

ORGANISATION  
ET PRATIQUE  
DES MOBILITÉS  
DES PERSONNES  
DANS LA PLAINE  
SAINT-EXUPÉRY (PSE):  
PRINCIPAUX CONSTATS  
ET QUESTIONNEMENTS  
ACTUELS



# / Sommaire

## Introduction

—○ P. 4 > 5

**1.**  
Un carrefour pour plus de 600 000 déplacements journaliers, un territoire d'imbrications institutionnelles  
—○ P. 6 > 7

**2.**  
Un territoire façonné par les infrastructures routières et aéroportuaires, avec l'enjeu de concilier qualité de vie et développement économique  
—○ P. 8 > 11

# / Sommaire

**3.**  
Des transports collectifs utilisés de façon disparate ou dissymétrique : le défi de renforcer leur attractivité malgré le peu de contraintes au stationnement  
—○ P. 12 > 17

**4.**  
Des coupures urbaines défavorables aux modes actifs : le défi de crédibiliser davantage la marche et le vélo pour les habitants et les salariés  
—○ P. 18 > 21

**5.**  
Synthèse cartographique des enjeux de la mobilité actuelle sur la Plaine Saint-Exupéry  
—○ P. 22 > 23

# / Introduction

Conformément à la feuille de route, le Groupe Projet (GP) « Mobilités Durables » de la démarche Plaine Saint-Exupéry (PSE), constitué des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) du territoire, piloté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et animé par le SMT AML, a élaboré en 2020/2021 un diagnostic des offres de mobilité et des pratiques de déplacements des habitants et des salariés de ce territoire.

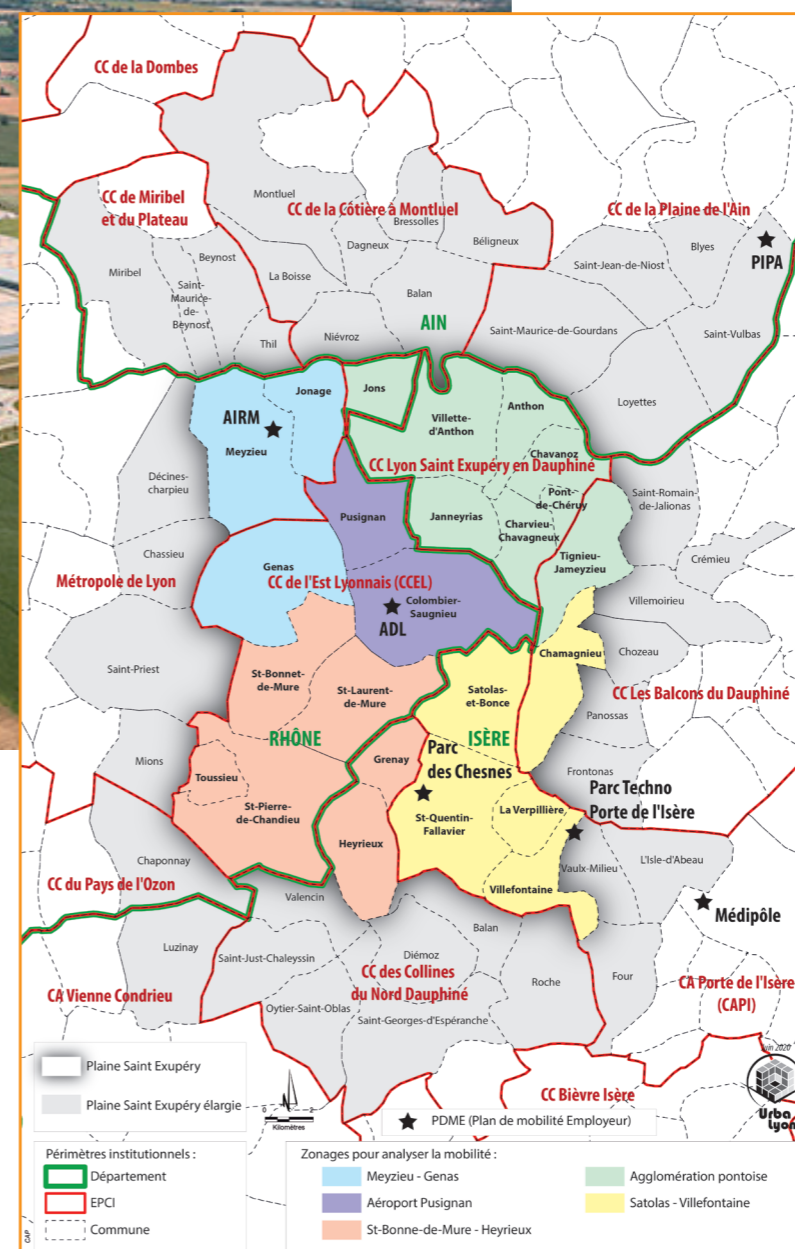
Cette synthèse identifie les constats et les questions que pose aujourd'hui le fonctionnement de la Plaine Saint-Exupéry en matière de mobilités, et plus largement, ses interactions avec l'aire métropolitaines Lyon - Saint-Étienne.

