (+11 % entre 2011-2016).

• La PSE est un territoire autant attracteur qu'émetteur: 274 000 déplacements d'échanges quotidiens sont le résultat d'un chassé-croisé globalement équilibré, entre des habitants de PSE qui en sortent et des habitants de l'aire métropolitaine qui y entrent. Dans chaque sens, environ la moitié des motifs de déplacements sont contraints, c'est-à-dire liés au travail (ou à l'université). Les échanges sont importants avec la couronne est de l'agglomération lyonnaise, avec Lyon-Villeurbanne (62 000 déplacements deux sens confondus), la CAPI (34 000). Ils sont de l'ordre de 2500 avec Saint-Étienne Métropole et 1 200 avec Grenoble.

• Au sein même de la PSE, les 342 000 déplacements quotidiens sont réalisés à 94 % par les habitants de PSE, pour des motifs beaucoup plus variés. Les volumes des déplacements et leur structure par motifs apparaissent dans le graphe ci-dessous (comme il est d'usage, le motif de « retour au domicile » n'est pas affiché mais il faut considérer qu'il double les volumes de déplacements affichés dans le graphique).

Structure et volumes des déplacements selon le motif de destination (hors retour au domicile)



- Chaque jour, 342 000 déplacements au sein de la Plaine Saint Exupéry,
 - réalisés à 94% par ses habitants
- 274 000 déplacements en échanges (deux sens confondus) entre PSE et le reste de l'AML, réalisés:
 - pour moitié par les habitants de PSE
 - pour moitié par les habitants de l'aire métropolitaine
 - pour 30% par des actifs
 - pour 20% entre 7h et 9h du matin

1.2 / UNE MOSAÏQUE D'AUTORITÉS ORGANISATRICES DE MOBILITÉ QUI PEUVENT INTERFACER LEURS OFFRES DE MOBILITÉ

La gouvernance institutionnelle est multiple avec :

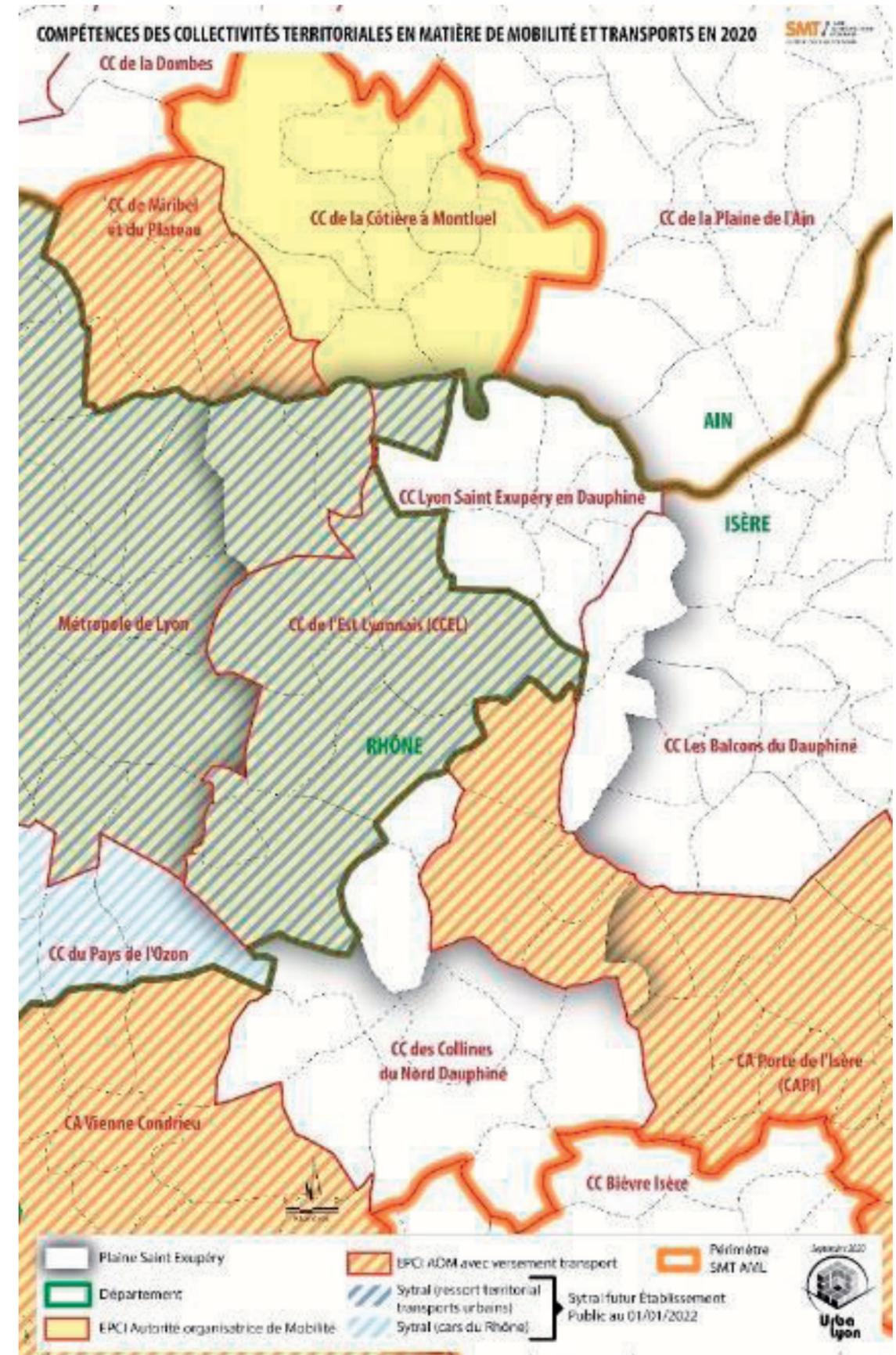
- 2 départements (Rhône, Isère) à la frange du département de l'Ain,
- 4 schémas de cohérence territoriale au recollement imparfait (SCOT de l'agglomération lyonnaise - SEPAL, SCOT des Boucles du Rhône en Dauphiné, SCOT du Nord Isère et SCOT Bugey Côtière Plaine de l'Ain (BUCOPA),
- 5 EPCI à fiscalité propre,
- 4 autorités organisatrices de mobilité (Région, SYTRAL, CAPI, Métropole de Lyon).

De nombreux documents de planification ou opposables élaborés par les services de l'Etat et les collectivités territoriales concernent le territoire de la Plaine Saint-Exupéry, parmi ceux-ci on distingue :

- La Directive Territorial d'Aménagement (DTA) qui fixe les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires ;
- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) ;
- Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry qui a pour objectif de limiter l'urbanisation dans les zones exposées au bruit de la plateforme aéroportuaire ;
- 2 Schémas d'aménagement et de gestion de l'eau qui déclinent les orientations du SDAGE Rhône-Méditerranée -Le SAGE de l'est Lyonnais -Le SAGE de la Bourbre
- 4 Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) : Le SCOT de l'agglomération Lyonnaise, Le SCOT Nord-Isère Le SCOT Boucle du Rhône en Dauphiné, Le SCOT Bugey – Côtière – Plaine de l'Ain
- 2 Plans de déplacements Urbains (PDU) : PDU de la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère, PDU de l'Agglomération Lyonnaise, amenés à être révisés en Plans de Mobilité.

En matière de mobilités les évolutions en lien avec la loi LOM impliquent d'importants changements. La Région Auvergne-Rhône-Alpes reprendra à l'automne 2021, en tant qu'autorité organisatrice des transports interurbains, les délégations aux départements à l'exception du périmètre Rhône qui reste délégué au futur EPL (succédant en lieu et place du Sytral). La gestion de la mobilité par les EPCI du périmètre et par la Métropole de Lyon revêt des contenus disparates selon les blocs de compétences prises ou maintenues à partir d'avril 2021, ce qui renforce l'hétérogénéité des situations. Certains EPCI pourront choisir de déléguer la compétence AOM à la Région. Les départements par ailleurs conservent leur compétence en matière de voirie.

Dans ce territoire complexe et dans un contexte en évolution, le groupe projet « Mobilité Durables » de la démarche PSE, animé par le SMT AML, constitue une scène qui permet de regrouper les autorités compétentes pour partager les constats, les questions qui se posent aujourd'hui et qui se poseraient demain, pour retenir collectivement les enjeux prioritaires qui orienteront la construction partenariale d'un plan d'actions.



