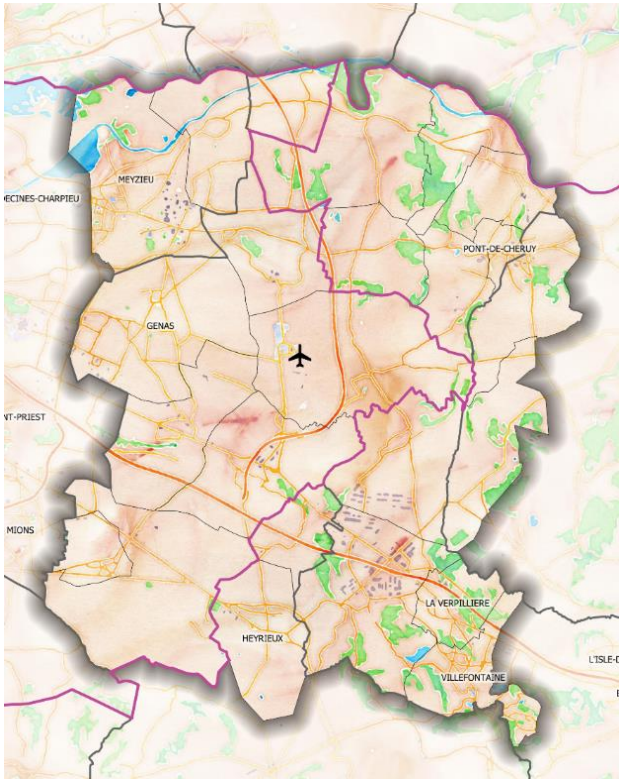
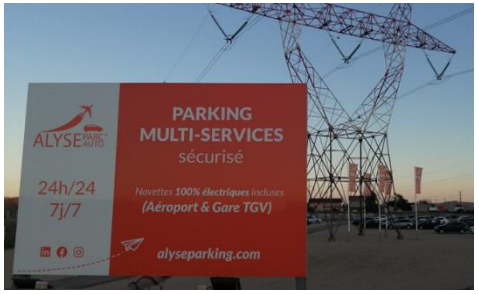
PLAN D'ACTION MOBILITES DURABLES 2030

PLAINE SAINT-EXUPERY

Rapport

Référence 50331 | Septembre 2022 – v2





SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat des mobilités des territoires

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

SMT AML 79 rue Molière 69003 Lyon 3e Courriel : t.descroux@smtaml.fr		Directeur de Projet	Perrine CAZES
		Responsable d'affaire	Perrine CAZES
		N° Affaire	Référence 50331
Fichier : 50331_SMTAML_GP mobilité durable PSE_Rapport_E02			

V.	Date	Établi par	Vérifié par	Nb. pages	Observations / Visa
v2	Septembre 2022	PAU	CZE	30	
V2	Septembre 2022	PAU	CZE	30	Mise à jour suite aux retours partenaires

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION 5

Un territoire d'interface où les stratégies de mobilité sont définies par de multiples acteurs 6

Des nombreux périmètres institutionnels imbriqués ou superposés 6

Des évolutions des compétences mobilités récentes, une planification hétérogène des mobilités 6

LE DÉVELOPPEMENT ECONOMIQUE PREVU A HORIZON 2030 ET LES TRANSITIONS ECOLOGIQUE ET ENERGETIQUE 8

D'ici 2030, un territoire attractif, des dynamiques de pôles d'emplois qui accentueront les mobilités locales et périurbaines 9

D'ici 2030, des projets de transports pour répondre à certains besoins majeurs du territoire 10

De récentes évolutions réglementaires qui impactent les politiques publiques et les pratiques de mobilités des ménages et des entreprises 10

Un contexte national et international tendu qui impacte et questionne les mobilités dans la plaine Saint-Exupéry 11

Des salariés et des habitants particulièrement pénalisés par la hausse des coûts de leur mobilité quotidienne 12

Le hub de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry impacté à plusieurs égards 12

Synthèse du territoire et des mobilités 2030 prospectif 13

D'ICI 2030, DES BESOINS PLUS AIGUS ET DES ENJEUX ACCENTUES 14

Une mosaïque d'AOM, des schémas en cours, des élargissements de compétences et de périmètres de réseaux : autant d'opportunités pour interfacer les offres de mobilité et gommer les effets frontières 15

Une forte demande pendulaire sur les corridors Est-Ouest : des besoins de robustesse et de fiabilité des offres de transports collectifs pour satisfaire et équilibrer une demande amenée à croitre dans les prochaines années 15

Les parcs automobiles des habitants, des salariés et des entreprises entament une 'transition' énergétique : avec plusieurs démarches volontaristes parallèles, le territoire PSE est un espace pour imaginer des synergies 15

Un besoin toujours prégnant de desserte des ZA : un nécessaire partage des retours d'expériences et de déploiement d'expérimentations réussies à destination et au sein des ZA 16

Entre zones d'activités, centre bourgs et pôles d'échanges, le besoin de réduire l'usage de la voiture sur les distances « cyclables » et de crédibiliser et rendre effectifs les déplacements rurbains à vélo 16

SYNTHESE DES ENJEUX PROSPECTIFS 2030 17

DES ORIENTATIONS DECLINEES PAR BASSIN DE DEPLACEMENTS 18

Des orientations générales, pour l'ensemble de la plaine Saint-Exupéry 18

Des logiques de mobilité par bassins 18

Le corridor Meyzieu - Crémieu - limite de l'Ain 19

Le corridor vallée urbaine CAPI - A43 20

Le corridor Heyrieux – Saint-Priest 21

La plateforme aéroportuaire élargie 22

L'Est de la Plaine Saint-Exupéry 23

UN PLAN D'ACTION PARTENARIAL 24

17 actions thématiques et territorialisées 24

Des actions partenariales et coordonnées 25

Synthèse des 17 actions 26

Fiches actions détaillées 26

ANNEXE 1 :.....28

ANNEXE 2 :.....29

INTRODUCTION

La plaine Saint-Exupéry est un territoire périurbain singulier dans l'aire métropolitaine Lyon – Saint Etienne, de par l'histoire de son développement urbain et économique, sa proximité avec la métropole lyonnaise, la présence de l'aéroport international et d'autres réseaux d'infrastructures d'envergure nationale et européenne. Etendu sur 24 communes et 350 km², il doit concilier la double attractivité de son habitat à dominante pavillonnaire et de ses zones d'activités économiques (première plateforme logistique en France), tout en préservant la qualité de vie de ses habitants et la pérennité de ses ressources agricoles et naturelles : celles-ci sont essentielles à l'équilibre de l'agglomération lyonnaise et de son aire métropolitaine.

Les enjeux nationaux et régionaux se posent avec une acuité particulière dans la plaine Saint-Exupéry: cohésion territoriale, gestion économe des espaces, intermodalité et report modal, résilience climatique et énergétique. Son développement économique, urbain et agricole est soumis à de nombreux documents réglementaires de l'Etat et des collectivités, dont le SRADETT, des schémas d'aménagement et de gestion de l'eau, et quatre Scots. Toutefois, l'équilibre indispensable de l'ensemble repose sur la volonté de dialogue des acteurs publics pour dépasser un découpage administratif complexe.

De fait, depuis le 1er janvier 2016, une gouvernance spécifique et globale a été mise en place. Le Pôle Métropolitain assure le pilotage et la coordination du développement et de l'aménagement de la Plaine Saint-Exupéry, selon les orientations d'un Comité Stratégique associant l'Etat, la Région, les départements et l'ensemble des collectivités partenaires. Ces fonctions s'exercent dans le cadre d'une compétence à la carte à laquelle ont adhéré trois des six membres du Pôle métropolitain : la Métropole de Lyon, la Communauté d'agglomération Porte de l'Isère (CAPI) et la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CCEL).Cinq groupes projets (GP ci-dessous) élaborent des recommandations et plans d'action.

Dans le cadre de la démarche « Plaine Saint-Exupéry », le Groupe Projet « Mobilités Durables », piloté par la région Auvergne Rhône-Alpes et animé par le SMT AML, a produit en 2021 un diagnostic de la mobilité des personnes de déplaçant dans ce territoire pour différents motifs. Disponible sur le site du SMT-AML, ce rapport pointait les enjeux de mobilité en situation actuelle.
Le présent rapport propose de regarder comment les développements résidentiels et économiques, attendus dans la plaine Saint-Exupéry, renforceront ou pas les enjeux de mobilité. Sur cette base, il propose un plan d'action partenarial à horizon 2030.

Un territoire d'interfaces où les stratégies de mobilité sont définies par de multiples acteurs

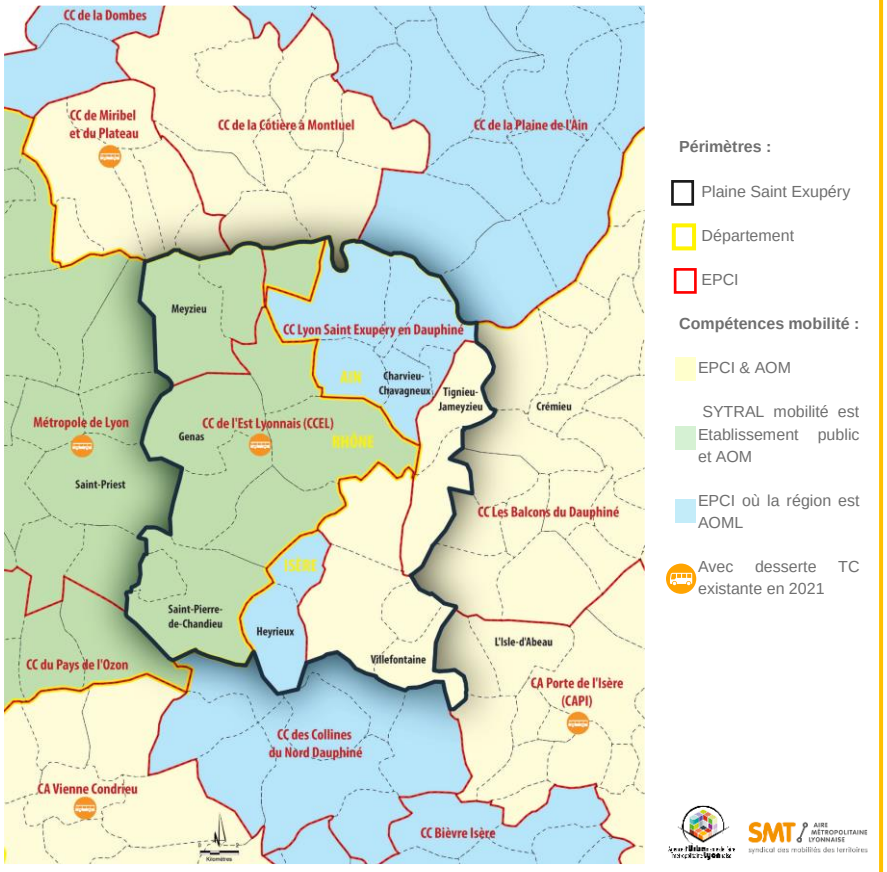
Des nombreux périmètres institutionnels imbriqués ou superposés

L'une des contraintes pour construire une stratégie globale des mobilités à l'échelle du territoire de la plaine Saint-Exupéry est la superposition de nombreux périmètres institutionnels. Le périmètre strict de la plaine Saint-Exupéry inclut tout ou partie de :

- Deux départements (Isère et Rhône)
- Cinq EPCI (Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère, Communauté de Communes de l'Est Lyonnais, Communauté de Communes des Collines du Nord-Dauphiné, Communauté de Communes des Balcons du Dauphiné et Communauté de Communes Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné) et la Métropole de Lyon,
- Six autorités organisatrices de la mobilité (Région, SYTRAL Mobilités, CCEL, CAPI, CCBD et Métropole de Lyon),
- Cinq syndicats de schémas de cohérence territoriale : SCOT de l'agglomération lyonnaise (SEPAL), SCOT des Boucles du Rhône en Dauphiné, SCOT du Nord Isère, SCOT Bugey Côtières plaine de l'Ain (BUCOPA).