En complément de ce document, une version technique exhaustive et validée par les membres du GP « Mobilités Durables » en avril 2020 est disponible sur le site Internet du SMT AML.

## / La plaine Saint-Exupéry, un espace périurbain « pas comme les autres »

La Plaine Saint-Exupéry est un territoire singulier au sein de l'Aire Métropolitaine Lyon - Saint-Étienne, historiquement avec le développement de la ville nouvelle du nord - Isère et géographiquement de par sa proximité avec la Métropole de Lyon, la présence de l'aéroport international de Lyon Saint-Exupéry et sa gare TGV, ainsi qu'un réseau de grandes infrastructures d'envergure nationale voire européenne.

Elle a su tirer profit de ses atouts pour attirer des grands comptes industriels et logistiques dans ses différentes zones d'activités économiques et devenir la première plateforme logistique en France (une des plus grandes d'Europe), regroupant la moitié des surfaces d'activités logistiques de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne.

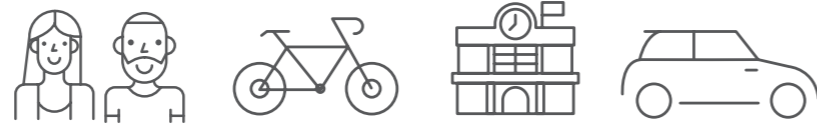


- **Territoire**
  - Périmètre de la PSE : **24 communes sur 344 km<sup>2</sup>**
  - **900 hectares de réserves foncières** pour des projets de développement économique (Stratégie guide de la PSE 2012)
- **Emploi**
  - **70 800 emplois en 2016**
  - **+ 11 % entre 2011 et 2016**, une augmentation plus importante que sur Lyon-Villeurbanne
- **Population**
  - **156 000 habitants en 2016**
  - **+ 1,3 % habitants par an** (Croissance démographique supérieure de l'inter-scot de l'aire métropolitaine Lyon / Saint-Étienne)
- **Habitat**
  - Un habitat très pavillonnaire, **70% des habitations** sont des **maisons individuelles**

La Plaine Saint-Exupéry doit concilier l'accessibilité de son habitat diffus et de ses zones d'emplois avec la préservation de la qualité de vie de ses habitants mais aussi de ses terres agricoles de grande valeur agronomique et de ses espaces naturels qui constituent par ailleurs la ressource majeure en eau potable de l'agglomération lyonnaise.

Ainsi, au regard de la situation et de la configuration de la Plaine Saint-Exupéry, les enjeux nationaux et régionaux se posent avec une acuité particulière dans ce territoire : lutte contre le changement climatique, développement économique et égalité des territoires, gestion économe des espaces, intermodalité et report modal. L'équilibre indispensable de l'ensemble repose sur la volonté de dialogue des acteurs publics pour dépasser un découpage administratif complexe.