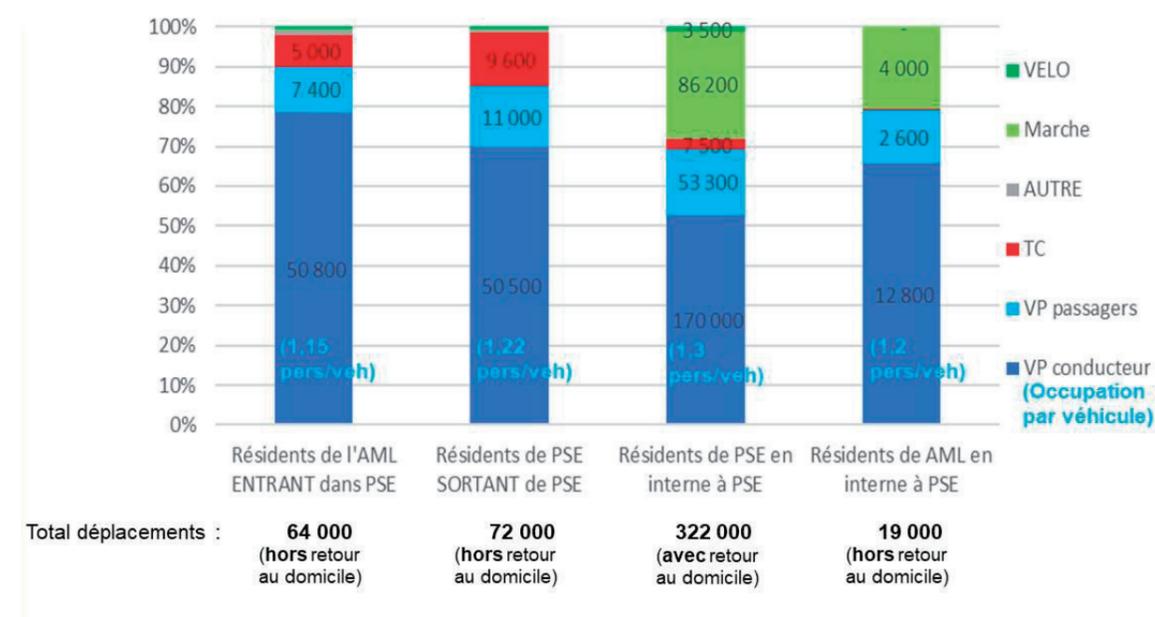
Nota bene : La carte ci-dessus sera amendée au regard des évolutions institutionnelles 2021 et 2022.

2. UN TERRITOIRE FAÇONNÉ PAR LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET AÉROPORTUAIRES, AVEC L'ENJEU DE CONCILIER QUALITÉ DE VIE ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

/// Constats ///

- La voiture est utilisée à plus de 80% dans les échanges en lien avec la PSE et à plus de 70% en interne au territoire. Les échanges génèrent de fait un chassé-croisé de véhicules globalement équilibré: environ 50 000 véhicules entrants, 50 000 sortants, lesquels font un aller-retour dans la journée. Par ailleurs, plus de 30 000 voitures transitent à travers PSE
- Le taux d'occupation des véhicules est plus important pour les petites distances (du fait des déplacements des habitants en motifs accompagnement des enfants notamment), et plus faible pour les déplacements d'échanges. (Source EDGT 2015).
- Pour le motif travail, jusqu'à 60 000 actifs vont travailler chaque jour dans la Plaine Saint-Exupéry en voiture, dont les 2/3 habitent hors de la Plaine Saint-Exupéry. (Source INSEE D-T 2017).

Structure et volumes des déplacements selon le mode



2.1 / TRAFICS AUTOMOBILE ET POIDS LOURDS : LE DÉFI D'ASSURER À LA FOIS FIABILITÉ DE LA ROUTE ET LIMITATION DES NUISANCES

/// Constats ///

- La rocade est, l'A43 et les RD517 et RD302 entre Pusignan et Meyzieu présentent une congestion récurrente en heures de pointe de semaine, notamment du fait de l'importance du trafic VL et de la cohabitation des trafic PL et VL. La RD 306 est congestionnée le samedi, du fait de l'attractivité de son pôle commercial.
- Le Schéma directeur d'agglomération pour la gestion du trafic (SDAGT) sur les voiries structurantes d'agglomération, engagé par l'Etat en 2016 avec la Métropole de Lyon, pointe les enjeux de régulation des trafics et a identifié le besoin de poursuivre des études complémentaires sur A43.
- Des dispositifs de restriction de circulation des véhicules professionnels les plus polluants (VUL / PL), comme la Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFEm) de la Métropole de Lyon existent depuis le 1er janvier 2020 sur le centre de l'agglomération lyonnaise. Au 1er janvier 2022, ce dispositif s'étendra aux véhicules particuliers et impacteront les véhicules Crit'air 5 et non classés. Ensuite, le périmètre de la ZFEm pourrait être amené à s'élargir à d'autres communes de la Métropole de Lyon, avec un renforcement des restrictions et un objectif d'interdiction de circulation des véhicules diesel pour le 1er janvier 2026. D'autres collectivités comme la CAPI et la CCEL ont engagé des réflexions sur l'opportunité d'une ZFEm sur leur ressort territorial.
- Pour le motif travail, jusqu'à 60 000 actifs vont travailler chaque jour dans la Plaine Saint-Exupéry en voiture, dont les 2/3 habitent hors de la Plaine Saint-Exupéry. (Source INSEE D-T 2017).

Dans la PSE, l'A43 a fait récemment l'objet de baisse des limitations de vitesses permanentes. La mise en oeuvre des ZFEm aura un impact sur leurs propres périmètres, mais aussi indirectement sur les territoires extérieurs, en matière de renouvellement du parc automobile roulant et de report modal sur les pôles d'intermodalité et de covoiturage de la PSE notamment.

Les trafics automobile et poids lourds liés à l'activité économique spécifique de la PSE (accès logistique, livraison, salariés) ont besoin de fiabilité des temps de parcours (c'est-à-dire de régularité d'un jour à l'autre, en limitant les imprévus) et de débit minimum, au prix parfois d'une réduction des limitations de vitesses. Ces enjeux ainsi que ceux de réduction des nuisances (bruit, qualité de l'air) sont identifiés dans les plans de déplacements des autorités organisatrices concernées par la PSE.

Le GP «Schéma de fonctionnalités routières» de la démarche PSE produira un diagnostic plus complet des réseaux de voirie de PSE et de leurs usages VL et PL, y compris des phénomènes de congestion actuels et prospectifs. Il identifiera sans doute aussi dans la gestion de la voirie les marges de manoeuvre des acteurs en matière de régulation des trafics en temps réel, et de l'information sur voirie en temps réel concernant les possibilités d'intermodalité (parkings-relais, parkings de covoiturage, prochains trains.)...

2.2 / COVOITURAGE DES SALARIÉS ET DES HABITANTS : UN BESOIN DE RENFORCER LES OFFRES AVANT ET PENDANT LE DÉPLACEMENT POUR DÉPASSER LES FREINS ACTUELS AUX PRATIQUES

/// Constats ///

- Depuis plus de dix ans, le covoiturage a fait dans la PSE l'objet de progrès, tant dans les pratiques que dans l'évolution des offres, grâce aux politiques publiques, aux plans de mobilité employeur, et à l'arrivée d'opérateurs privés qui expérimentent de nouvelles pratiques.
- En moyenne dans l'aire métropolitaine, 6 % des véhicules en circulation sur le réseau routier effectuent du covoiturage au sens de la définition nationale, avec des passagers n'appartenant pas au même ménage que le conducteur (source EDGT2015). Dans les entreprises, le covoiturage reste en deçà de son potentiel (dans l'enquête du PDME de l'Aéroport de Lyon, la part du covoiturage a augmenté de 0.9 à 2.8% des salariés de 2015 à 2017). Sur le terrain, le covoiturage est visible sur moins d'une dizaine de parkings de stationnement positionnés près de points stratégiques (péages, noeuds du réseau routier en amont de la congestion).



- Avec son schéma covoiturage, la CAPI a cofinancé en 2015 l'extension de parkings de covoiturage saturés au niveau des péages de l'A43. La CAPI compte à ce jour 773 places de covoiturage sur son périmètre. Plus récemment, le service privé Lane, accompagné par la CAPI et la Métropole de Lyon, a expérimenté sur ce même axe A43 entre la CAPI et l'entrée est Lyon Mermoz des solutions techniques supplémentaires (bornes, panneaux à message variable, application smartphone), pour générer environ une centaine d'appariements de conducteurs et passagers par semaine toutes OD confondues en 2021 (200 par semaine avant la crise sanitaire).
- Le PIPA teste le même principe de lignes virtuelles de covoiturage Covoit'ici entre l'agglomération pontoise et son parc industriel. De plus, de l'auto-stop encadré et labellisé est proposé sur des lignes virtuelles dans l'Ain (Stop'n Go) et dans l'Isère (VAP), afin de pallier l'absence d'offre TC entre l'Ain et l'Isère.