Le présent plan d'action a été élaboré en prenant en compte les interactions avec les territoires voisins du strict périmètre de la plaine Saint-Exupéry. Par exemple, le département de l'Ain est directement limitrophe au nord du Rhône et comporte des pôles d'emplois importants (PIPA, centrale EDF du Bugey) qui génèrent des déplacements en lien avec la plaine Saint-Exupéry.

Compétences des Collectivités Territoriales en matière de mobilité et transports :



Des évolutions des compétences mobilités récentes, une planification hétérogène des mobilités

Plusieurs partenaires voient leur périmètre d'action et/ou leurs compétences évoluer, avec des impacts attendus sur la mobilité du territoire :

- La Région Auvergne-Rhône-Alpes organise le transport ferroviaire et désormais le transport interurbain par car sur les départements de l'Ain et de l'Isère depuis le 1er septembre 2021.
- L'établissement public local « SYTRAL Mobilités » est depuis janvier 2022 l'autorité organisatrice de l'ensemble des mobilités sur un périmètre proche de celui du Département du Rhône et de la Métropole de Lyon (élargi à 8 communes limitrophes dans l'Ain et la Loire et réduit sur les communes du secteur de Condrieu).Son PDM doit être approuvé pour fin 2024. Elle est autorité organisatrice des transports publics réguliers, à la demande, des services de transports scolaires et de la liaison express entre Lyon et l'aéroport Lyon Saint-Exupéry.
- La Communauté d'Agglomération des Portes de l'Isère (CAPI) est AOM sur son périmètre et autorité organisatrice du réseau RUBAN. Elle a approuvé son PDM simplifié en juin 2022 et a renouvelé sa DSP en 2023. Elle actualise son schéma vélo.
- La Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CCEL) est AOM sur son territoire et a la compétence mobilité locale (mobilités actives, solidaires et partagées). Son schéma vélo a été rédigé en 2021.
- La Communauté de Communes des Balcons du Dauphiné (CCBD) est devenue AOM en prenant la compétence mobilité locale (mobilités actives, solidaires et partagées) en 2021. Elle va notamment se doter d'un PDM et d'un schéma vélo.

Les partenaires disposent ainsi chacun de documents de planification des mobilités (Scot, PDM, schémas vélo, schémas des aires de covoiturage) en vigueur ou en cours d'élaboration. Ces documents constituent déjà des plans d'action. Même s'ils intègrent autant que faire se peut les liens avec les territoires voisins, ils sont limités à des portions du périmètre plaine Saint Exupéry, avec des niveaux de détail et des horizons de mise en œuvres différents sur chacune. Certains ont un important historique de renouvellement, quand d'autres sont élaborés pour la première fois. Le présent plan d'action "Plaine Saint Exupéry Mobilités durables 2030" propose des actions complémentaires à ces documents, en guise de projet "dénominateur commun". Il permet d'agir collectivement en réponse aux orientations globales et par secteurs géographiques, et de répartir les efforts sur le territoire en cas d'éventuelles disparités de moyens. Il permet de partager des méthodes entre les partenaires associés.

LE DÉVELOPPEMENT ECONOMIQUE PREVU A HORIZON 2030 ET LES TRANSITIONS ECOLOGIQUE ET ENERGETIQUE

Des enjeux de mobilités 2022 très spécifiques au territoire

Pour rappel, le précédent rapport de diagnostic en situation actuelle a fait émerger des enjeux et questionnements qui se posent dès 2022 et de façon très particulière à la plaine Saint-Exupéry :

1 . Un carrefour pour plus de 600 000 déplacements journaliers, un territoire d'imbrication institutionnelle

1.Un territoire qui émet et reçoit des déplacements de toutes natures et envergure

2.Une mosaïque d'A.O.M. qui peuvent interfacer leurs offres de mobilité

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

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

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

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

4.Les parcs automobiles des habitants, des salariés et des entreprises entament leur 'transition' énergétique : le territoire PSE un espace pour imaginer des synergies

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

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

2.Entre zones d'activité, centre bourgs et pôles d'échanges, le besoin de crédibiliser les déplacements rurbains à vélo

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

3. Des transports collectifs utilisés de façon disparates ou dissymétriques : le défi de renforcer leur attractivité malgré le peu de contraintes de stationnement

1.Forte demande TC pendulaire sur les corridors Est-Ouest : les besoins de robustesse et de fiabilité des offres pour satisfaire et équilibrer la demande.

2.Accessibilité TC au Hub de Lyon Saint-Exupéry à l'échelle de l'AML : des attentes avérées malgré les échecs passés

3.Effets frontières entre AOM : de potentielles articulations de lignes aux interfaces des opportunités d'IV et de tarification intégrée

4.Diverses expérimentation et innovation de desserte de ZA : opportunité de partager les retours d'expérience

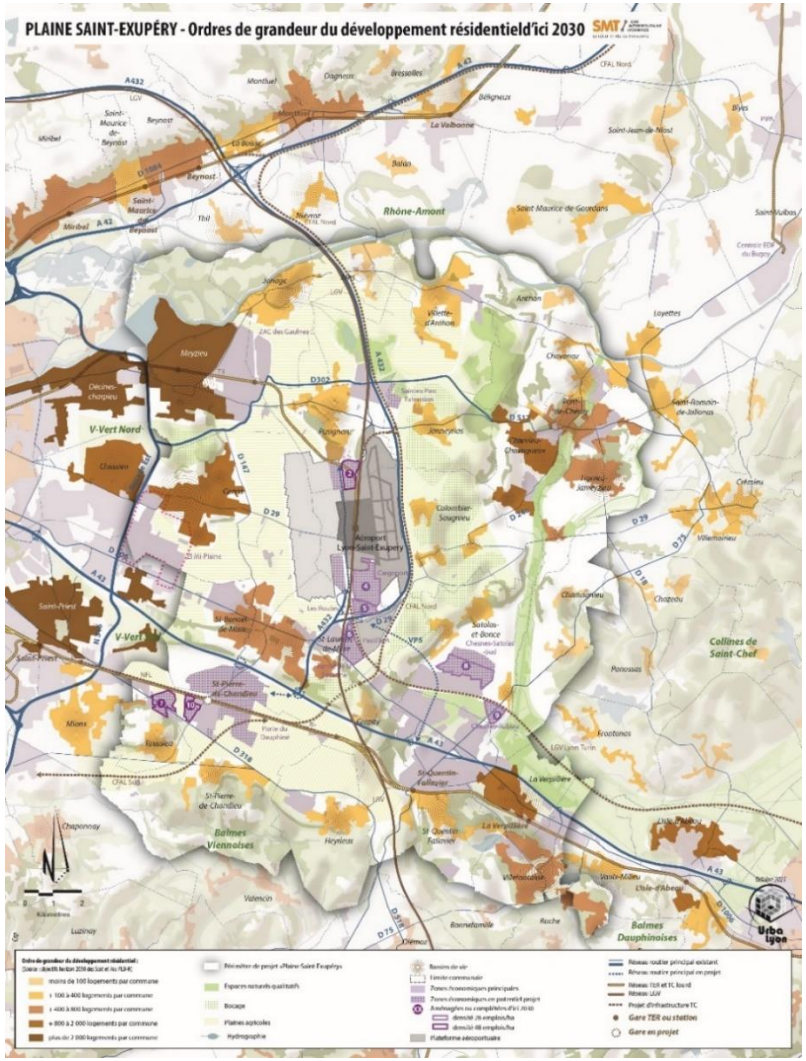
D'ici 2030, un territoire attractif, des dynamiques de pôles d'emplois qui accentueront les mobilités locales et périurbaines

D'après les objectifs des Scots en matière de développement résidentiel et d'après les projets de zones d'activités validés par le groupe "Plaine Saint-Exupéry, Développement des Z.A" pour l'horizon 2030, le périmètre plaine Saint-Exupéry continuera à être particulièrement attractif et générera de fortes dynamiques démographiques et d'emploi [1] avec :

- Environ 24 500 logements supplémentaires potentiels sur le territoire d'ici 2030, qui seront répartis selon les Scots en priorité sur les polarités déjà existantes, souvent situées à proximités des grands axes de transports collectifs, dans une logique de limitation des extensions d'urbanisation et de l'artificialisation.
- Une estimation de 14 000 emplois supplémentaires à horizon 2030 (soit +20% en dix ans), attendus dans les six zones d'activités de quatre grands secteurs en développement présentés sur la carte ci-contre et détaillés en annexe 2 : Aéroport Cargoport, aéroport plateforme nord, Parc de Chenes Rubiau, Portes du Dauphiné ouest.

Ces évolutions attendues dans la plaine Saint-Exupéry, vont accentuer son rôle de carrefour de déplacements. En effet :

- Les déplacements des habitants vont garder globalement la même structure et répartition qu'aujourd'hui, mais avec des volumes plus importants dans les polarités urbaines et les grands corridors de transports collectifs structurants,
- Les déplacements des actifs travaillant dans la plaine Saint-Exupéry, et de marchandises, vont aussi se renforcer, mais plus particulièrement en lien avec les polarités économiques à développer d'ici 2030 : l'axe nord-sud de la plateforme aéroportuaire (concentrant la moitié des nouveaux emplois de la plaine Saint-Exupéry), le nord de Parc de Chênes et les Portes du Dauphiné (Toussieu – Saint Pierre de Chandieu).



[1] *Le détail des croissances de populations et d'emplois est présentée en Annexe*

Les interactions entre tous ces déplacements de différents motifs, portées géographiques et temporalités vont mécaniquement augmenter dans les réseaux de transports. Cette augmentation des besoins de mobilités va de fait entrainer pour les acteurs publiques et privés de la plaine Saint-Exupéry une augmentation des moyens à mettre en œuvre pour y répondre, en optimisant ou en développant une palette des services de mobilités. Le groupe projet "Schéma de fonctionnalités routières » traitera spécifiquement des évolutions du réseau de voirie en cohérence avec le présent plan d'actions du groupe "Mobilités durables 2030".

D'ici 2030, des projets de transports pour répondre à certains besoins majeurs du territoire

Pour répondre à certains besoins de déplacements actuels et futurs, des projets de transports sont à l'étude pour proposer de nouvelles infrastructures et/ou de nouvelles modalités pour les exploiter dans une logique de services de mobilité :

- Sous maîtrise d'ouvrage Région Auvergne-Rhône-Alpes, le projet de liaison structurante en transports collectifs entre Lyon - Meyzieu – Crémieu, avec ou sans rupture de correspondance avec le tramway T3 à Meyzieu Z.I., en tramway ou en BHNS selon les scénarios, mis en œuvre à horizon 2030, avec un objectif de fréquence de 15 minutes.
- Sous maîtrise d'ouvrage Région Auvergne-Rhône-Alpes et SNCF Réseau, l'étude de faisabilité de la réouverture de la halte ferroviaire de Chandieu Toussieu à horizon 2027. Cette réouverture s'inscrit dans le cadre du projet « RER Lyonnais », associé à un projet de services comprenant l'amélioration de la robustesse de la ligne Lyon-Grenoble un cadencement à 15min en période de pointe, une amélioration de la capacité etc.
- Sous maîtrise d'ouvrage SYTRAL Mobilités, la mise en œuvre vers 2026 de la Ligne Express de l'Est Lyonnais (LEL entre La Soie, Genas et l'aéroport) et de la Ligne Centre Est (LCE, bus à haut niveau de service entre Part-Dieu et Genas Sept-Chemins).
- Des études DIRCE / APRR en cours sur l'opportunité de réserver sur l'A43 une voie au covoiturage et aux transports collectifs express dans le sens A46 – Bron vers 2025.