# 1. Un carrefour pour plus de 600 000 déplacements journaliers, un territoire d'imbrications institutionnelles

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



Les déplacements au sein de PSE

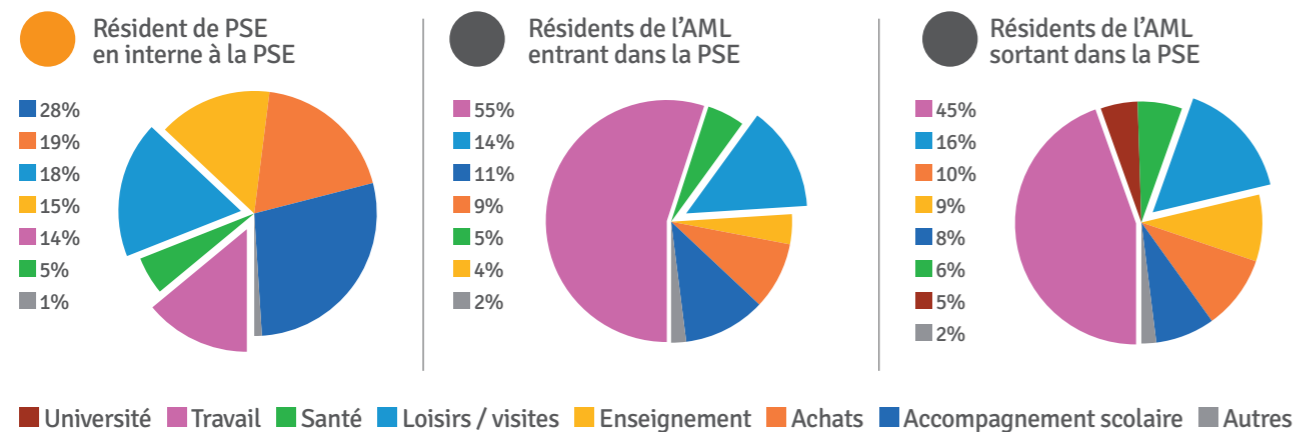
**342 000**  
déplacements au sein de PSE

- pour moitié par les habitants de PSE
- pour moitié par les habitants de l'AML

**274 000**  
déplacements en échange avec le reste de l'AML

- 62 000** déplacements entre Lyon-Villeurbanne et PSE
- 34 000** déplacements entre CAPI et PSE
- 2 500** déplacements entre SEM et PSE