L'effet de masse étant déterminant pour faciliter les appariements entre covoitureurs potentiels avant le déplacement, la première question est la notoriété réelle des plateformes et des services de covoiturage existants, mis en place par les collectivités ou accompagnés par elles. Le site internet Mov'ici (anciennement appelé Covoit'Oùra) de la Région mutualise les bases des données d'autres plateformes de covoiturage des territoires (Métropole de Lyon), mais reste encore insuffisamment connu. Une amélioration de la notoriété de ces plateformes pourrait constituer un levier : dans le PDME du Parc de Chesnes, 34 % des salariés enquêtés déclarent que disposer d'un système performant de mise en relation des personnes serait le facteur le plus important pour encourager la pratique.

Les aires de covoiturage aménagées, labellisées et les bornes de Lane ou Covoit'ici peuvent en complément contribuer à donner sur le terrain de la visibilité et des signaux d'émulation pour les pratiques de covoiturage. Aujourd'hui, le repérage de ces espaces n'est pas homogène pour les usagers. Il dépend de la politique et des modalités de communication de chaque collectivité intervenant sur la Plaine Saint-Exupéry.

À ce jour, il n'y a pas de mesure incitative au covoiturage sur les axes routiers eux-mêmes, comme on peut l'observer sur d'autres territoires (comme l'entrée à Grenoble avec une voie réservée). Une étude est en cours pour examiner l'opportunité d'un partage de voirie plus favorable au covoiturage et/ou aux transports collectifs sur l'A43 (au niveau du péage ou du partage de voirie).

Enfin, pour les distances courtes inférieures à 20 km, si des pratiques de covoiturations se font entre habitants ou salariés, souvent de façon informelle et donc peu visibles, les collectivités publiques et opérateurs privés peinent à faciliter du potentiel de pratiques supplémentaires quand le conducteur chercherait une compensation financière : le bénéfice avantages / inconvénients reste alors défavorable sur des petites distances, au regard des contraintes induites en matière de parcours, d'engagement, etc.



2.3 / DU STATIONNEMENT AUTOMOBILE EN ABONDANCE : LE DÉFI D'OPTIMISER OU DE MUTUALISER LES OFFRES MALGRÉ LE PEU DE CONTRAINTES FONCIÈRES

/// Constats ///

- Les offres de stationnement sur les lieux d'emplois, pour environ 60 000 actifs venant travailler en voiture dans PSE, peuvent être estimées à une surface totale de l'ordre de 150ha réparties dans les 35 000 ha de la PSE (avec l'hypothèse du ratio classique de 25m² par place incluant les voies d'accès parking). Selon les salariés, 94 % des espaces de stationnement au lieu de travail ne sont pas contraints en capacité (source PDME).
- L'offre de stationnement de l'aéroport est de 14 000 places en surface, hors construction en cours du nouveau parking en ouvrage de 2000 places : cette offre est une source de revenus importante pour l'aéroport.



- Les offres de stationnement en intermodalité (rabattement en P+R des gares TER et stations TC majeures) sont quasiment toutes à saturation dès l'heure de pointe du matin là où l'offre radiale TC ou TER est attractive. Le P+R de Meyzieu Z.I (1000 places) a une aire de rabattement jusqu'à Crémieu. Ceux des gares TER de La Verpillière et de Saint Quentin-Fallavier offrent à eux deux environ 500 places de stationnement automobile, à des habitants du sud-est de la PSE.
- Enfin, la PSE présente plus d'une vingtaine de sites privés (Hotels, entreprises) où les parkings sont ouverts au stationnement tous publics via des applications smartphone (du type OnePark, ZenPark) contre monétisation. Ils sont nombreux sur RD306 -RD1006 et sur RD29, et certains visent les besoins de stationnement liés à l'aéroport, avec navettes associées.

Ces diverses offres de stationnement, publiques et privées, représentent au total des surfaces de foncier généreuses. La faible contrainte foncière dans les zones d'activités peu amener les gestionnaires à répondre favorablement aux demandes de capacités de stationnement supplémentaires. La mutualisation des stationnements entre équipements publics proches reste rare alors qu'elle pourrait être pensée en fonction des temporalités d'usages, voire aussi des gisements de stationnement privés ouverts grâce aux nouvelles applications numériques. Avec des surfaces étendues, les aménagements actuels proposent des revêtements imperméables et sont souvent peu qualitatifs. À l'avenir, l'enjeu d'innovation sur ces nappes de stationnement pourrait être à considérer au regard des surfaces, du contexte plus ou moins urbain et de potentiels montages économiques à imaginer en lien avec des enjeux énergétiques, climatiques et paysagers.

En matière d'intermodalité dans la PSE, les pôles intermodaux qui offrent les accessibilités TC les plus efficaces au coeur des agglomérations de l'aire métropolitaine (à savoir Meyzieu Z.I., Z.I. Luzais A43, Gare de La Verpillière et dans une moindre mesure de St Quentin-Fallavier pour des usages quotidiens et l'aéroport pour des usages occasionnels) sont bien identifiés par les habitants de la PSE et des territoires voisins: les parcs-relais de ces pôles d'échanges sont par conséquent saturés en stationnement automobile dès l'heure de pointe du matin.

En réponse à cette demande croissante, les stratégies des gestionnaires diffèrent pour espérer du report modal sur d'autres modes de rabattement-diffusion: les diverses expérimentations et améliorations des offres de rabattement- diffusion en TC et à vélo n'ont pas trouvé partout un écho suffisamment massif. Pour aller plus loin, certains gestionnaires assument alors de ne plus répondre à la demande croissante de capacité de stationnement automobile en parc-relais, instaurant ainsi une contrainte, et espérant un rééquilibrage sur d'autres P+R ou d'autres modes de rabattement alternatifs. D'autres gestionnaires continuent d'augmenter la capacité des P+R là où le foncier le leur permet (ZI Luzais, Meyzieu Panettes en 2021). Ces questions se posent au-delà de la PSE sur l'ensemble des pôles d'échanges attractifs de l'armature ferroviaire ou TC structurante de l'aire métropolitaine. Les stratégies locales sont d'autant plus disparates que la compétence de stationnement dans les pôles d'échange l'est: elle peut relever de la commune à l'autorité organisatrice des mobilités.

2.4 / LES PARCS AUTOMOBILES DES HABITANTS, DES SALARIÉS ET DES ENTREPRISES ENTAMENT LEUR «TRANSITION ÉNERGÉTIQUE» : LE TERRITOIRE PSE, UN ESPACE POUR IMAGINER DES SYNERGIES

/// Constats ///

- *Le parc automobile des ménages habitant la PSE est de 90 000 véhicules particuliers, hors flotte des entreprises. Il continue de croître plus vite que le nombre d'habitants : entre 2011 et 2016, les évolutions ont été + 8 000 véhicules particuliers pour +7 000 habitants.*
- *Le territoire de PSE est équipé d'une cinquantaine d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) de tous opérateurs : La Métropole de Lyon a défini une stratégie de coopération publique / privée pour encadrer les déploiements des opérateurs privés sur son territoire. La CCEL s'est appuyée sur le SYDER et les communes de la CAPI s'appuient sur TE38.*
- *La ZFEm de la Métropole de Lyon a un impact sur le renouvellement des flottes professionnels elle aura, dès le 1er janvier 2022, un impact sur le renouvellement des parcs automobiles des particuliers.*

Les ménages résidants, les entreprises et leurs salariés auront à court terme des besoins croissants d'accès aux IRVE. Les activités industrielles et logistiques de la Plaine Saint-Exupéry et le trafic poids lourds généré par celles-ci pourront aussi entamer à long terme une transition vers de nouvelles énergies de motorisation (GNV, et voire hydrogène à moyen terme).

Le déploiement de bornes IRVE est, à la base, une compétence communale récente. Sur un territoire d'interface comme PSE, les stratégies publiques d'encadrement du déploiement IRVE pourraient bénéficier à être partagées, pour trouver des mutualisations entre elles, et permettre des mutualisations sur le terrain entre les réponses aux différents besoins.

3.