Les documents de planification des mobilités en vigueur ou en cours d'élaboration (Scot, PDM, schémas vélo, schémas des aires de covoiturage) comportent également d'autres actions : elles ont été prises en compte dans l'élaboration de ce plan d'action, pour proposer ici des actions complémentaires et transversales, en guise de "dénominateur commun" pour la plaine Saint-Exupéry.

De récentes évolutions réglementaires qui impactent les politiques publiques et les pratiques de mobilités des ménages et des entreprises

Les promulgations successives de la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV – 2015), la loi d'orientation des mobilités (LOM - 2019), et la loi 3DS relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et la simplification (3DS - 2022) ont des impacts forts sur les politiques de mobilités, notamment via les leviers à disposition pour favoriser le report modal et la transition écologique.

La Loi d'Orientation des Mobilités supprime les ZCR (zones à circulation restreinte) au profit des ZFE (zone à faible émissions) avec une obligation de mise en œuvre là où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière. La Métropole de Lyon est concernée par cette obligation et la ZFE sur la zone intra-périphérique de Lyon – Villeurbanne et la commune de Caluire-et-Cuire a été étendue aux véhicules particuliers en 2022. Le calendrier prévoit une interdiction des véhicules Crit'air 2 et inférieurs en 2026 (soit environ 75% du parc automobile en 2021, source : ministère de la transition écologique).
Les EPCI avaient jusqu'au 31 mars 2021 pour délibérer en faveur de la prise de compétence "organisation des mobilités" et ainsi devenir Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM). Sans cette prise de compétence, la

Région devient alors AOM locale par substitution. Dans la plaine Saint-Exupéry, la CCBD est devenue AOM en septembre 2021. Deux EPCI (LYSED et CCCND) laissent la Région tenir le rôle d'AOML.
Enfin la LOM créé les Schémas Directeur d'Infrastructures de Recharge de Véhicules Electriques (SDIRVE) à rédiger par les titulaires de la compétence de création et d'entretien d'IRVE : sur le territoire de la plaine Saint-Exupéry, ce sont les syndicats d'énergie qui en sont titulaires. La LOM inclut un incitatif fort : la prise en charge à 75% par l'Etat des coûts de raccordements au réseau électrique des stations installées jusqu'en 2025 sur un territoire couvert par un SDIRVE.

La loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) remplace les Plans de Déplacements Employeurs par les Plans de Mobilité avec l'obligation de la rédaction d'un PDM pour les entreprises de cent salariés ou plus sur le périmètre du ressort territorial d'une AOM. Le Forfait Mobilité Durable (FMD) est créé avec l'extension de l'ancien « versement transports » au vélo, covoiturage, autopartage etc. Il constitue un nouveau levier pour le report modal des salariés.

La loi 3DS offre la possibilité de « décentraliser » la gestion de certaines portions de routes nationales et autoroutes non concédées. Dans l'est lyonnais, cela concerne en particulier la portion de l'A43 aujourd'hui gérée par la DIRCE, en limite extérieure ouest du périmètre plaine Saint-Exupéry. La Métropole de Lyon pourrait potentiellement se positionner pour en assurer la gestion. Dans le périmètre plaine Saint-Exupéry, l'A43 reste concédée à APRR.

Un contexte national et international tendu qui impacte et questionne les mobilités dans la plaine Saint-Exupéry

Après deux ans de crise sanitaire et ses conséquences sur les mobilités, l'année 2022 esquisse, avec des contextes international et économique tendus, des répercussions probables sur les politiques et pratiques de mobilités, à horizons 2030 et intermédiaires.

Avec la crise sanitaire en 2020, les transports collectifs et le covoiturage ont vu une baisse drastique de leurs usages avec notamment une forte baisse de mobilité globale des habitants et un report vers la voiture individuelle et vers le vélo en urbain. La fréquentation des transports en commun et du covoiturage tend à revenir à son niveau d'avant crise. Toutefois, des services de mobilité qui commençaient à émerger ont souffert de cette baisse de mobilité, et notamment dans la plaine Saint-Exupéry les services de covoiturage dynamiques Lane et Covoit'ici. Le contexte actuel est aussi marqué par des difficultés de recrutement importantes dans certains domaines et notamment les conducteurs d'autobus et autocars qui peuvent rendre difficile l'exploitation de certains réseaux ou lignes.

Enfin, cette crise a renforcé l'attrait pour la maison individuelle en périurbain, or l'attractivité résidentielle de la plaine Saint-Exupéry était déjà importante au regard de son accessibilité et des atouts de son environnement naturel : la pression du développement résidentiel pourra s'accentuer en corrélation avec les nouveaux projets de TC structurants, y compris dans des communes rurales du Dauphiné où les PLU sont en train d'être mis en cohérence avec les objectifs des Scots.

Depuis 2020, l'habitude du télétravail semble s'ancrer dans la durée et s'institutionnaliser en France (3% de télétravailleurs réguliers en 2017 vs 17% en 2021[2]). Pour certaines catégories d'actifs, en particulier les cadres et professions intermédiaires, on constate désormais une baisse de mobilité domicile-travail avec 1 à 2 jours de télétravail par semaine en moyenne. Toutefois, le télétravail ne concerne pas toutes les catégories d'actifs, en particulier sur la plaine Saint Exupéry, les ouvriers qui sont surreprésentés sur le territoire (29% des emplois vs 19% en France) ne peuvent pas télétravailler et les emplois logistiques, industriels et du BTP représentent

[2] Enquête DARES – INSEE & Acemo Covid

deux tiers des emplois de la plaine Saint-Exupéry. En revanche les habitants de la Plaine Saint Exupéry, sont eux susceptible de télétravailler pour 20% à 30% d'entre eux[3], en particulier sur la CCEL.

Des salariés et des habitants particulièrement pénalisés par la hausse des coûts de leur mobilité quotidienne

L'inflation monétaire actuelle et la hausse des coûts de l'énergie et du carburant continuent d'entacher le pouvoir d'achat des ménages, en particulier ceux qui sont dépendants de la voiture individuelle. D'autre part, avec l'évolution des normes européennes, cela accélère les mutations en cours du marché automobile. La demande en véhicules hybrides et électriques augmente. Toutefois, des pénuries à l'échelle mondiale créent des tensions sur le marché de l'automobile, comme du vélo (neuf). Les véhicules neufs deviennent relativement plus chers à l'achat, et par ricochet, le marché des véhicules d'occasion (surtout thermiques) voit aussi ses prix augmenter depuis 2020. Les constructeurs accompagnent ces tendances en mettant progressivement sur le marché des types de véhicules différents et des engins de mobilité électriques plus petits pour être moins chers et suffire à certains usages : distances moyennes, avec ou sans permis de conduire, alternative à la deuxième voiture du ménage... Ces microvoitures, deux-roues ou trois roues électriques ciblent non seulement des clientèles urbaines mais de plus en plus périurbaines en recherche d'un moyen de transport individuel motorisé abordable à l'achat et à l'usage.
Ces tendances en matière d'offres et de pratiques de mobilités ne relèvent pas seulement de la prospective : elles sont déjà à l'œuvre. Face à cela, quelle capacité de recrutement des entreprises situées en périurbain et pas toujours faciles d'accès en transports collectifs ? Quelles réponses des entreprises pour leurs salariés aux revendications salariales en hausse et limiter le turn-over ? Quelle capacité des ménages périurbains à s'adapter aux nouvelles contraintes environnementales (notamment ZFE) avec un pouvoir d'achat en baisse ? Est-ce une opportunité pour pousser d'autres modes de déplacements plus économiques (et plus vertueux) ?

Le hub de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry impacté à plusieurs égards

Depuis 2020, le transport aérien a subi une quasi mise à l'arrêt alors qu'il était en forte croissance auparavant, et notamment à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry. La dynamique actuelle ne permet pas de renouer avec les niveaux de trafic aérien antérieurs. Si la demande est à nouveau en hausse, le secteur aérien peine à y répondre avec des pénuries de personnel. Surtout, ce mode de transport semble remis en cause, au regard des prises de conscience écologique et énergétique globales et des facilités de visio-conférences pour des échanges professionnels. Toutefois, le hub de Lyon Saint-Exupéry dispose d'une gare TGV où l'offre ferroviaire TGV nationale et européenne peut potentiellement continuer de se développer en complément ou en alternative à l'aérien.

Enfin, en matière de transport de marchandises, la vente à distance a vu ses parts de marché et les volumes échangés exploser, et ce de manière durable. Si le présent plan d'action se concentre sur la mobilité des personnes et ne traite pas la mobilité des marchandises, il faut noter qu'un projet d'entrepôt d'Amazon pourrait potentiellement s'implanter sur Cargo Port, avec les flux logistiques et de salariés associés. Plus largement, la crise actuelle dévoilant certaines failles dans la dépendance de la France aux produits manufacturés à l'étranger, le discours politique national pour un besoin de réindustrialisation peut potentiellement avoir des impacts sur la plaine Saint-Exupéry : le groupe projet "Développement et aménagement des Z.A" considère ces enjeux.

[3] Etude de l'agence d'urbanisme de Lyon - Mobilité & Covid : L'avènement du télétravail (fev 2022).

Synthèse du territoire et des mobilités 2030 prospectif

Atouts

- Instance spécifique pour la Plaine Saint-Exupéry : « Groupe Projet Mobilités Durables » coordonné par la Région et le SMT AML
- Territoire attractif et dynamique : un développement urbain et économique important
- 6 Plans de Mobilité Employeur en place sur le territoire élargi
- Réseau routier capacitaire et maillé
- Desserte TC de l'ensemble des polarités du territoire
- Qualité de vie : des zones paysagères et agricoles à préserver

Faiblesses

- Découpage administratif complexe et portage politique de la démarche à s'approprier par l'ensemble des partenaires
- Une taille et une capacité d'implication des différents services des partenaires qui n'est pas toujours adapté à porter des actions à l'échelle de la PSE
- Exercice des compétences voirie et vélos différent selon les EPCI
- Coupures physiques : plateforme aéroportuaire, autoroutes, voies ferrées
- Infrastructures pour les modes actifs à mailler et sécuriser
- Congestion récurrente sur les axes routiers structurants
- Manque de lisibilité globale et de fiabilité de l'offre TC
- Absence d'informations voyageurs et de tarifications à l'échelle du territoire
- Problématique d'accès des actifs non motorisés, en horaires décalés, …
- Qualité de vie : nuisances sonores et qualité de l'air

Opportunités

- Projets d'améliorations de la desserte TC structurante en lien avec le territoire en cours ou à l'étude
- Loi d'Orientation des Mobilités : possibilité de mise en place d'un forfait mobilité durable destinés aux salariés
- Aéroport de Saint-Exupéry : démarche volontariste pour la transition énergique (IRVE, hydrogène etc.) qui peut donner un effet d'entrainement à la fois pour les habitants, les visiteurs et les entreprises
- Zone à Faibles Emissions de la Métropole de Lyon déjà effective, qui va s'élargir, avec un accroissement des mesures d'accompagnement et qui constitue un fort incitatif à la transition du parc automobile.
- Evolution des pratiques de mobilité (télétravail, modes actifs…)

Menaces

- Activité de l'aéroport incertaine : impacts de la crise sanitaire et de la loi Climat et Résilience sur le trafic aérien à court et long terme
- Impact de la crise sanitaire sur la mobilité : accroissement de l'autosolisme, difficultés à recruter des conducteurs transports collectifs
- Impact du contexte international sur l'inflation, le coût de l'énergie, le pouvoir d'achat des ménages et la disponibilité les produits industriels
- Elargissement de la Zone à Faibles Emissions de la Métropole de Lyon : Risque social lors du renouvellement du parc automobile
- Quelle capacité de la démarche plaine Saint Exupéry à impliquer les entreprises à hauteur de leur impact sur les flux qui traversent la PSE ?