Les déplacements selon le motif dans la Plaine Saint-Exupéry

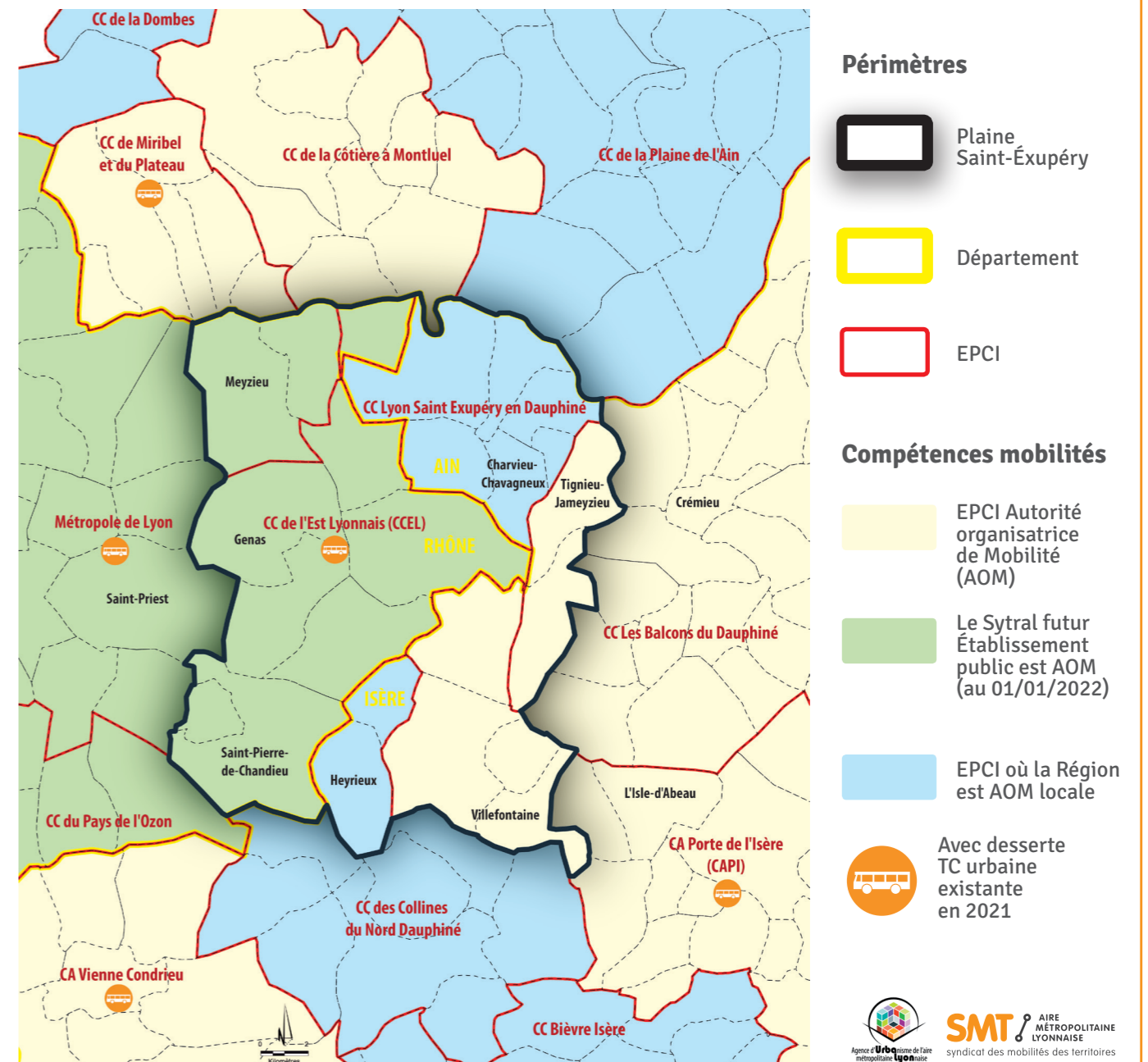


## / 1.2 / Une mosaïque d'autorités organisatrices de mobilité qui peuvent interfacer leurs offres de mobilité

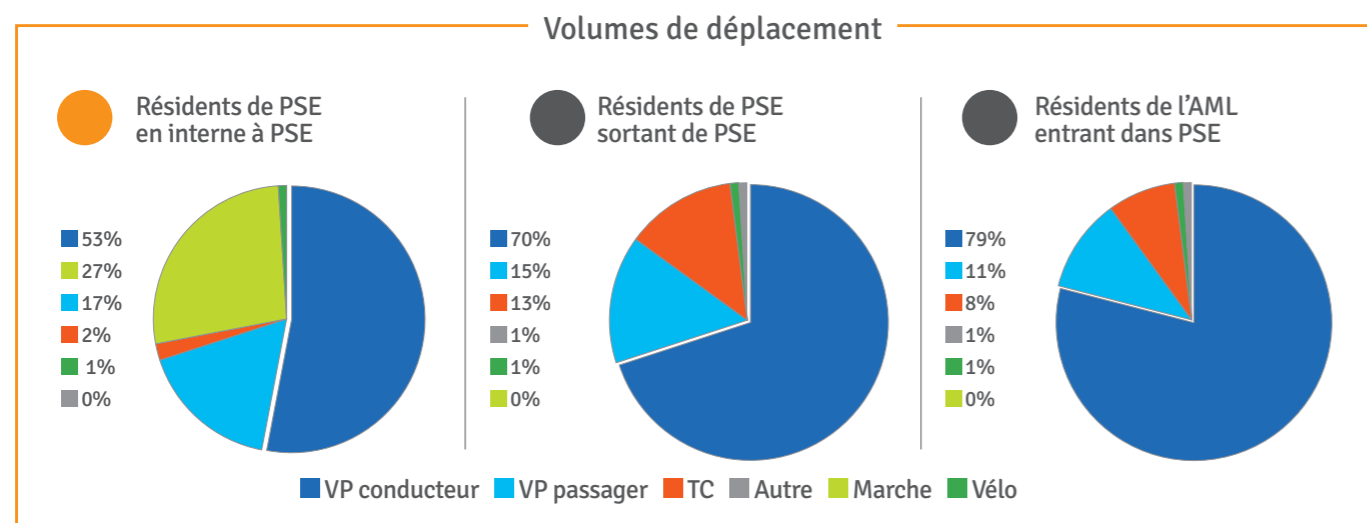
La gouvernance institutionnelle est multiple avec :

- 2 départements (Rhône, Isère) à la frange du département de l'Ain,
- 4 schémas de cohérence territoriale (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).

Compétences des Collectivités Territoriales en matière de mobilité et transports en 2021 et au delà



## 2. Un territoire façonné par les infrastructures routières et aéroportuaires, avec l'enjeu de concilier qualité de vie et développement économique



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

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 Véhicules Légers (VL) et de la cohabitation des trafic Poids Lourds (PL) et VL.

Dans la PSE, l'A43 a fait récemment l'objet de baisse des limitations de vitesses permanentes. La mise en œuvre des restrictions de circulation et stationnement Zones à Faibles Emissions Mobilité (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.



**773**  
places de covoiturage  
(CAPI)

### / 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

En moyenne dans l'aire métropolitaine, 6% des véhicules en circulation sur le réseau routier effectuent du covoiturage (source EDGT2015). Dans les entreprises de la PSE, le covoiturage reste en deçà de son potentiel (dans l'enquête du Plan de Mobilité Employeur PDME de l'Aéroport de Lyon, la part du covoiturage a augmenté de 0.9 à 2.8% des salariés de 2015 à 2017).

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.