DES TRANSPORTS COLLECTIFS UTILISÉS DE FAÇON DISPARATE OU DISSYMMÉTRIQUE: LE DÉFI DE RENFORCER LEUR ATTRACTIVITÉ MALGRÉ LE PEU DE CONTRAINTES AU STATIONNEMENT

/// Constats ///

- La desserte Translère est hiérarchisée en lignes express, régulières et quotidiennes. La desserte TCL est maillée, sauf dans le secteur sud où l'offre est axée sur les corridors RD306 et route d'Heyrieux, étant donné une demande totale nord-sud relativement limitée (sources EDGT2015 et RPINSEE Domicile-travail). La desserte des ZA ZI fait l'objet d'offres TAD particulières ou encore en expérimentation (Mi-Plaine).
- Comme illustré en p.11, les déplacements en TC concernant la PSE sont de l'ordre de 50 000 déplacements par jour tous confondus, y compris l'accès à l'aéroport et motifs scolaires. Les habitants de la PSE représentent les usagers les plus nombreux, dans la PSE et en échange avec l'extérieur. En revanche, les habitants de l'agglomération lyonnaise sont moins nombreux à utiliser les TC pour leurs liens avec PSE. Si la part modale des TC entre la PSE et le centre de l'agglomération lyonnaise dépasse 15%, les déplacements en voiture restent majoritaires, surtout pour les habitants de Lyon-Villeurbanne. Cela illustre notamment l'impact de la faible contrainte de stationnement dans le choix modal.

3.1 / FORTE DEMANDE TC PENDULAIRE SUR LES CORRIDORS EST-OUEST : DES BESOINS DE ROBUSTESSE ET DE FIABILITÉ DES OFFRES POUR SATISFAIRE ET ÉQUILIBRER LA DEMANDE ?

/// Constats ///

- *Des offres TC existantes ne sont pas encore perçues comme suffisamment fiables pour être attractives :*
- *La ligne TER Lyon-Grenoble est connue sur l'étoile ferroviaire lyonnaise pour présenter des problèmes de robustesse et de fiabilité de services : des trains sont régulièrement annulés ou retardés, bien que la Région Auvergne-Rhône-Alpes oeuvre constamment à son amélioration.*
 - *Certaines lignes de car express (Exp4 sur RD517 et 302, Exp 5,6,7 sur A43) subissent en heure de pointe des allongements de temps de parcours du fait de la congestion routière en l'absence de site propres dédiés, malgré quelques aménagements existants (couloir d'approche bus sur déviation de Pusignan et Lyon Mermoz).*
- *Des offres de TC qui sont très fréquentées voire tendent vers la saturation :*
 - *Le tramway T3 est aujourd'hui saturé et son exploitation parallèle à celles de Rhônexpress et de T7 n'est pas aussi robuste qu'à sa mise en service malgré les adaptations en continu du Sytral.*
 - *La ligne EXP4 a doublé*

L'enjeu est de garantir l'attractivité des services TC proposés sur des corridors déjà très fréquentés dans le sens pendulaire de l'est vers l'ouest en pointe du matin. La fréquentation en contrepointe, générée par les emplois des entreprises, et des besoins commencent à apparaître sur le tramway T3 depuis plusieurs années, sur la ligne TER et sur la ligne TCL1EX depuis peu.

La régularité des temps de parcours, quelle que soit la période horaire, est un gage d'attractivité tout aussi important que la fréquence et le confort du service. Dans les cas de TC routiers contraints par la congestion du trafic en heure de pointe sur certains axes, cela pose la question du partage de la voirie : des couloirs d'approches existent déjà (déviation de Pusignan) mais semblent ne pas suffire et nécessiteraient un besoin de partage de voirie plus continu : les corridors de Meyzieu – agglomération pontoise et de l'A43 font en ce moment l'objet d'études d'opportunité pour des solutions plus ambitieuses en matière de partage de voirie pour répondre à ces enjeux.

3.2 / ACCESSIBILITÉ TC AU HUB LYON SAINT EXUPÉRY À L'ÉCHELLE DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE : DES ATTENTES AVÉRÉES, MALGRÉ DES ÉCHECS PASSÉS

/// Constats ///

- *L'offre de vols aériens s'est considérablement diversifiée et développée au cours de la dernière décennie, notamment du fait des offres européennes low-cost, dont celles reportées depuis l'aéroport de Saint-Étienne désormais fermé. De même, l'offre TGV (et notamment low-cost Ouigo) a dans la décennie aussi considérablement renforcé l'attractivité du hub LYS à l'échelle de l'aire métropolitaine et régionale.*
- *Les offres d'accès en TC au hub aéroport gare TGV ont fait l'objet dans la dernière décennie de diverses modifications chez plusieurs autorités organisatrices :*
- *Concernant les liens avec l'agglomération lyonnaise, l'offre bus Sytral (47, 48) qui avait été supprimée a été remise en service. L'offre Rhônexpress a fait en 2021 l'objet d'une baisse tarifaire à destination de la clientèle aéroport et TGV et d'une offre tarifaire particulière pour les salariés de la plateforme.*
- *Concernant les liens avec la Loire (agglomération stéphanoise) et l'Isère (agglomération CAPI et grenobloise), l'offre de cars Région a été supprimée et remplacée par des cars S.L.O., dont certains ont progressivement été supprimés. L'ancienne ligne Transisère 1950 entre CAPI et l'aéroport avait été supprimée en 2017 du fait de sa fréquentation insuffisante (la desserte de cabotage était peu attractive). Le car SLO qui l'a remplacée ensuite a finalement été supprimé en 2019. La ligne virtuelle de covoiturage Lane entre la CAPI et l'aéroport a été supprimée en 2020.*

Pour le pôle d'échanges de Lyon Saint-Exupéry en tant que tel, l'enjeu est de faciliter dès aujourd'hui son rôle de hub permettant d'offrir une accessibilité d'envergure nationale (et européenne) en TGV et une accessibilité aérienne au moins aux habitants du Rhône, de l'agglomération stéphanoise, du nord de l'Isère et du sud de l'Ain.

Pour les habitants du nord-isère et de la CAPI en particulier, l'accès sans voiture aux emplois de la plateforme aéroportuaire, à son aéroport et à sa gare TGV sont un enjeu important évoqué de façon récurrente : l'offre TGV alternative à celles des gares de Lyon est particulièrement attractive pour le nord-isère. Les différentes offres TC ou covoiturage mises en place dans la dernière décennie sur cette liaison CAPI – aéroport ayant été sous-utilisées puis abandonnées, la question d'une offre adaptée reste aujourd'hui posée. L'enjeu est que Lyon Saint Exupéry soit un hub accessible depuis l'aire métropolitaine en limitant les disparités voire la dépendance à un accès en voiture avec stationnement payant.

3.3 / EFFETS FRONTIÈRES ENTRE AUTORITÉS ORGANISATRICES : DE POTENTIELLES ARTICULATIONS DE LIGNES AUX INTERFACES, DES OPPORTUNITÉS D'INFORMATION VOYAGEURS ET DE TARIFICATION INTÉGRÉE

/// Constats ///

- Avec leurs fonctions différentes, les dessertes TC interurbaines et urbaines sont complémentaires géographiquement, en couvrant toutes les polarités résidentielles et d'emplois de la PSE. Toutefois, aux limites des périmètres des A.O.M, des terminus sont proches mais sans arrêts communs, et les horaires parfois non coordonnés (Pusignan, RD306 Marchal Juin, route d'Heyrieux).
- L'information aux usagers est encore segmentée: les usagers connaissent surtout les sites internet des différentes autorités organisatrices. Sur la PSE, 5 sites internet offrent des informations disparates, des calculateurs d'itinéraires aux cartes traditionnelles des lignes. La centrale d'information OuRà.com fournit une information agrégée sur la PSE (calculateur d'itinéraire), mais reste en manque de notoriété, avec un positionnement régional, et une information locale alimentée par l'entrepôt de données des offres TC multitudes piloté par le SMT AML.

- En matière de coordination des offres de TC, l'entrepôt de données multitudes permet en tant qu'intégrateurs de toute l'offre TC et toute mobilité du périmètre de l'AML et plus spécifiquement de la PSE (horaires en temps théorique voire temps réels, points d'arrêt,..) d'optimiser les correspondances, de limiter les temps d'attente et d'ajuster les offres en toute autonomie. Des ateliers de travail sont proposés par le SMT aux autorités organisatrices, en particulier les 13 partenaires de multitudes.
- Sur PSE, plusieurs tarifications coexistent: Tarification «à plat» TCL, tarification kilométrique TER, tarification «à plat» RUBAN, tarification zonale Transisère. Des tarifications combinées entre TER ou Transisère et les réseaux correspondants sont disponibles. La tarification multimodale zonale T-libr lancée en 2013 sous forme à ce jour uniquement d'abonnement permet d'emprunter l'ensemble des services de transports urbains et les TER de la ou les zones concernées (ex: zone Ruban + TCL + TER entre les deux et à l'intérieur des zones). Pour le T-libr M «TCL + RUBAN», les ventes de 2019 sont d'environ 14 500. La progression des validations était similaire aux autres zones de T-libr M (toutes comprises entre 9 et 10%). Avant la crise sanitaire, la tarification multimodale connaissait une croissance régulière.