D'ICI 2030, DES BESOINS PLUS AIGUS ET DES ENJEUX ACCENTUES

Sur la base des évolutions prospectives, des risques et des opportunités locales et conjoncturelles identifiées ci-dessus, certains enjeux semblent encore plus prégnants pour orienter le plan d'action mobilité durable 2030 de la plaine Saint-Exupéry et classés ci-dessous en priorités.

1 . Un carrefour pour plus de 600 000 déplacements journaliers, un territoire d'imbrication institutionnelle

1.Un territoire qui émet et reçoit des déplacements de toutes natures et envergure

2.Une mosaïque d'AOM, de nouvelles prises de compétences et des schémas en cours : autant d'opportunités pour interfacer les offres de mobilité

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

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

2.Entre zones d'activités, centre bourgs et pôles d'échanges, le besoin de réduire l'usage de la voiture sur les distances « cyclables » et de crédibiliser et rendre effectifs les déplacements rurbains à vélo

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

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

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

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

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

4.Les parcs automobiles des habitants, des salariés et des entreprises entament une 'transition' énergétique : avec plusieurs démarches volontaristes parallèles, le territoire PSE est un espace pour imaginer des synergies

3. Des transports collectifs utilisés de façon disparates ou dissymétriques : le défi de renforcer leur attractivité malgré le peu de contraintes de stationnement

1.Forte demande TC pendulaire sur les corridors Est-Ouest : les besoins de robustesse et de fiabilité des offres pour satisfaire et équilibrer la demande.

2.Accessibilité TC au Hub de Lyon Saint-Exupéry à l'échelle de l'AML : des attentes avérées malgré les échecs passés

3. Des élargissements de périmètre de réseaux (SYTRAL Mobilités & cars Région) et des PDM/restructuration en cours ou à venir : de nouvelles opportunités pour les articulations de lignes aux interfaces, l'information voyageurs et une tarification intégrée pour gommer les effets frontières

4.Un besoin toujours prégnant de desserte des ZA : un nécessaire partage des retours d'expériences et de déploiement d'expérimentations réussies vers et au sein des ZA

Une mosaïque d'AOM, des schémas en cours, des élargissements de compétences et de périmètres de réseaux : autant d'opportunités pour interfacer les offres de mobilité et gommer les effets frontières

Les évolutions dans les compétences des uns et des autres, les projets en cours de modification des dessertes transports en commun (renouvellement de DSP notamment), des schémas vélos, des plans de mobilité, etc... entrainent **un besoin d'harmonisation, d'échanges, de mise en cohérence et de portage politique des mobilités à l'échelle de la Plaine Saint-Exupéry.**
En effet, l'augmentation attendue de la population et des emplois et par conséquent des mobilités, nécessite des renforcements des moyens des AOM. Les partenaires ont une taille et des moyens variables, cela représente une difficulté pour le portage de certaines actions, indispensables à l'échelle de la Plaine Saint-Exupéry, mais dont la compétence est locale. Les partenaires disposent par conséquent de moyens non dimensionnés pour un portage à l'échelle de la Plaine Saint-Exupéry : cela est saillant sur les sujets vélos en particulier.
Par ailleurs, la position difficile des Départements sur leurs compétences avec la conservation de la compétence vélo, mais seulement sur leur voirie ou via leur compétence sur le tourisme, ne facilite pas un portage au niveau de la Plaine Saint-Exupéry dans son ensemble, qui plus est avec deux Départements.
Enfin, l'intégration régionale n'est pas encore terminée avec une organisation des lignes de transports collectifs interurbains qui reste dans une logique départementale, bien que des évolutions soient à venir.

Une forte demande pendulaire sur les corridors Est-Ouest : des besoins de robustesse et de fiabilité des offres de transports collectifs pour satisfaire et équilibrer une demande déjà importante et amenée à croitre dans les prochaines années

La croissance de population et d'emplois, associée à :

- L'interdiction d'entrer dans Lyon-Villeurbanne pour les véhicules mal classés en raison de la ZFE (pour rappel, 75% du parc automobile de 2021 sera exclu du périmètre de la ZFE en 2026)
- Au besoin de réduire la place de l'autosolisme dans les flux entrants dans la métropole
- L'attractivité toujours importante des emplois de la métropole

impliquent **un besoin de renforcer les offres de transports collectifs pour accueillir une demande en croissance organique et le report modal souhaité.**

Ces évolutions de services de mobilité sur les infrastructures peuvent aussi être **des opportunités pour faire évoluer des infrastructures** qui ont historiquement façonné la plaine Saint-Exupéry, et aider à concilier développement et qualité de vie. Ces évolutions peuvent être des opportunités de meilleure insertion des infrastructures dans leur environnement urbain ou naturel, de meilleur maillage entre les réseaux routiers et TC, et d'optimisation de l'exploitation (voies réservées...).

Les parcs automobiles des habitants, des salariés et des entreprises entament une 'transition' énergétique : avec plusieurs démarches volontaristes parallèles, le territoire PSE est un espace pour imaginer des synergies

Le calendrier d'évolution de la ZFE, la hausse des prix du carburant et le besoin d'indépendance énergétique de la France renforcent et rendent ce besoin de transition plus urgent. Tout cela sur fond d'inflation, de baisse de pouvoir d'achat des ménages et de pénurie de composants et matières premières qui créent des tensions sur le marché de l'automobile.

Les opportunités locales existent : En région Auvergne-Rhône-Alpes, des filières de mobilité électrique et hydrogène se dessinent, notamment autour des gestionnaires de réseaux et fournisseurs, les acteurs institutionnels, et les professionnels de la logistique notamment. Des actions régionales consistent à encourager les expérimentations, fiabiliser le parc IRVE, innover autour du pilotage de la charge électrique (ombrières photovoltaïques), et considérer la logistique comme un secteur prioritaire de la mobilité électrique.
La plaine Saint-Exupéry réunissant beaucoup de ces atouts, elle peut s'inscrire dans cette dynamique. Pour les AOM, la compétence électromobilité étant

facultative, cela peut constituer un axe de projets éventuellement fédérateur. La démarche volontariste de l'Aéroport de Lyon pour l'équipement en ombrière photovoltaïque sur parking existants, en bornes de recharge électriques et en station hydrogène, pour les voyageurs mais aussi pour les entreprises (notamment de la logistique), peut aussi représenter une opportunité pour un déploiement plus rapide et cohérent d'une offre à l'échelle de la plaine Saint-Exupéry et ainsi créer un effet d'entrainement vertueux. **Des schémas IRVE sont en cours dans les trois syndicats d'énergie du territoire, il y a un besoin de garantir leur cohérence, leur harmonisation et l'interopérabilité des réseaux déployés.**

Un besoin toujours prégnant de desserte des ZA : un nécessaire partage des retours d'expériences et de déploiement d'expérimentations réussies à destination et au sein des ZA

Les ZA/ZI du territoire de la plaine Saint Exupéry sont en croissance avec des obligations renforcées pour les entreprises en matière de PDM (plans de mobilité) et de forfait mobilité durable. Aussi cela met en exergue un besoin fort de mobiliser les entreprises sur la mobilité de leurs salariés. Leurs PDM sont obligatoires mais non contraignants, sans obligation de résultats et avec des conséquences limitées s'ils ne sont pas réalisés : il y a donc **un besoin d'accompagnement par la puissance publique.**
Il faut également consolider et/ou trouver des solutions de desserte alternatives à l'autosolisme des ZA/ZI qui sont par définition peu denses et donc difficiles à desservir sur les « derniers kilomètres » par des modes « collectifs ». Celles de la Plaine Saint-Exupéry ne présentent pas de contraintes de stationnement et sont donc plutôt attractives pour la voiture individuelle. Il y a ici **un retour d'expérience à partager, des pratiques à étendre et des expérimentations à mener.**
Une attention particulière doit être apportée à la cible visée : quel est le profil des personnes qui travaillent dans les ZA/ZI de la Plaine Saint-Exupéry ? En particulier, quel impact du turn-over sur les politiques de mobilité qui peuvent être mises en place (information sur les offres à disposition, appropriation de ces dernières, décorrélation du lieu d'habitation du lieu de travail etc.)

Enfin, si le transport de marchandises ne fait pas l'objet de ce plan d'action, des entreprises logistiques locales questionnent sur les réflexions prospectives qui pourraient être menées concernant l'utilisation nocturne de l'infrastructure tramway existante entre l'aéroport et le centre de l'agglomération lyonnaise, voire à terme son prolongement jusqu'au parc international de Chesnes.

Entre zones d'activités, centre bourgs et pôles d'échanges, le besoin de réduire l'usage de la voiture sur les distances « cyclables » et de crédibiliser et rendre effectifs les déplacements rurbains à vélo

Ce besoin de crédibiliser le vélo sur les courtes et moyennes distances dans la plaine Saint-Exupéry est renforcé par les questions de dépendance énergétique, de la baisse de pouvoir d'achat des ménages et de l'augmentation de la population attendue sur le territoire. Cela est vrai pour tous les motifs et publics, et notamment pour les scolaires et les jeunes qui font plus de déplacements internes à la Plaine Saint-Exupéry (30% de motif « accompagnement » dans les déplacements intra-plaine Saint-Exupéry par les habitants de la Plaine Saint-Exupéry). Etant donné le caractère très roulant (avec trafic PL) de certaines routes départementales, la mutualisation des chemins agricoles est à travailler en transversalité avec le Groupe Projet plaine Saint-Exupéry (GP « activités agricoles » en particulier).