Pour mettre en relation les covoitureurs, la notoriété des plateformes et des services de covoiturage existante est déterminante. Le site internet Mov'ici (anciennement appelé Covoit'Oura) de la Région Auvergne-Rhône-Alpes mutualise les bases des données d'autres plateformes de covoiturage des territoires, mais reste encore insuffisamment connu.

L'amélioration de la notoriété de ces plateformes pourrait constituer un levier identifié dans le PDME du Parc de Chesnes, où 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.

En ce qui concerne les infrastructures routières dédiées au covoiturage, il n'en existe pas sur la PSE. 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 la voirie).



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

**150ha** de nappes de stationnement réparties dans les **35 000ha** de la PSE

**14 000 places**

Offre de stationnement en surface de l'aéroport



**94%**

des salariés de la PSE n'ont aucune difficulté à trouver un stationnement sur leur lieu de travail

**P+R saturé**

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.

La faible contrainte foncière dans les zones d'activités peut amener les entreprises ou les collectivités 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. A 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.

Avec la saturation des P+R, 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). 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**



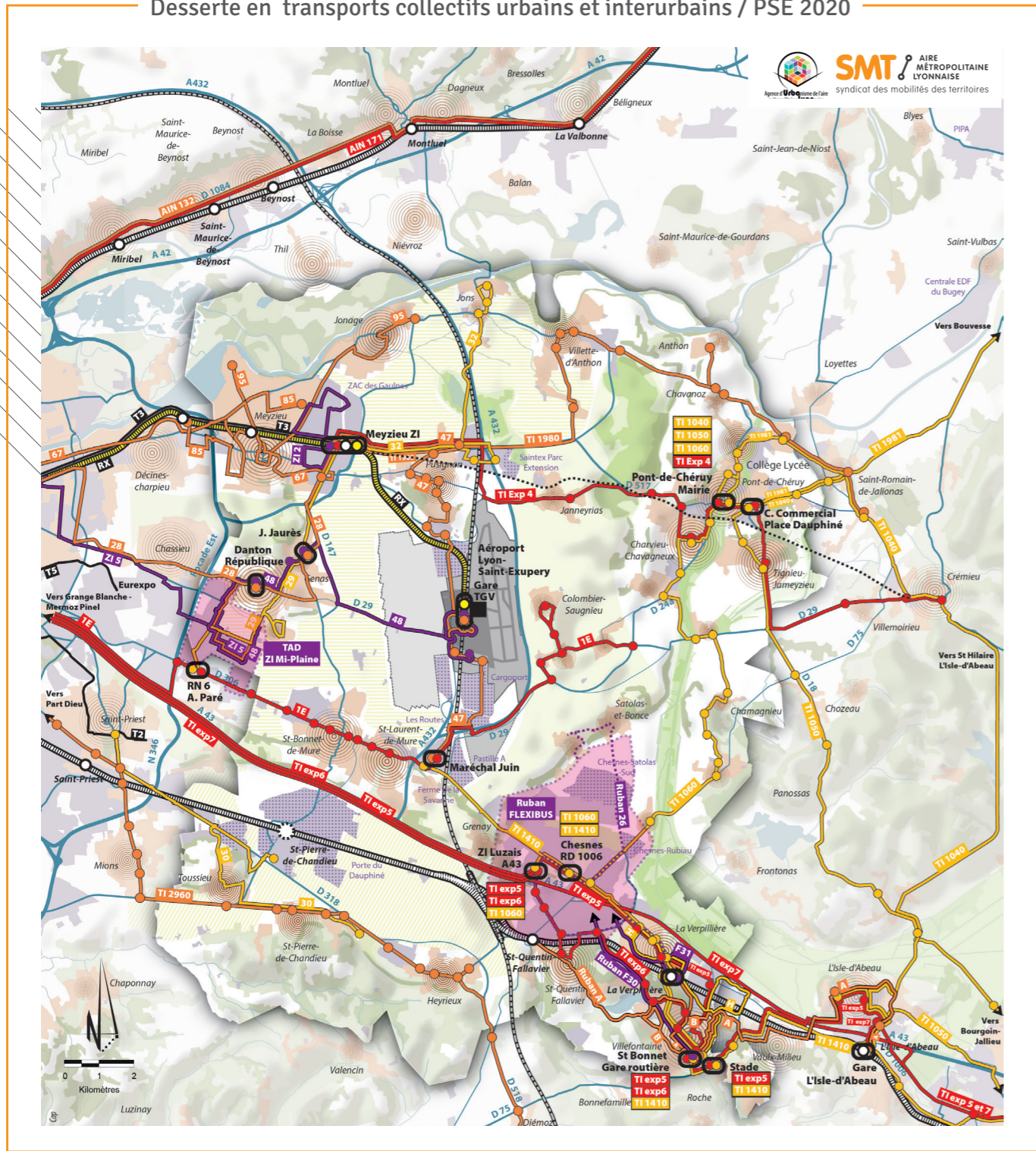
Le territoire de PSE est équipé d'environ

**50 recharges pour véhicules électriques (IRVE)**

**Parc Automobile**  
**90 000 véhicules particuliers**

Le parc automobile des ménages habitant la PSE est de 90 000 véhicules particuliers, 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.