Les autorités organisatrices interurbaines et urbaines travaillent respectivement leur offre, mais la question est de savoir jusqu'à quel point leurs directions d'exploitation travaillent aujourd'hui ensemble ou pas dans l'ajustement de leur offre pour mettre en oeuvre les principes de « mobilité sans couture » mis en avant dans les documents de planification. Aux limites des périmètres géographiques des autorités organisatrices, il y a en effet des lieux d'interface avec de potentielles possibilités physiques de continuité ou de correspondance entre lignes, avec des arrêts ou des terminus existants parfois proches mais distincts :

- Dans le secteur de Pusignan : opportunité d'arrêt commun pour le bus TCL 47 / ligne Transisère Exp4, pour une liaison entre l'agglomération pontoise et l'aéroport, même si le potentiel de 1000 actifs peut sembler faible, il faut ajouter à cela les déplacements des habitants pour autres motifs que le travail.
- Dans le secteur St Laurent de Mure - Maréchal Juin sur RD306 -1006, opportunité d'arrêt commun entre la ligne TI1410 (dont la fréquence est certes très faible) et la ligne TCL 1EX. Dans ce secteur, il pourrait y avoir un enjeu à améliorer les possibilités de liaison TC entre la CAPI (dont Parc de Chesnes) et la CCEL, moyennant une correspondance facilitée à cette station commune, et des grilles horaires cohérentes.
- Sur la RD318, le car TER desservant St Pierre de Chandieu semble doubler avec la ligne TCL 30, et les lignes régulières TI2960 et TCL 30 semblent également superposées dans St Pierre de Chandieu : sous réserve de répondre à différents besoins (scolaire, actifs, autres) il y aurait un enjeu à optimiser ces dessertes du point de vue des moyens des collectivités et du point de vue des usagers, et si pertinent organiser une station commune lisible.

Enfin, sur le terrain, et notamment pour ces stations de correspondances potentielles, la qualité et la visibilité des aménagements des stations est un gage de crédibilité et d'attractivité supplémentaire dans un tissu urbain particulièrement hétérogène et distendu.

L'attractivité des TC s'appuie sur l'offre (fiabilité, temps de parcours, fréquences), la qualité de la coordination des offres et plus largement sur les services aux usagers : cela implique le travail sur l'information et la tarification. L'information unique et optimisée aux voyageurs en amont et pendant le parcours. Une tarification simplifiée et complète permet de changer de mode et de périmètre institutionnel sans impact pour l'utilisateur. La tarification multimodale est un enjeu auquel travaille le SMT AML, avec des perspectives à court terme de mise en place de nouvelles offres de tarification multimodale zonale T-libr pour des déplacements occasionnels (avec le renouvellement de la billettique du Sytral en 2022) et l'étude de création de nouvelles zones tarifaires en dehors de celles des membres du SMT AML. Ces questions sont particulièrement prégnantes dans la PSE étant donné l'envergure de l'attractivité du territoire à l'échelle de l'AML, et notamment autour du hub de Lyon Saint Exupéry.

3.4 / DIVERSES EXPÉRIMENTATIONS ET INNOVATIONS DE DESSERTE EN ZONES D'ACTIVITÉS : UNE OPPORTUNITÉ DE PARTAGER LES RETOURS D'EXPÉRIENCES

/// Constats ///

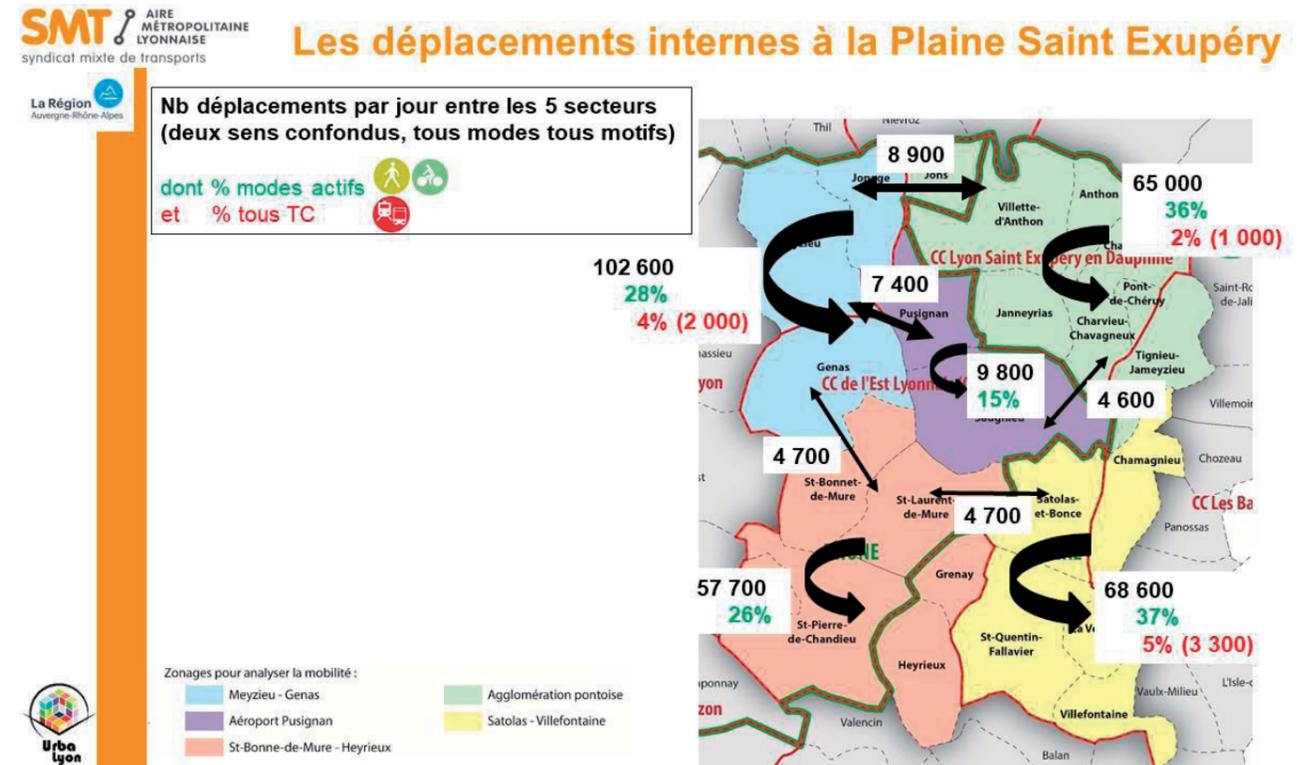
- *Des dessertes spéciales sur Z.I. Z.A. sont nées d'un dialogue entre AOM et employeurs :*
 - *Lignes Z.I.2 et Z.I.5 Sytral (régulières, environ 500 voy./jour chacune),*
 - *Lignes RUBAN Flexibus F30 et F31 (fréquence régulière avec complément TAD la veille, environ 500 voy./jour),*
 - *TAD Sytral Mi-Plaine, qui complète Z.I.5 (demande via application, en temps réel : test jusqu'en novembre 2020, 150 voy./J),*
- *Le Sytral vient de proposer des tarifications nouvelles sur Rhônexpress, pour adapter ce service aux salariés de la plateforme aéroportuaire*

Les six Plans de Mobilité Employeur (PDME) recensés sur la PSE, dont le SMT AML a réalisé une synthèse en juillet 2020, ont été des occasions pour porter à connaissance des salariés l'offre de TC existante et la participation employeur possible à travers le forfait mobilité durable. Ils sont également des scènes entre les collectivités territoriales, chambres consulaires et groupements d'entreprises pour dialoguer avec les autorités organisatrices et leur exploitant, et tenter d'adapter les dessertes (horaires, fréquence, arrêts) aux besoins des salariés, dans la mesure des possibilités.

Ces PDME ne couvrant pas toutes les Z.A. Z.I. de la PSE, il y a un enjeu à ce que les autorités organisatrices et leurs exploitants partagent leurs méthodes et les retours d'expériences en vue de progresser dans les réponses aux besoins spécifiques des zones d'activités aussi vastes que celle de PSE.

4.

DES COUPURES
URBAINES
DÉFAVORABLES
AUX MODES ACTIFS:
LE DÉFI
DE CRÉDIBILISER
DAVANTAGE
LA MARCHÉ ET LE VÉLO
POUR LES HABITANTS
ET LES SALARIÉS



/// Constats ///

• Pour leurs déplacements au sein de PSE, les habitants ont des motifs très divers : d'abord pour accompagner ou aller chercher d'autres personnes, effectuer leurs achats, leurs loisirs, des visites, se déplacer en lien avec les écoles et lieux d'enseignements. Le motif travail est moins important : seulement 15 % des habitants travaillent au sein de la PSE et 21 % des actifs travaillent dans leur commune de résidence.