SYNTHESE DES ENJEUX PROSPECTIFS 2030

Une mosaïque d'AOM sur le territoire

- Limites de départements
- Limites d'EPCI
- Limites de communes

La PSE un territoire en croissance avec de forts besoins de déplacements

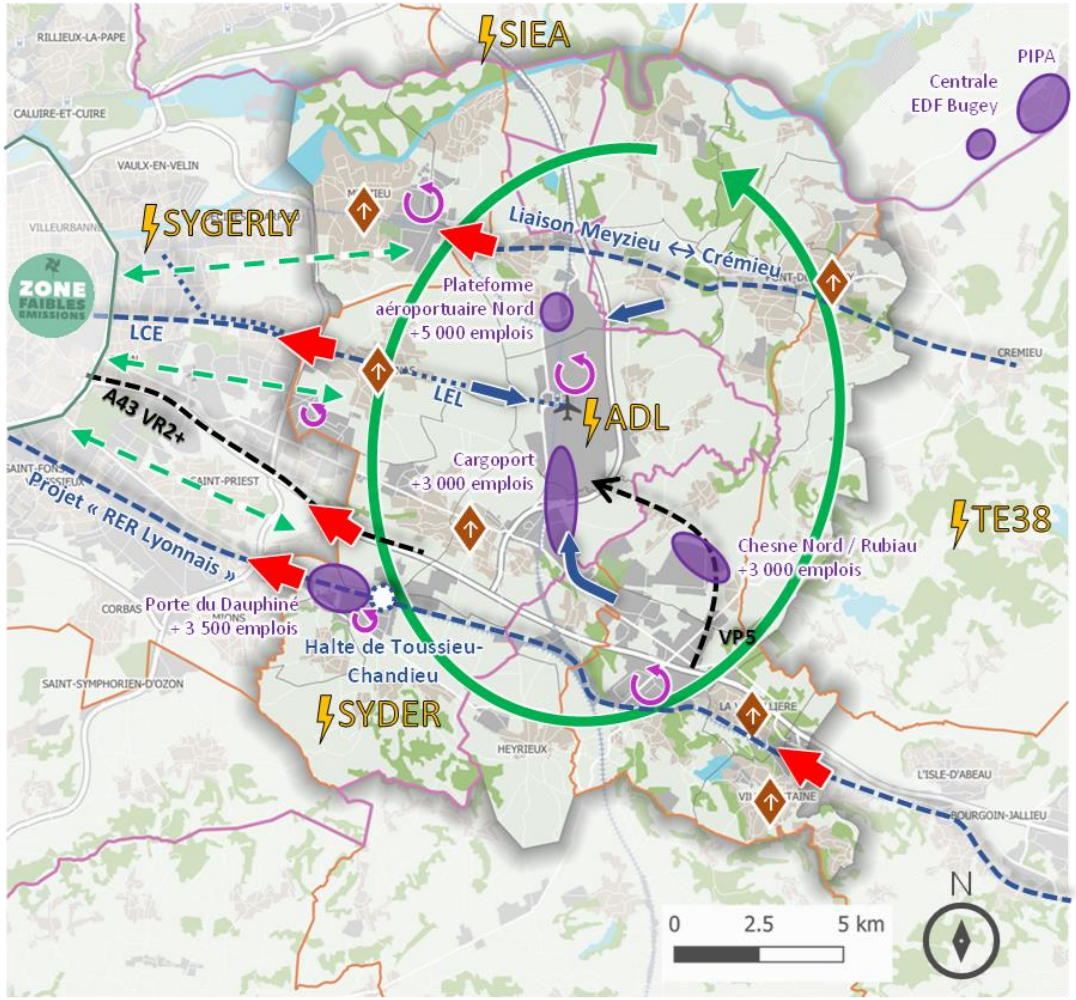
- Extensions de ZA/ZI
- Développement résidentiel dans les polarités existantes
- Une forte demande pendulaire : des besoins de robustesse et de capacité de la desserte
- Des besoin d'accessibilité alternative à la voiture individuelle vers le hub de Saint-Exupéry (aéroport et gare TGV)
- Besoins de desserte interne des ZA/ZI « derniers kilomètres »
- Des déplacements « rurbains » à vélos à crédibiliser au sein de la PSE

Des projets de transports pour répondre aux besoins de déplacements

- Projets transports collectifs
- Projets routiers
- Projets Cyclables (Voies Lyonnaises)

Des enjeux et des opportunités pour la transition énergétique du parc de véhicules

- Extension de la ZFE : des enjeux sur le renouvellement du parc automobile
- Plusieurs démarches en cours pour la distribution d'énergies alternatives sur la PSE: un besoin de cohérence et de coordination



DES ORIENTATIONS DECLINEES PAR BASSIN DE DEPLACEMENTS

Si la plaine Saint-Exupéry génère et attire des mobilités dispersées, une partie des déplacements se se concentresur certains corridors est-ouest, où les réseaux de transports structurants et les polarités urbaines sont les plus nombreux et les plus denses. L'intensité des mobilités varie aussi selon les densités de population, d'emplois et d'équipements majeurs, et selon l'éloignement du cœur de l'agglomération lyonnaise.

Les orientations du plan d'actions prennent en compte à la fois les enjeux à l'échelle globale et les spécificités et besoins locaux . La carte ci-jointe décline cinq secteurs géographiques qui s'affranchissent des périmètres des A.O.M, pour répondre à la réalité des déplacements et permettre aux acteurs de mettre en oeuvre en partenariat des actions transversales à leurs périmètres.

Des orientations générales, pour l'ensemble de la plaine Saint-Exupéry

Des principes communs à l'ensemble de la plaine Saint-Exupéry ont été définis pour servir de guide à la définition du plan d'action « Mobilités Durables 2030 » ; Ces derniers sont valables pour l'ensemble du territoire et des déclinaisons plus locales sont définies dans la suite du document :

- Garantir des offres de mobilité continues ou réellement maillées pour les habitants, les salariés, et les voyageurs de l'aéroport Saint-Exupéry, au-delà des frontières institutionnelles
- Crédibiliser le report modal vers les modes collectifs, actifs, et le cas échéant la transition vers une place plus soutenable de la voiture (usages, évolution des parcs automobiles)
- Accompagner les entreprises présentes ou souhaitant s'implanter, dans leur démarche pour la mobilité de leurs salariés

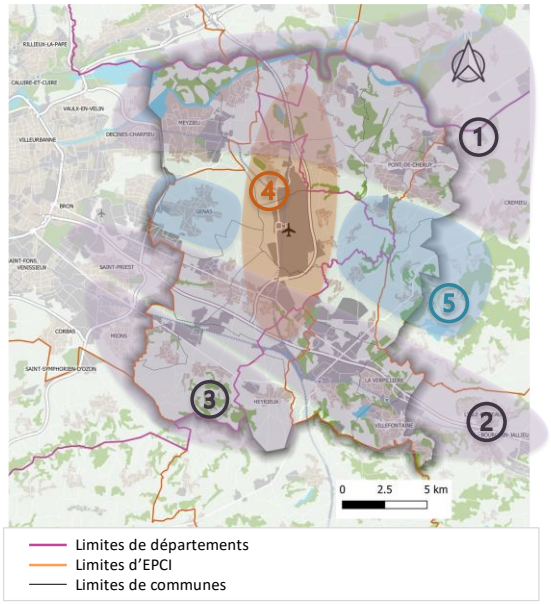
Des logiques *de mobilité* par bassins

Trois secteurs de la plaine Saint-Exupéry répondent à des logiques de corridors, en concentrant beaucoup de déplacements en leur sein, dans une logique est-ouest. Ils fonctionnent à ce jour de façon plutôt autonome les uns par rapport aux autres.

1. Le secteur Meyzieu – Crémieu – Plaine de l'Ain
2. La vallée urbaine entre la CAPI et l'axe A43 jusqu'aux portes de l'agglomération lyonnaise
3. Le corridor Heyrieux – Saint-Priest

Les deux autres secteurs géographiques sont davantage monofonctionnels :

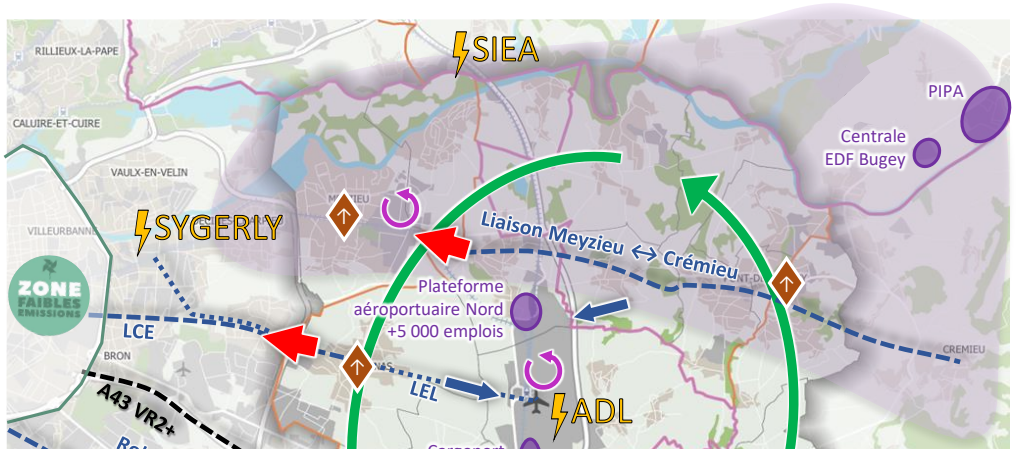
4. La plateforme aéroportuaire "élargie", avec ses zones économiques et son hub de transports.
5. L'est de la Plaine Saint-Exupéry est à dominante résidentielle, avec un habitat plutôt dispersé.



Le corridor Meyzieu - Crémieu - limite de l'Ain

Ce corridor, transversal entre les périmètres de SYTRAL Mobilités, CCEL, LYSED, CCBD et CCPA, est structuré par les polarités urbaines pontoise et de Meyzieu, aux densités et générateurs de déplacements importants (centres commerciaux, enseignement, équipements...). Les autres polarités, plus petites, sont à dominante résidentielle. Ce corridor concentre des déplacements d'échanges surtout avec le centre-est de la Métropole de Lyon, mais également avec l'Ain (côtière, PIPA) et les balcons du Dauphiné. La desserte tramway actuelle, avec son terminus Meyzieu Z.I., est attractive mais saturée. RhônExpress, avec son terminus aéroport, n'est pas destiné au rabattement régulier vers Lyon, sauf pour les salariés de la plateforme (tarification spécifique). La desserte complémentaire au sein du corridor et en lien avec le reste de la plaine Saint-Exupéry est assurée par des bus SYTRAL Mobilités et des cars interurbains Région, chacun dans leur périmètres respectifs avec des enjeux de correspondance potentiels.Il n'y a aucune desserte TC enlien avec l'Ain : les liens s'appuient sur le service de covoiturage Covoit'ici mis en place par la CCPA entre PIPA, EDF Bugey, le pont de Loyettes et Tignieu-Jameyzieu RD517.

Une liaison TC structurante Lyon -Meyzieu – Crémieu, cadencée au quart d'heure, est en étude de faisabilité pour une ouverture à horizon 2030 : elle y seraitune alternative à la voiture individuelle attractive,. Il y aura avec un tel projet un enjeu d'articulation avec les autres services de mobilités, notamment à l'échelle des aires de chalandises des futures stations. L'attractivité de cette ligne structurante amènera aussi à une recherche de cohérence transport-urbanisme, pour localiser au mieux lesemplois.



Orientations :

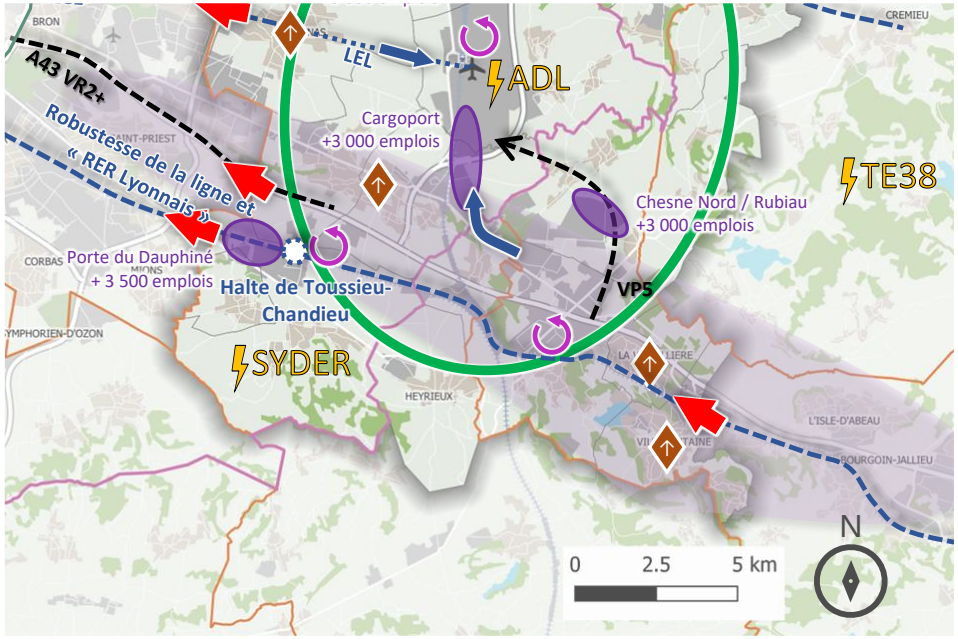
- Au-delà de la gouvernance propre au projet de liaison TC Lyon-Meyzieu-Crémieu, faciliter un travail global des AOML, et notamment en matière de cohérence des schémas cyclables
- Hiérarchiser les intermodalités à différentes échelles autour du futur corridor TC structurant Lyon – Meyzieu – Crémieu
- Garantir une accessibilité attractive au hub Saint-Exupéry et aux pôles d'emplois des territoires voisins
- Aider à l'équilibre entre développement territorial et usage équilibré des TC structurants (contrepointe)

Le corridor vallée urbaine CAPI - A43

La "vallée urbaine" du nord-Isère s'est développé le long de ses infrastructures historiques : l'axe ferroviaire, l'ancienne RN6 (aujourd'hui RD1006-RD306) et l'A43. Ce corridor concentre les déplacements en lien avec le centre-est de la Métropole de Lyon et le reste de la CAPI surtout. L'offre de transports tous modes est diversifiée (échangeurs autoroutiers A46-A43-A432, TER, cars express Région sur A43, bus express SYTRAL Mobilités sur A43 et RD306, aires et lignes de covoiturage sur l'A43).