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, voire hydrogène à moyen terme).



### 3. Des transports collectifs utilisés de façon disparate ou dyssymétrique : le défi de renforcer leur attractivité malgré le peu de contraintes au stationnement

/ 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



Des offres TC existantes ne sont pas encore perçues comme suffisamment fiables, malgré les efforts des AOM d'améliorer la situation :

- La ligne TER Lyon-Grenoble sur l'étoile ferroviaire lyonnaise présente des problèmes de robustesse et de fiabilité de services
- 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.

Des offres TC très fréquentées voire proches de 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 sa fréquentation entre 2015 et 2018, bien que tronquée à Meyzieu Z.I. en 2015.

L'enjeu est de garantir l'attractivité des services TC sur des corridors déjà très fréquentés dans le sens pendulaire de l'est vers l'ouest en pointe du matin. Des besoins en contrepoint 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 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.

Réseau Ter et Gare	Réseau LGV	Polarités urbaines	Périmètre de projet «Plaine St-Exupéry»
Lignes bus express (fréquence HP>20 mn, rabattement sur porte ou cœur d'agglô)	Tramway	Espaces urbanisés à dominante résidentielle	Réseau routier principal existant
Lignes régulières (cabotage, grande amplitude horaire 6h - 20h au moins)	Ancienne emprise CFEL	Zones économiques principales	Espaces naturel qualitatifs
Lignes quotidiennes ou de proximité (cabotage ou horaires scolaires)	RhôneExpress	Zones économiques en projet	Plaines agricoles
Lignes spécifiques aux Zones d'activités	Station TC importante (nœud de réseaux)	Plateforme aéroportuaire	



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

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 TGV d'envergure nationale et européenne et une accessibilité aérienne au habitants de l'AML à l'international.

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. 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

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 œuvre les principes de « mobilité sans couture ». 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 :

- Par exemple **dans le secteur de Pusignan** : opportunité d'arrêt commun pour le bus TCL 47 / ligne Translère Exp4, pour une liaison entre l'agglomération pontoise et l'aéroport ;

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 également sur 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'usager. 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.

T-libr





### Les Plans De Mobilité Employeur (PDME) de la Plaine Saint-Exupéry (PSE)

Synthèse des diagnostics  
et des enquêtes mobilité

Juillet 2020

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

Les six Plans de Mobilité Employeur (PDME) recensés sur la PSE, dont le SMT AML a réalisé une synthèse en juillet 2020, ont permis de 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 .