/// Constats (Suite) ///

• Pour ces déplacements au sein de la PSE, les modes actifs sont pratiqués en moyenne dans 28 % des cas, et 36 % quand ils restent dans leur commune. La marche prévaut : les habitants réalisent moins de 4 000 déplacements à vélo par jour en semaine. La pratique de la marche est toutefois plus importante que la moyenne au sein des polarités urbaines du secteur pontois (Charvieu-Chavagneux, Pont-de-Chéruy, Janneyrias), de la CAPI (Grenay, La Verpillière, Villefontaine). À l'inverse, les modes doux sont moins utilisés que la moyenne au sein des communes de la CCEL (sauf Toussieu), sans doute du fait de leur taille étendue et leur type d'urbanisation.

• La Plaine Saint Exupéry présente des aménagements piétons et cyclables éparses, hétérogènes et peu lisibles dans leur globalité. Des discontinuités peuvent s'expliquer par des coupures physiques naturelles mais surtout dues à la création progressive depuis les années 60 de larges infrastructures routières, avec des aménagements d'accès aux zones d'activités dimensionnés pour les poids lourds (vastes carrefours giratoires, bandes cyclables discontinues ou trop étroites pour être sécurisantes) qui peuvent constituer des obstacles aux modes actifs.

• Les compétences vélo et les compétences voirie ne sont pas réparties de façon homogène entre collectivités de la Plaine Saint Exupéry (voiries communales, voiries d'intérêt communautaire, voiries départementales). La LYSED n'a pas de compétences vélo ni voirie, sauf dans les ZA qu'elle aménage. La CAPI a elle la compétence vélo. Les autres collectivités ont ces deux compétences.

4.1 / FACE À LA FACILITÉ À UTILISER SA VOITURE AU SEIN DES POLARITÉS URBAINES, CRÉDIBILISER DAVANTAGE LA MARCHÉ ET LE VÉLO EST UN RÉEL DÉFI, Y COMPRIS DANS LES POLARITÉS LES PLUS DENSES

Le territoire de la PSE est constitué de tissus urbains peu denses et non continus hors des coeurs de polarités urbaines anciennes; se pose ainsi la question de la crédibilité de la marche à pied et du vélo pour les déplacements de proximité. Les déplacements en modes actifs sont effectués au sein même de leur polarité de résidence, voire en lien avec les polarités directement limitrophes, pour des distances de moins de 1 km (potentiel de report pour la marche) et de moins de 3km (premier potentiel pour le vélo). Ils concerneraient particulièrement les déplacements en lien avec les écoles, collèges, lycées, équipements de loisirs, et pour des achats de proximité en centres-bourgs.

Leur report modal de la voiture (conducteur ou passager) vers les modes actifs, en complément des transports collectifs urbain éventuellement présents, est un enjeu déjà identifié dans les Scots et PDU, par rapport à des avantages individuels et collectifs: qualité de vie, santé, urbanité et rapport au territoire, environnement. Les polarités de la CCEL (sud et polarité muroise notamment) sont celles sur lesquelles il y a le plus de marges de progrès.

4.2 / ENTRE ZONES D'ACTIVITÉS, CENTRES-BOURGS ET PÔLES D'ÉCHANGES, LE BESOIN DE CRÉDIBILISER DES DÉPLACEMENTS « RURBAINS » À VÉLO

Pour les liens entre les pôles d'emplois (zones d'activités) de PSE et ses polarités résidentielles, la question est aussi de permettre les déplacements alternatifs à la voiture solo, et notamment à vélo ou en VAE. Les portées de déplacements concernés peuvent dépasser 3km et aller jusqu'à 10 km pour les utilisateurs les plus aguerris. Le potentiel de report modal pour ces déplacements concerne des usagers plus habitués à la pratique du vélo (électrique) ou à de l'intermodalité en lien avec les gares. Les enjeux sont la sécurité (par rapport aux trafics PL, VL), l'efficacité, la continuité et la lisibilité des itinéraires cyclables. La lisibilité et l'agrément des itinéraires pourraient s'appuyer sur les trames paysagères ou végétalisées.

Le relief majoritairement plat dans la plaine Saint Exupéry, quoique certaines communes résidentielles comme Grenay soient en surplomb, est favorable à cet encouragement au VAE sur de plus longues portées, pour des actifs résidant dans la PSE ou également dans les territoires limitrophes. La Métropole de Lyon travaille à la structuration d'un « réseau express vélo » pour « faciliter les déplacements des cyclistes entre villes de la périphérie et le cœur de l'agglomération mais aussi entre la plupart des villes de la première couronne ». Des liens avec la PSE sont ainsi à envisager.

4.3 / DES ESPACES NATURELS DE QUALITÉ ACCOLÉS À DES ESPACES URBANISÉS TROP ROUTIERS : DES OPPORTUNITÉS DE PROJETS À TROUVER POUR VALORISER OU RÉPARER

Les atouts topographiques et paysagers de la PSE permettent des itinéraires cyclables appréciés pour des pratiques de loisir, de sport (VTT) et de tourisme. Il s'agit le plus souvent de chemins, aménagés de façon perméable, hors des coeurs de village. Ils ne sont pas tous adaptés au vélo de ville au quotidien. Ces itinéraires permettent déjà de concilier des politiques publiques de différents acteurs, en matière de valorisation environnementale, paysagère et de loisirs : Au nord de la PSE, la Via-Rhône fait l'objet de collaborations entre le Département de l'Isère et les communes pour définir son jalonnement, en tenant compte de fortes contraintes environnementales. D'autres itinéraires s'appuient sur la Voie Verte des Confluences, valorisant aussi à la fois les atouts paysagers et touristiques.

Les infrastructures de transport ont créé sur le territoire PSE de nombreuses coupures urbaines. Certains grands axes de voirie font l'objet d'une absence d'intégration dans les environnements traversés, qu'ils soient de nature agricole ou urbanisés. L'A43 apporte des nuisances aux quartiers traversés, et son intégration urbaine est un enjeu relevé par le PDU de l'agglomération lyonnaise. Des axes de voirie est-ouest historiques, comme la RD1006-RD306, ou la RD517, ont généré des urbanisations hétérogènes et parfois peu qualitatives, sur leurs abords directs et dans leur épaisseur, traduisant sur un même axe la multiplicité des gestionnaires de voirie et des collectivités en charge de l'urbanisme. Certains de ces corridors soulèvent l'enjeu d'une vision commune de territoire ou d'axes. Des opportunités de projets, et notamment autour des transports collectifs, pourraient permettre d'améliorer la qualité des liens urbains « marchables », tant sur les abords qu'en profondeur.

5. CONCLUSION

D'ICI 2030, PROLONGEMENTS DE TENDANCES VERSUS MUTATIONS ET RUPTURES

Suite à ce diagnostic et cette identification de questions d'aujourd'hui, la phase suivante consistera, en lien avec les autres groupes projets PSE, à repérer les lieux de développement économique et résidentiel à horizon 2030, comme lieux d'intensification des emplois, de la population, et donc des mobilités.