Sa situation d'interface entre réseaux de transports majeurs lui confère une accessibilité stratégique qui dynamise son développement : le Cargoport et le parc international de Chesnes, premier site logistique de France, sont amenés à se développer d'ici 2030 avec des enjeux de desserte pour les salariés en horaires décalés.

Ce corridor dispose de plusieurs pôles d'échanges intermodaux, pour certains en limite de périmètres des AOM. . D'ici 2030, l'arrivée potentielle d'autres projets de pôles d'échanges de la Région, (Halte de Chandieu-Toussieu) et de APRR en amont d'une voie réservée au covoiturage sur l l'A43 nécessite de travailler collectivement leur lisibilité respective du point de vue des usagers et leur performance (priorisation des différents modes, accessibilités en modes actifs).



Orientations :

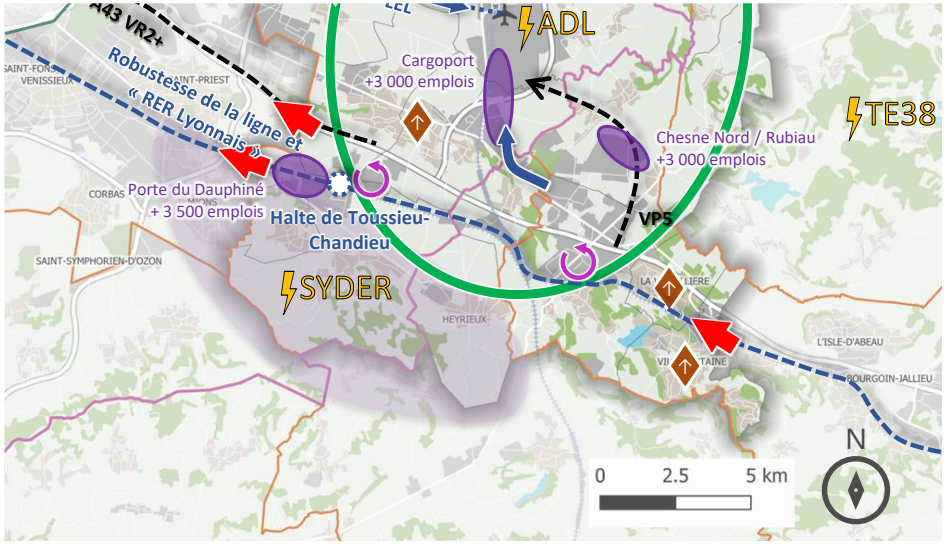
- Améliorer l'attractivité de l'offre TC au niveau des interfaces des réseaux (lisibilité, maillage)
- S'appuyer sur l'A43 pour donner de l'attractivité aux mobilités collectives et partagées
- Permettre une accessibilité attractive au le hub Saint-Exupéry
- Faciliter un travail global des AOML, notamment en matière de cohérence des schémas cyclables

Le corridor Heyrieux – Saint-Priest

Ce corridor concentre surtout des déplacements en lien avec le centre-est de la Métropole de Lyon, la CAPI et les collines du Nord-Dauphiné. Son accessibilité générale pâtit de la congestion récurrente du trafic routier sur la RD318 est-ouest et la RD147 entre Toussieu et la polarité muroise, du fait du trafic poids lourds important, en lien avec les carrières locales. Sa desserte TC est aujourd'hui assurée en est-ouest par des bus urbains et des cars interurbains, avec une convention de compatibilité tarifaire entre SYTRAL Mobilités et Région Auvergne-Rhône-Alpes.

L'étude en cours de pour réouverture de la halte ferroviaire de Chandieu-Toussieu sera à mettre en perspective avecle projet de Z.A. Portes du Dauphiné et des besoins de liaisons en modes actifs avec les centres-bourgs de Toussieu, Saint-Pierre-de-Chandieu, Saint-Laurent-de-Mure. Le réseau routier local très roulant contraint les aménagements modes actifs et amènera à réfléchir à des alternatives (chemins agricoles). Enfin, la cohérence transport-urbanisme à l'échelle de la plaine Saint-Exupéru pose la question de privilégier dans cette Z.A. des activités à nombre de salariés important, afin d'optimiser au mieux l'usage de cette future halte.

.



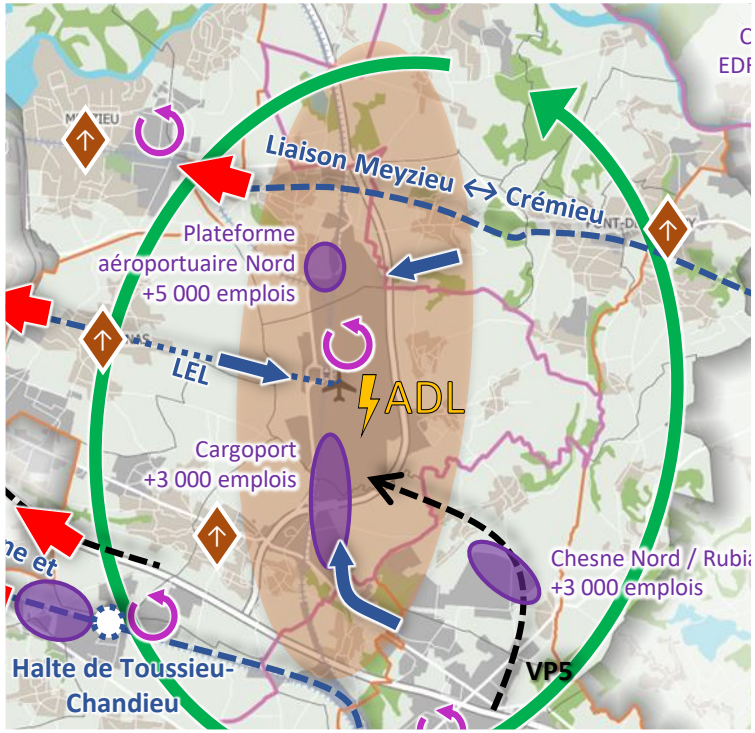
Orientations :

- Garantir la lisibilité et l'attractivité des offres TC urbaines et interurbaines (Région-SYTRAL)
- Anticiper le rabattement et la diffusion avec la gare de Toussieu-Chandieu (en cas de réouverture)

La plateforme aéroportuaire élargie

Ce secteur est structuré autour de l'aéroport, sa gare TGV et la plateforme des entreprises, en particulier du secteur logistique. C'est un nœud de flux importants, à la fois liés aux déplacements des voyageurs aériens / TGV nationaux et internationaux, mais aussi aux flux de marchandises.
Il attire d'abord des déplacements depuis le centre-est de la Métropole de Lyon, le reste de la plaine Saint-Exupéry, et dans des niveaux plus faibles depuis la CAPI et les balcons du Dauphiné.

Aéroport de Lyon, porté par Vinci, souhaite en faire un pôle stratégique de transition énergétique pour ses propres besoins, et pour ceux de ses usagers (compagnies aériennes, voyageurs, entreprises...). La démarche de transition avance déjà pour différents modes de transports : équipement en bornes de recharge électrique pour véhicules légers, transports collectifs et poids lourds, et des ambitions sur l'hydrogène.

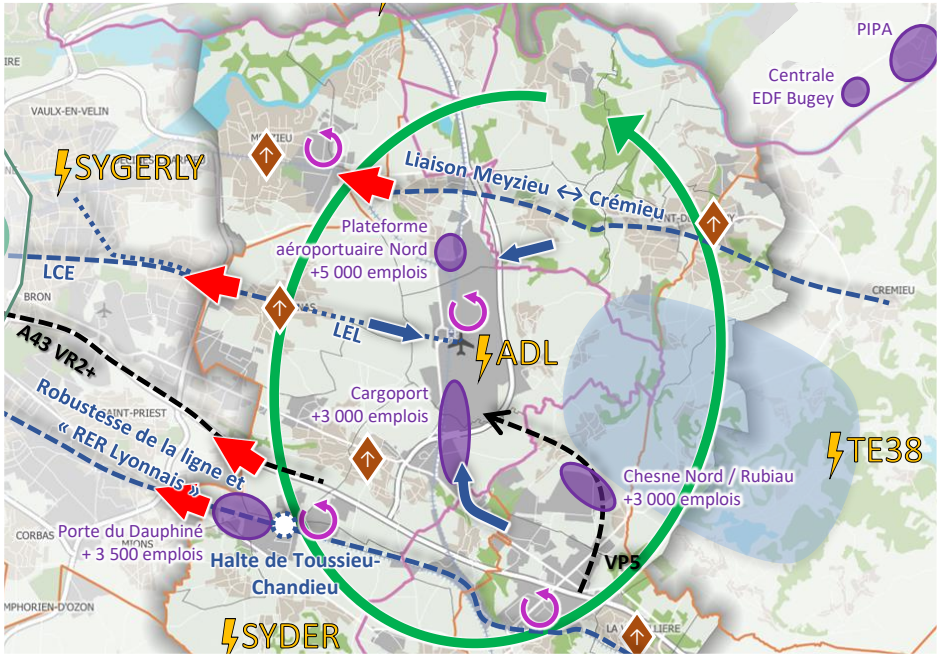


Orientations :

- Garantir l'accessibilité tous modes, depuis le hub Saint-Exupéry, vers les secteurs Meyzieu-Crémieu et Vallée urbaine de la CAPI-A43
- Evaluer et encourager les possibilités de mutualisations et de synergies autour des mobilités propres sur le territoire.

L'Est de la Plaine Saint-Exupéry

Ce territoire à l'interface entre la CAPI et les balcons du Dauphiné est à dominante d'habitat pavillonnaire peu dense, autour de quelques villages relais. Les échanges s'effectuent surtout avec la Métropole de Lyon et le nord-Isère. Il dispose pour ce faire des réseaux routiers départementaux nord-sud, souvent chargés en heure de pointe, en lien avec la vallée urbaine du nord-Isère, et s'appuie sur les offres TER (en rabattement en gare de La Verpillière) et T3 (en rabattement à Meyzieu Z.I).
Le projet de liaison TC structurante Lyon -Meyzieu – Crémieu pourrait renforcer son attractivité résidentielle, étant donné son environnement naturel très qualitatif.



Orientations :

- Offrir des alternatives à l'autosolisme adaptées à un territoire peu dense
- Permettre un rabattement vers les axes de transport majeurs nord et sud
- Améliorer et consolider le maillage cyclable sur le secteur

UN PLAN D'ACTION PARTENARIAL

17 actions thématiques et territorialisées

Le présent plan d'action a été établi dans le cadre d'une démarche partenariale impliquant l'ensemble des membres du groupe projet et des acteurs du territoire, sur la base des orientations validées en comité technique. Une série d'entretiens a été conduite entre février et juin 2022 avec :

- La CAPI
- La CCBD
- La CCEL
- SYTRAL Mobilités
- Le CD38
- La DDT69
- La Région Auvergne-Rhône-Alpes
- Aéroport de Lyon
- APRR - AREA
- AVERE AURA

Ces entretiens ont été l'opportunité de faire remonter des besoins spécifiques aux différents territoires et de confronter certaines pistes d'actions avec les réalités du terrain.