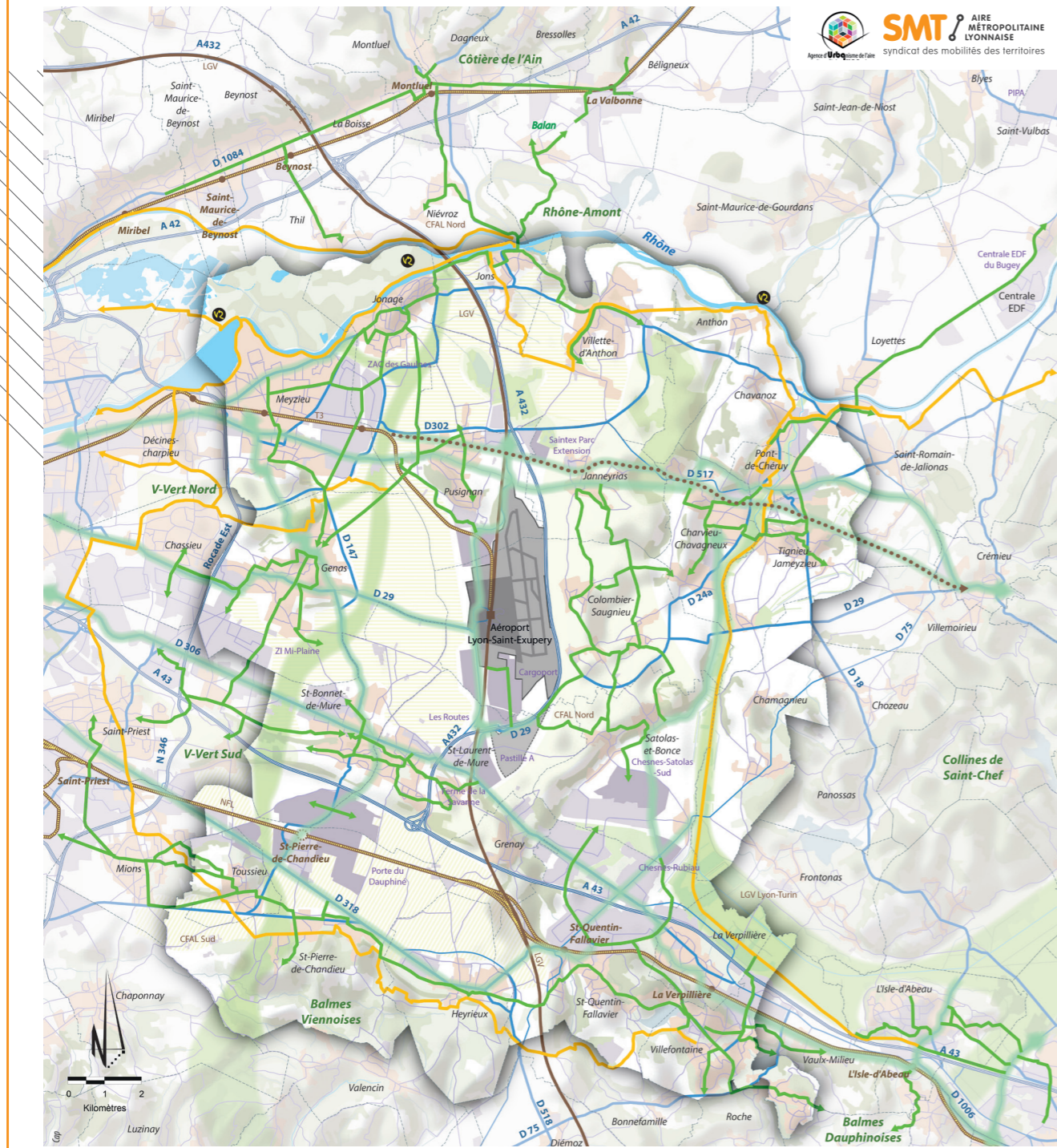
Des dessertes spéciales sur Z.I. Z.A. sont nées d'un dialogue entre AOM et employeurs :

- Lignes Z.I.2 et Z.I.5 Sytral
- Lignes RUBAN Flexibus F30 et F31
- TAD Sytral Mi-Plaine, qui complète Z.I.5



Le Sytral propose des tarifications nouvelles sur Rhônexpress, pour adapter ce service aux salariés de la plateforme aéroportuaire

## PLAINE SAINT-EXUPÉRY - Enjeux de liaisons cyclables



- |   |                                   |   |   |
|---|-----------------------------------|---|---|
| Principe de liaisons locales (moins de 3km)                         | Réseau Autoroutier                | Espaces urbanisés à dominante résidentielle | Périmètre de projet «Plaine St-Exupéry» |
| Principe de corridors cyclable de plus longue portée (3 à 10 km)    | Réseau routier principal existant | Zones économiques principales               | Espaces naturel qualitatifs             |
| Principe de réseau de loisir dont Via Rhôna et voie des Confluences | Réseau Ter et TC lourd            | Zones économiques en potentiel projet       | Plaines agricoles                       |
|   | Réseau LGV                        | Plateforme aéroportuaire                    |   |
|   | Gare Ter ou station (ancienne)    |   |   |
|   | Emprise CFEL                      |   |   |



### 4. Des coupures urbaines défavorables aux modes actifs : le défi de crédibiliser davantage la marche et le vélo pour les habitants et les salariés

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. RD517

Les compétences vélo et les compétences voirie ne sont pas réparties de façon homogène entre collectivités de la Plaine Saint-Exupéry.

#### / 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

Le territoire de la PSE est constitué de tissus urbains peu denses et non continus hors des cœurs 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. 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 Vélo à assistance électrique. Les portées de déplacements concernés peuvent dépasser 3 km 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.

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 hors des cœurs 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.