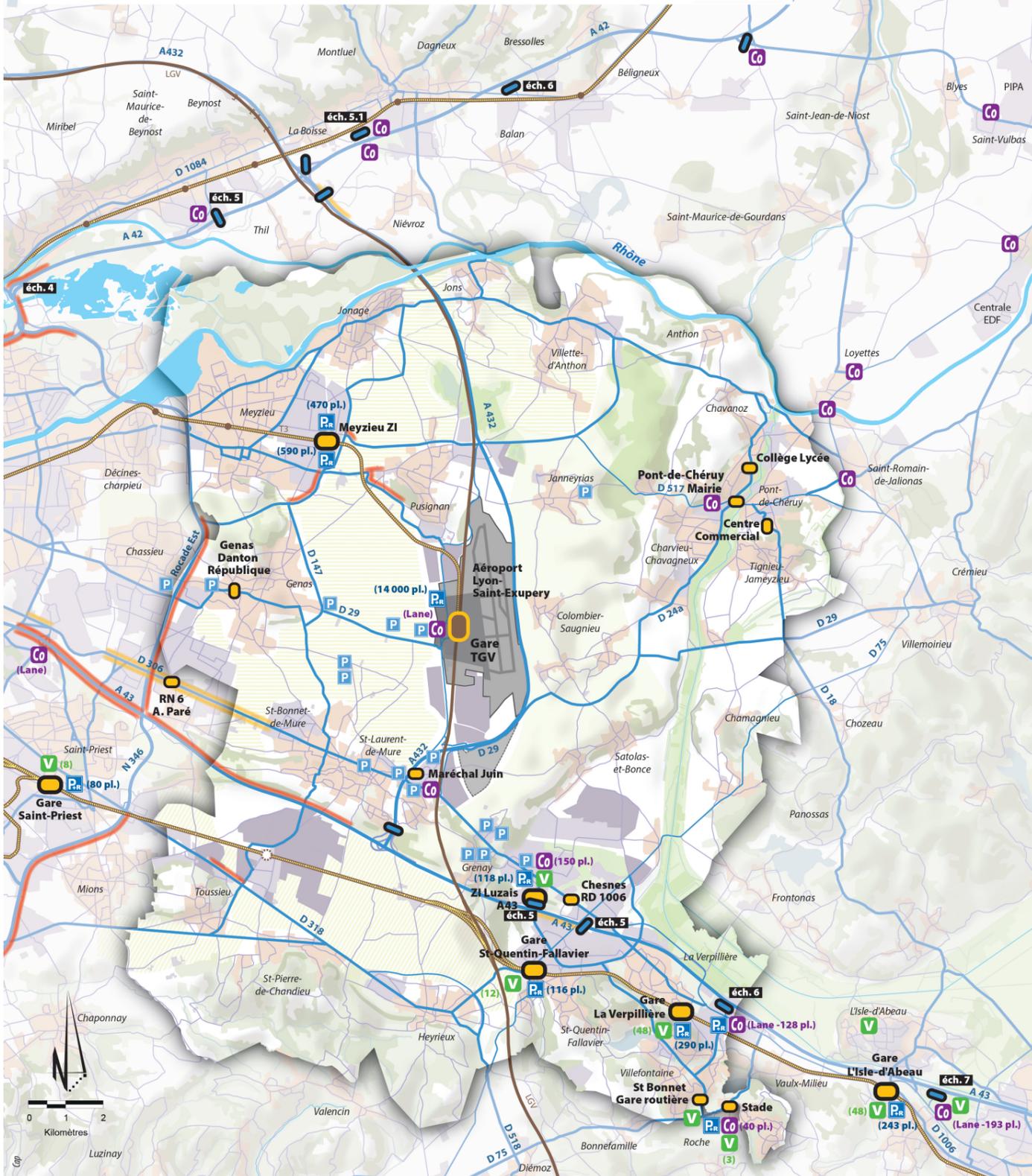
Au-delà de ces projections, il s'agira, dans une logique prospective, d'être en veille par rapport à des facteurs susceptibles de faire évoluer les mobilités en lien avec PSE.

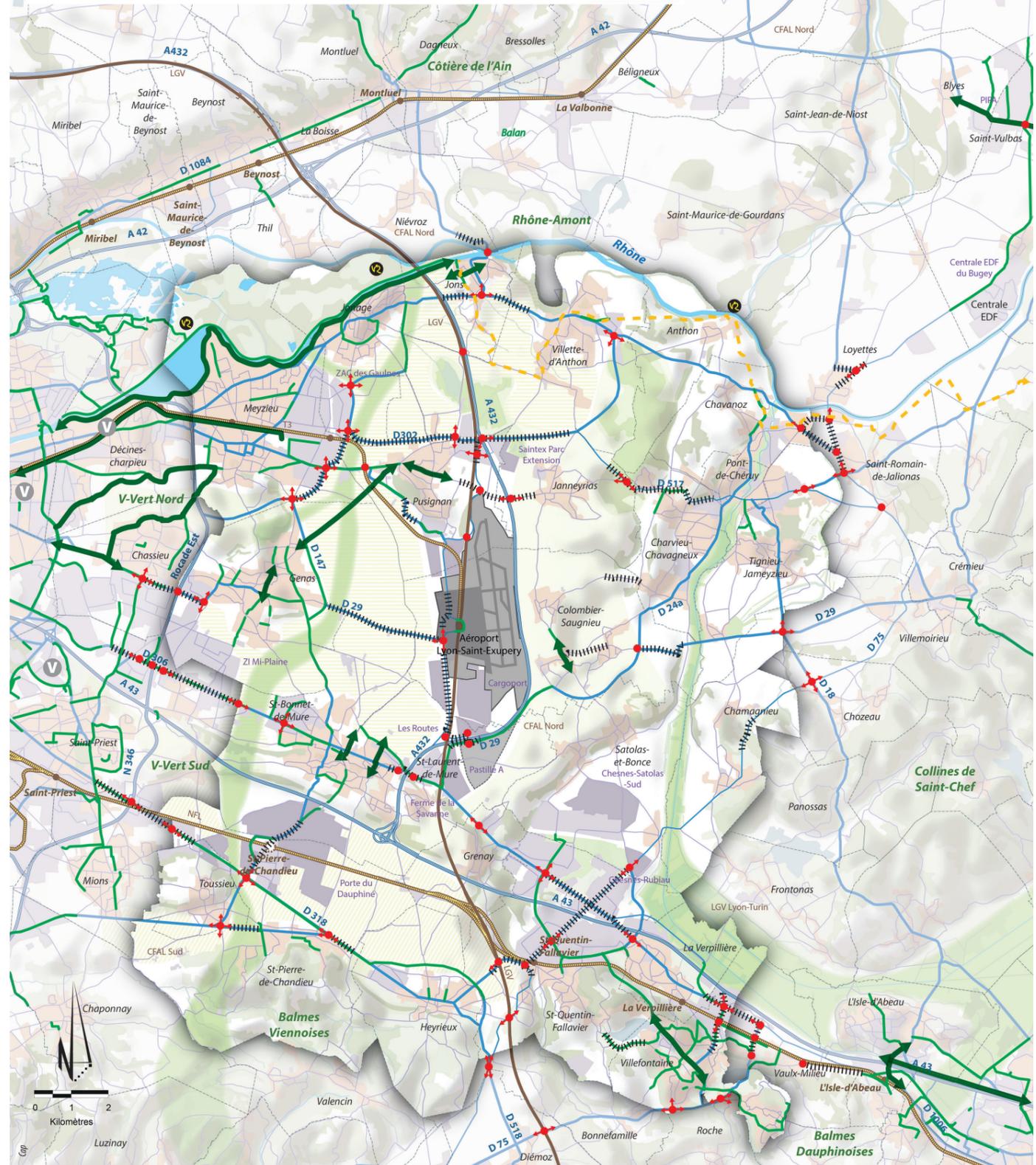
La crise du Covid-19 a notamment fait naître une pratique du télétravail inédite et généralisée aux professions pour lesquelles les conditions de mise en oeuvre étaient possibles. Le potentiel du télétravail pourrait concerner régulièrement des employés, des professions intermédiaires, des cadres, c'est-à-dire plus de 45 000 des 70 000 emplois de PSE.