Le plan d'action est organisé en cinq catégories :

Gouvernance : améliorer l'intégration des différents réseaux de mobilités

Structurer et optimiser la desserte transports en commun et covoiturage sur le territoire

Mailler les pôles multimodaux et intermodaux avec le territoire

Développer les mobilités actives au quotidien

Cibler les publics salariés et scolaires

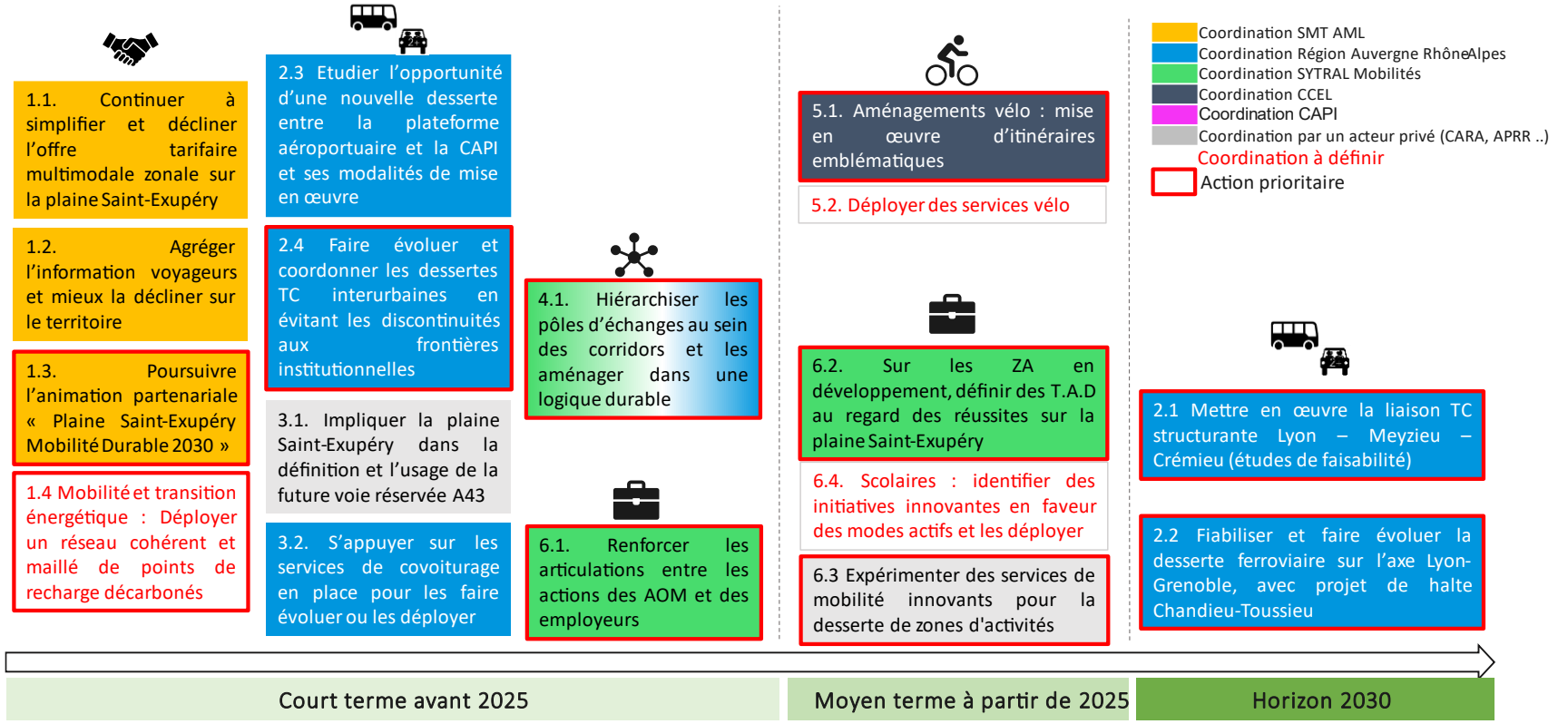
Des actions partenariales et coordonnées

Chaque action désigne un coordinateur et les secteurs territoriaux concernés. Le rôle du coordinateur se distingue de celui de la Maitrise d'Ouvrage : Il a vocation à animer les différents maîtres d'ouvrage et partenaires de l'action. Il contribue à entretenir une dynamique de projet, faciliter les échanges, les interfaces et la cohérence dans la réalisation de l'action.

Chaque fiche action mentionne le coordinateur, le(s) maître(s) d'ouvrage et partenaires, les secteurs géographiques concernés dans la plaine Saint-Exupéry, des éléments de contexte, le contenu détaillé de l'action, ses objectifs de résultats, des éléments de coût et de calendrier de mise en œuvre d'ici 2030.

Les dix-sept actions sont listées ci-dessous, selon leur coordinateur et calendrier de réalisation. Les actions majeures dans leur réponse aux enjeux sont repérées en **encadré rouge.**

A noter que deux actions 5.2 et 6.4 sont, à ce jour, sans coordinateur volontaire.



Synthèse des 17 actions

Garantir des offres de mobilité continues ou réellement maillées pour les habitants, les salariés, et les voyageurs de l'aéroport/gare Saint-Exupéry, au-delà des frontières institutionnelles

1.1. Continuer à simplifier et décliner l'offre tarifaire multimodale zonale sur la plaine St Exupéry

1.2. Agréger l'information voyageurs et mieux la décliner sur le territoire

1.3. Poursuivre l'animation partenariale « PSE mobilité durable »

SIEA 1.4 Mobilité et transition énergétique : déployer un réseau cohérent et maillé de points de recharge décarbonés

2.1 Mettre en œuvre la liaison TC structurante Lyon – Meyzieu - Crémieu

2.3 Etudier l'opportunité d'une nouvelle desserte entre la plateforme aéroportuaire et la CAPI et ses modalités de mise en œuvre

2.4 Faire évoluer et coordonner les dessertes TC interurbaines en évitant les discontinuités aux frontières institutionnelles

4.1. Hiérarchiser les pôles d'échanges au sein des corridors et les aménager dans une logique durable

Crédibiliser le report modal vers les modes collectifs, actifs, et le cas échéant la transition vers une place plus soutenable de la voiture (usages, évolution des parcs automobiles)

SIEA 1.4 Mobilité et transition énergétique : Déployer un réseau cohérent et maillé de points de recharge décarbonés

2.1 Mettre en œuvre la liaison TC structurante Lyon – Meyzieu – Crémieu – *études en cours*

2.2 Fiabiliser et faire évoluer la desserte ferroviaire sur l'axe Lyon <> Grenoble, avec projet de halte Chandieu-Toussieu

3.1. Impliquer la plaine St Exupéry dans la définition et l'usage de la future voie réservée A43

5.1. Aménagements vélo : mise en œuvre d'itinéraires emblématiques

5.2. Déployer les services vélo

3.2. S'appuyer sur les services de covoiturage en place pour les faire évoluer ou les déployer

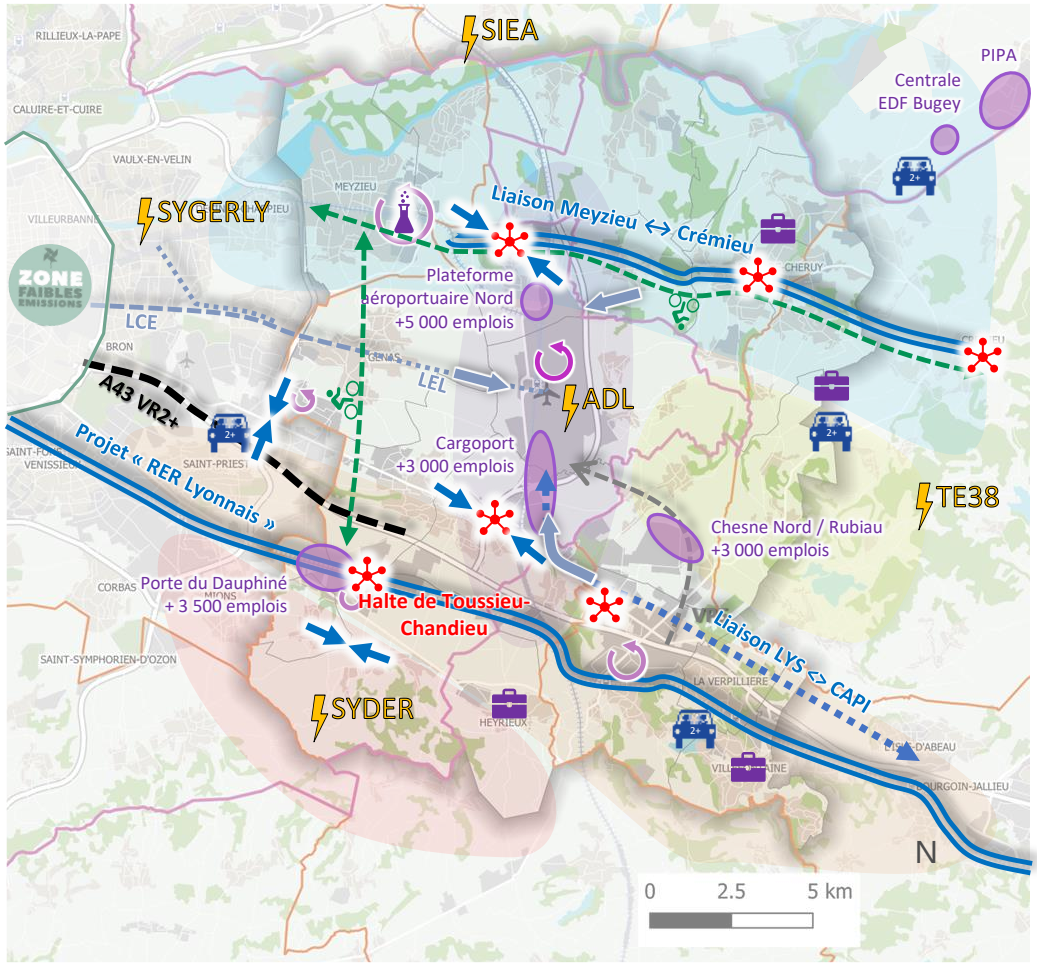
6.4. Scolaires : identifier des initiatives innovantes en faveur des modes actifs et les déployer

Accompagner les entreprises présentes ou souhaitant s'implanter, dans leurs démarches pour la mobilité de leurs salariés

6.1. Renforcer les articulations entre les actions des AOM et des entreprises

6.2. Sur les ZA en développement, définir des T.A.D au regard des réussites sur PSE

6.3. Expérimenter des services de mobilité innovants pour la desserte de zones d'activites



Fiches actions détaillées

1.1 CONTINUER À SIMPLIFIER ET DÉCLINER L'OFFRE TARIFAIRE MULTIMODALE ZONALE SUR LA PLAINE ST EXUPÉRY

ORIENTATION

Garantir des offres de mobilité continues ou réellement maillées pour les habitants, les salariés, et les voyageurs de l'aéroport/gare Saint-Exupéry, au-delà des frontières institutionnelles

Crédibiliser le report modal vers les modes collectifs, actifs, et le cas échéant la transition vers une place plus soutenable de la voiture (usages, évolution des parcs automobiles)

Ensemble de la PSE

DESCRIPTION

Contexte :
La plaine Saint Exupéry est à l'interface de différents réseaux de transports collectifs urbains et interurbains proposant chacun des titres monomodaux en occasionnel et abonnements : titres urbains TCL dans le périmètre SYTRAL Mobilités, titres urbains RUBAN dans le périmètre CAPI, titres TER en tarification kilométrique, titres Cars Région Isère avec un zonage tarifaire spécifique (avec une zone "urbaine Rhône" et une zone "périurbaine E").
Un accord tarifaire historique entre les réseaux Ruban et Cars Isère les rendent particulièrement intégrés avec une tarification unique au sein du périmètre CAPI.
Pour les déplacements intermodaux, T-libr propose des abonnements pour combiner le TER avec un ou plusieurs réseaux urbains (zone TCL, zone Ruban). L'abonnement T-libr M (TER + TCL + Ruban) est utilisé par plus de 1 500 abonnés. L'abonnement combiné Cars Région Isère (incluant Ruban) + TCL, moins cher que T-libr de 30€, concerne environ 1 100 abonnés.
Au sein de la PSE, des sauts tarifaires importants existent pour des origines-destinations parfois proches, que ce soit en comparant des abonnements monomodaux ou des abonnements intermodaux (+1.30€ sur le ticket unité par rapport à un trajet interne à la zone E, pour passer de Heyrieux (zone E) à St Pierre de Chandieu (Zone Rhône) soit 4km).