# 5. Synthèse cartographique des enjeux de la mobilité actuelle sur la Plaine Saint-Exupéry

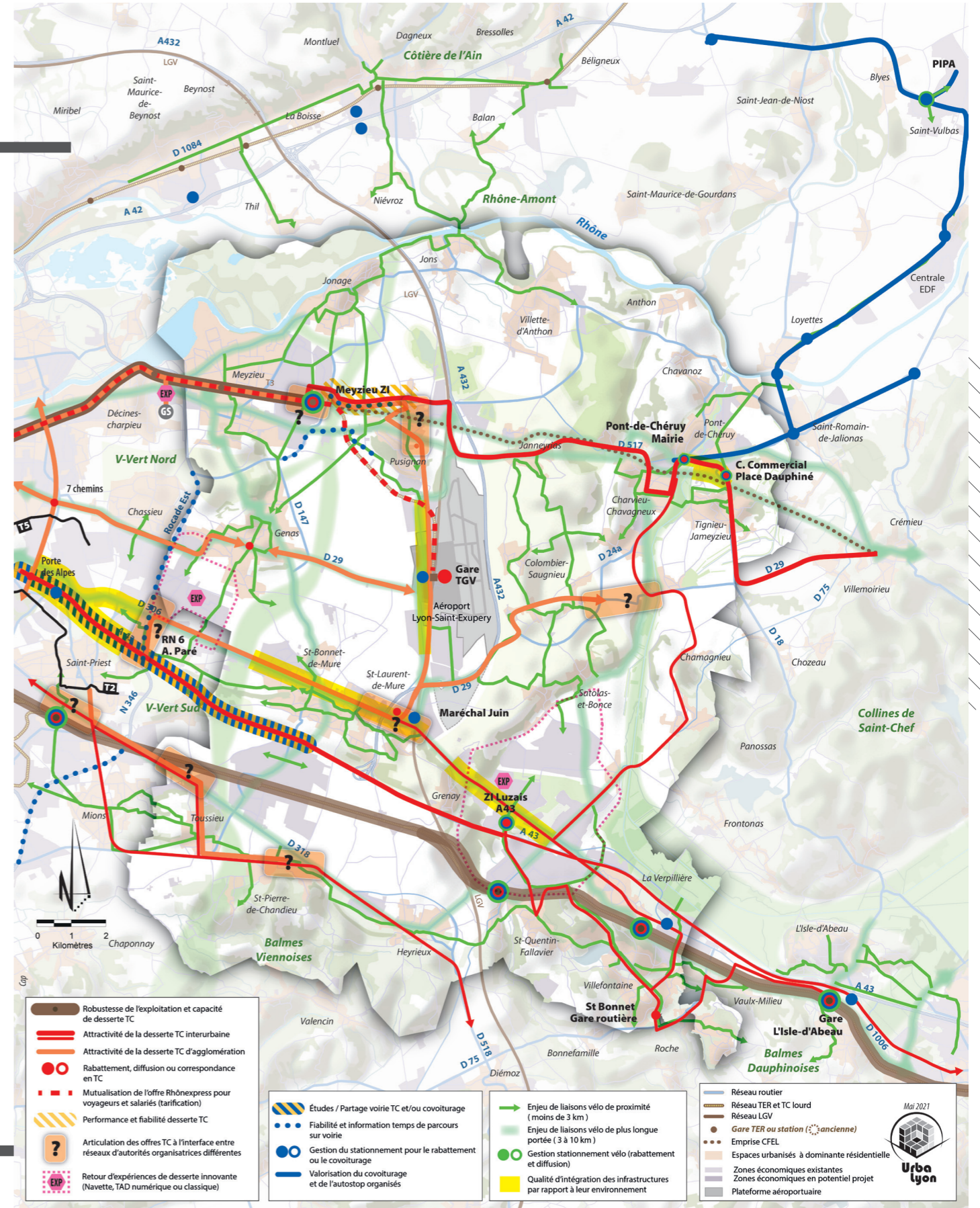
## Légende cartographique

- 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 Rhôneexpress 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)

- Études / 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

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

- Enjeu de liaison vélo de proximité (moins de 3km)
- Enjeu de liaison 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





## / Les membres du GP mobilités durables



### Crédits

#### Photos :

SYTRAL, Saint-Étienne Métropole,  
Région Auvergne Rhône-Alpes, SMT AML  
UrbaLyon, Pexels

#### Graphisme :

Marie Cellard / niaksniaks.fr

### Rédaction

Rachel Haab-Lab, Directrice SMT AML ;  
Amaury Ruillère, Chef de projet SMT AML ;  
Axel Sagnardon, Chef de projet SMT AML ;  
Thibaut Descroux, Chargé d'études, UrbaLyon