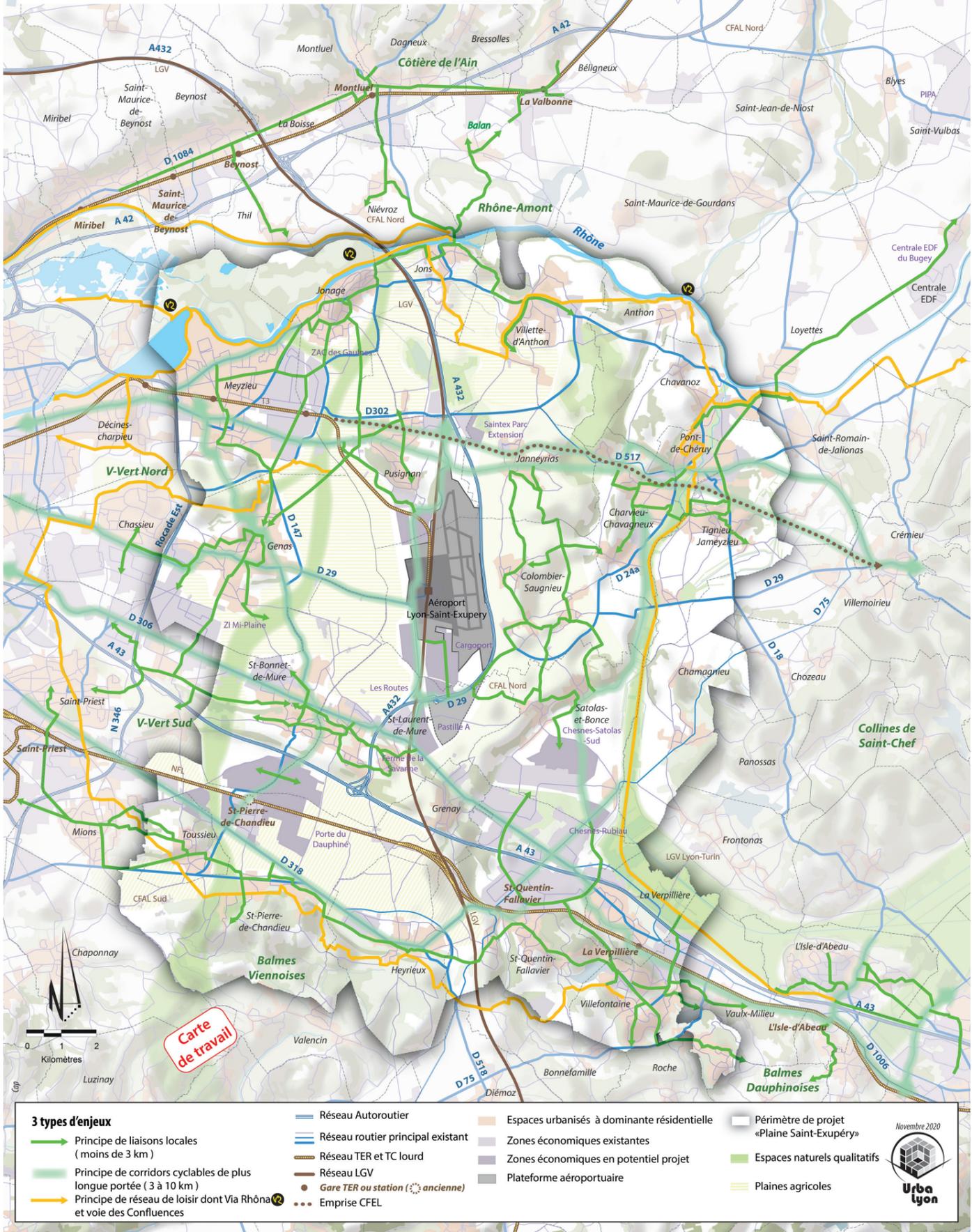
Toutefois, la configuration de certains emplois de la Plaine Saint-Exupéry n'est qu'en partie compatible avec une pratique régulière du télétravail. De nombreux emplois comme ceux du secteur médical ou les emplois ouvriers liés aux secteurs logistiques et industriels ne permettent pas de travail à distance. De plus, des territoires comme la CCEL ont noté une pratique importante du télétravail lors du premier confinement 2020, qui s'est ensuite réduite en 2021. La question est donc de savoir dans quelle mesure les pratiques en entreprises s'intégreront durablement dans le modèle de fonctionnement.

Enfin, des évolutions rapides du marché des véhicules neufs et d'occasion pourraient devenir particulièrement visibles sur le territoire périurbain de PSE, étant donné sa configuration adaptée aux modes individuels motorisés: l'évolution du trafic de véhicules motorisés légers, à deux, trois ou quatre roues, sera à observer particulièrement.

Ces pistes de réflexion, dont la liste n'est pas exhaustive, seront approfondies dans le cadre de la phase suivante, consacrée aux enjeux prospectifs de la mobilité (2030) sur la Plaine Saint-Exupéry d'ici juin 2021.







3 types d'enjeux

- Principe de liaisons locales (moins de 3 km)
- Principe de corridors cyclables de plus longue portée (3 à 10 km)
- Principe de réseau de loisir dont Via Rhôna et voie des Confluences

Réseau Autoroutier

- Réseau routier principal existant
- Réseau TER et TC lourd
- Réseau LGV
- Gare TER ou station (ancienne)
- Emprise CFEL

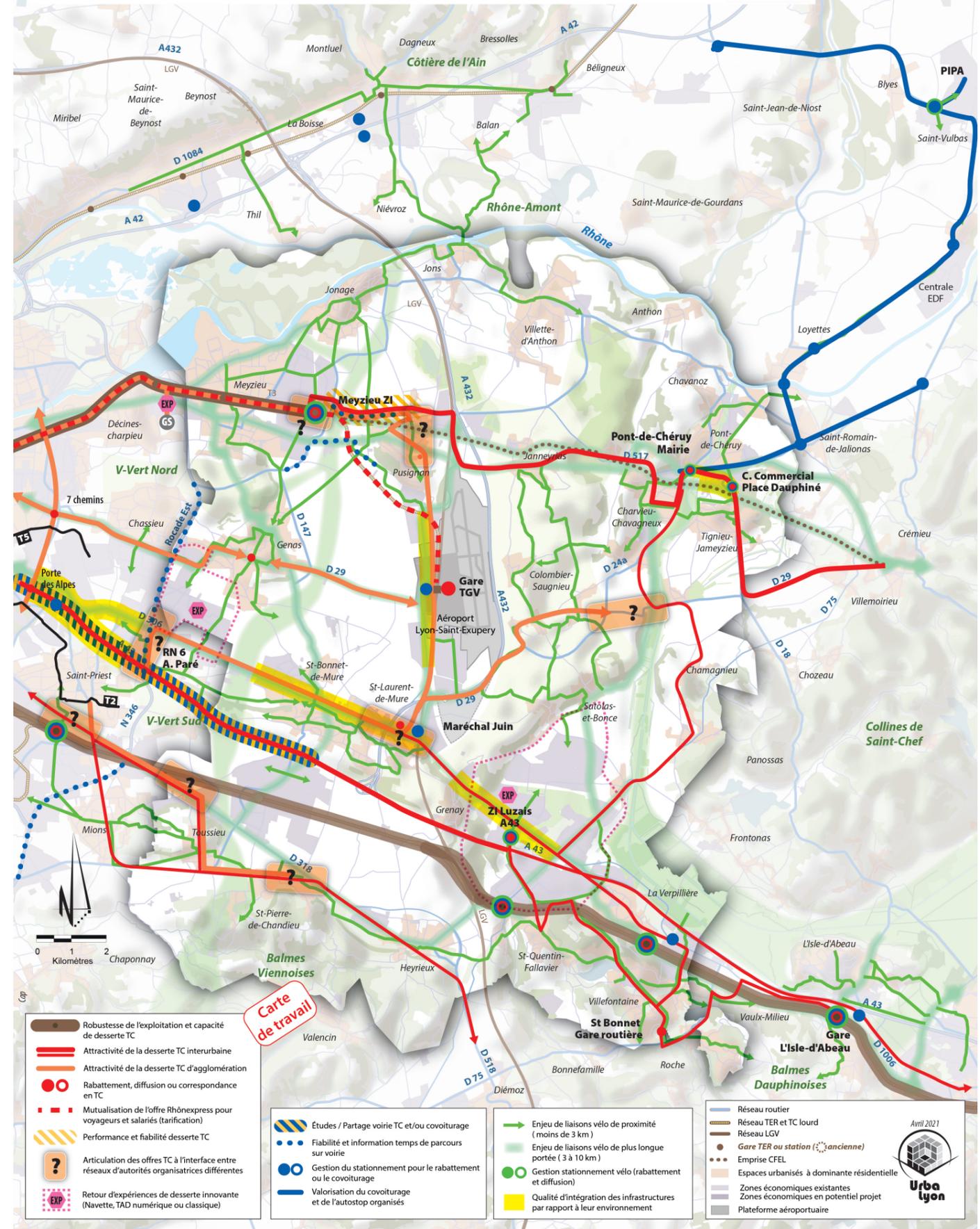
Espaces urbanisés à dominante résidentielle

- Zones économiques existantes
- Zones économiques en potentiel projet
- Plateforme aéroportuaire

Périmètre de projet «Plaine Saint-Exupéry»

- Espaces naturels qualitatifs
- Plaines agricoles

Novembre 2020
Urba Lyon



Carte de travail

- Robustesse de l'exploitation et capacité de desserte TC
- Attractivité de la desserte TC interurbaine
- Attractivité de la desserte TC d'agglomération
- Rabattement, diffusion ou correspondance en TC
- Mutualisation de l'offre Rhônexpress pour voyageurs et salariés (tarification)
- Performance et fiabilité desserte TC
- Articulation des offres TC à l'interface entre réseaux d'autorités organisatrices différentes
- Retour d'expériences de desserte innovante (Navette, TAD numérique ou classique)

Etudes / Partage voirie TC et/ou covoiturage

- Fiabilité et information temps de parcours sur voirie
- Gestion du stationnement pour le rabattement ou le covoiturage
- Valorisation du covoiturage et de l'autostop organisés

Enjeu de liaisons vélo de proximité (moins de 3 km)

- Enjeu de liaisons vélo de plus longue portée (3 à 10 km)
- Gestion stationnement vélo (rabattement et diffusion)
- Qualité d'intégration des infrastructures par rapport à leur environnement

Réseau routier

- Réseau TER et TC lourd
- Réseau LGV
- Gare TER ou station (ancienne)
- Emprise CFEL
- Espaces urbanisés à dominante résidentielle
- Zones économiques existantes
- Zones économiques en potentiel projet
- Plateforme aéroportuaire

Avril 2021
Urba Lyon