Zonage de la tarification Cars Région Isère par rapport au périmètre PSE :

Actions à mettre en œuvre :

- Travailler sur la cohérence globale des positionnements tarifaires entre les réseaux urbains et interurbains
- Continuer de développer T-libr en association avec les AOM du territoire, pour proposer des titres occasionnels (septembre 2023) et leurs éventuelles déclinaisons par profils d'usagers (jeunes...)
- Communiquer sur les abonnements multimodaux existants, dans les différents points de vente, et via les outils numériques des réseaux (sites internet TER, site et application Oùra, site T-libr avec son plan interactif (fin 2022))
- Faciliter leur achat (en ligne avec les évolutions du site T-libr, et de Oùra (QRcode interopérable second semestre 2023, évolution de Oùra en MAAS à fin 2023)

1.1 CONTINUER À SIMPLIFIER ET DÉCLINER L'OFFRE TARIFAIRE MULTIMODALE ZONALE SUR LA PLAINE ST EXUPÉRY

Tarifs abonnement (ticket unité) tout public en 2022 Monomodal et Intermodal entre zones	Ruban (CAPI)	TCL (Sytral mobilités)	Cars Isère (Région)	TER	
Ruban (CAPI)	Abonnement : 28 € (ticket : 1,20 €) (dont Cars Isère)		Abonnement : 57,40 € (ticket : 3,40 €)	Abonnement T-libre S pour 2 reseaux : 42,40 €	**Abonnement T-libre M pour 3 reseaux : 119,60 €**
TCL (Sytral mobilités)		Abonnement : 66,40 € (ticket : 1,90€)	**Abonnement : 90 € pour combiner TCL et Cars Isère (incluant Ruban) ticket : 4,70 €, sans RUBAN**	Abonnement T-libre S pour 2 reseaux : 85,40 €	
Cars Isère (Région)	Abonnement: 57,40 € (ticket : 3,40 €)	Abonnement : 90 € (ticket : 4,70 €) pour combiner TCL et Cars Isère (incluant Ruban)	Abonnement : 28 € (ticket : 1,20 €) au sein de CAPI Abonnement : 57,40 € (ticket : 3,40 €) au sein du reste de la zone E (don't LYSED, CCBD) Abonnement : 66,10 € (ticket : 3,40 €) au sein de zone Rhône Abonnement : 88,10 € (ticket : 4,70 €) entre zones Rhône et E Isère		

ACTEURS IMPLIQUÉS

Coordinateur :
SMT AML

Rôle du coordinateur :
- S'assurer de la bonne prise en compte du territoire de la plaine St Exupéry et de ses spécificités dans les démarches en cours

Maîtrises d'ouvrage :
SMT AML
SYTRAL Mobilités, CAPI, Région

Partenaires :
CCBD, LYSED, CCND

RESULTAT ATTENDU ET SUIVI

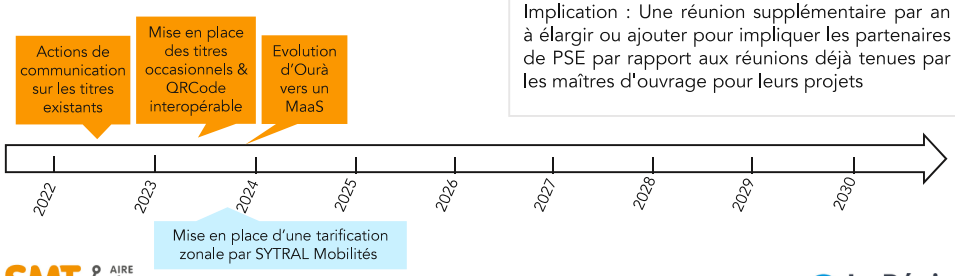
- Une tarification plus lisible sur la plaine St Exupéry
- Une augmentation du recours aux titres T-libr (abonnements et occasionnels)

EXEMPLES ET INSPIRATIONS

CONNEXITÉS est un abonnement mensuel proposé par la région Normandie avec une tarification zonale sur l'ensemble de la région permettant de se déplacer en illimité sur les réseaux TER, les réseaux des transports urbains et interurbains des zones choisies.

COÛTS & FINANCEMENTS

Implication : Une réunion supplémentaire par an à élargir ou ajouter pour impliquer les partenaires de PSE par rapport aux réunions déjà tenues par les maîtres d'ouvrage pour leurs projets



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires
Plan d'action partenarial rédigé en 2022 – Mobilité à 2030
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

AGRÉGER L'INFORMATION VOYAGEURS ET MIEUX LA DÉCLINER SUR LE TERRITOIRE

ORIENTATION

Garantir des offres de mobilité continues ou réellement maillées pour les habitants, les salariés, et les voyageurs de l'aéroport/gare Saint-Exupéry, au-delà des frontières institutionnelles

Crédibiliser le report modal vers les modes collectifs, actifs, et le cas échéant la transition vers une place plus soutenable de la voiture (usages, évolution des parcs automobiles)

Ensemble de la PSE

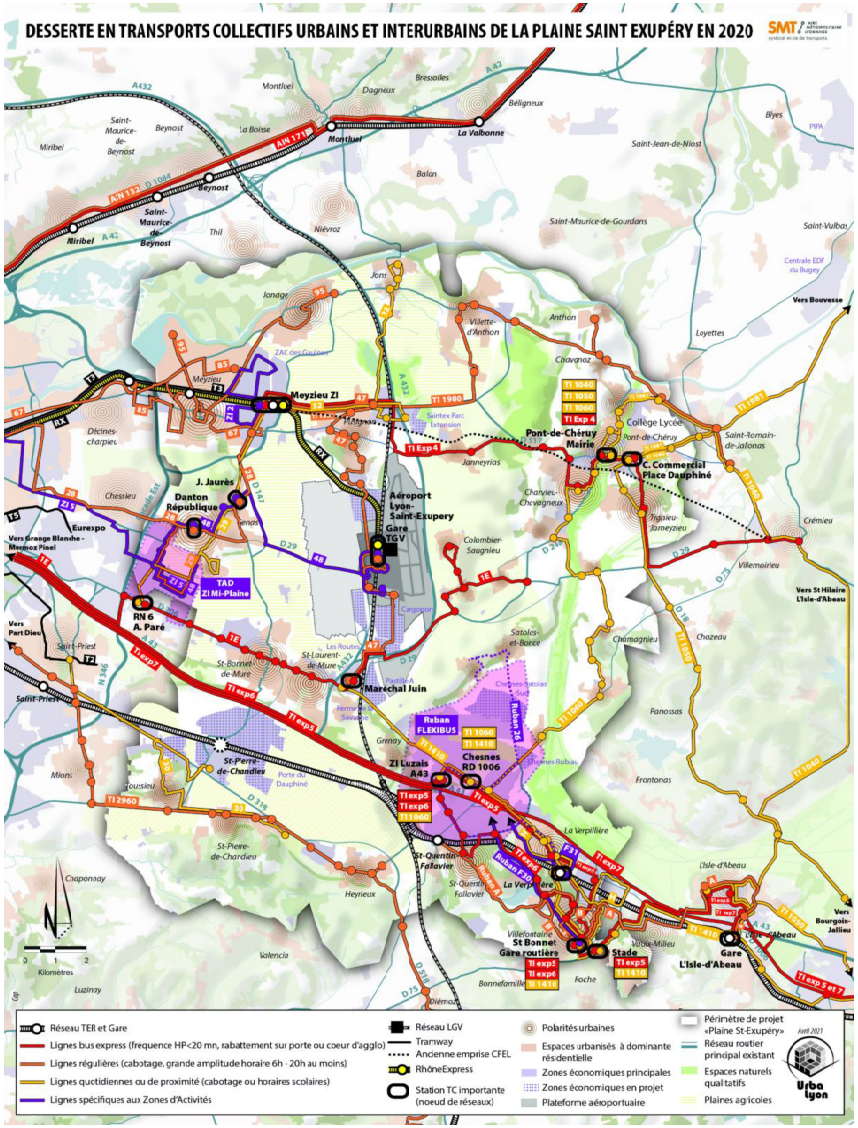
DESCRIPTION

Contexte :
La plaine Saint Exupéry est à l'interface de plusieurs réseaux de transports : l'information voyageurs est très segmentée, sur le terrain et sur internet. Les usagers connaissent d'abord les sites/applications des différentes AOM ou de leur exploitant (TER, TCL SYTRAL Mobilités, Ruban CAPI, Itinisère dans l'Isère). Malgré l'intérêt de l'agrégateur d'informations régional Oùra, avec son calculateur d'itinéraires couvrant l'ensemble des réseaux et sa centralisation des informations, sa notoriété reste à développer, particulièrement dans la plaine Saint Exupéry pour couvrir l'ensemble des possibilités de mobilités multimodales et intermodales.
En back office, c'est le dispositif Multitud'4 qui centralise et agrège l'ensemble des données des services de mobilité pour le territoire de l'aire métropolitaine Lyon Saint Etienne et les met à destination de Oùra (car région et TCL eux alimentent Multitud) : Multitud'4 pourrait donc constituer la base de travail pour l'information voyageurs sur la Plaine St Exupéry.
Concernant la mise en place de MAAS, la Région fait évoluer Oùra en intégrant de nouveaux services (livraison fin 2023), SYTRAL Mobilités avance dans ses réflexions, et la CCEL également.
Au niveau des stations TC sur le terrain, des contraintes et complexités de répartition de compétences (voirie/mobilité) et de remontées terrain/AOM font que l'information voyageurs est hétérogène, souvent peu lisible et parfois manquante. Par exemple, il est parfois plus simple pour les opérateurs de dissocier des arrêts de plusieurs lignes pourtant proches, ...etc.

Actions à mettre en œuvre :

- Agréger l'information voyageurs sur l'ensemble de la plaine St Exupéry (via Multitud'4)
- Décliner l'information sur le territoire :
  - Offrir une information voyageurs lisible et complète aux arrêts :
    - Réaliser une cartographie de l'ensemble des réseaux TC et covoiturage pour servir de support de communication papier
    - Des arrêts de bus plus visibles et identifiables.
  - Améliorer l'information voyageurs amont sur les plateformes numériques :
    - Oùra : mettre en œuvre une valorisation plus ciblée de l'offre existante Plaine ST-Exupéry au travers de la carte interactive Oùra, qui sera déployée avec le Maas Oùra à l'horizon 2024
    - Opendata : développer et confirmer la mise en open data des données afin qu'elles puissent être utilisé par acteurs privés, dans l'intérêt des usagers.
- Communiquer auprès des employeurs via les Plans de Mobilité Employeurs sur les offres à dispositions, sur l'ensemble des réseaux (carte dessertes, horaires, offres tarifaires, lignes qui desservent l'entreprise…).
- Dans le cadre de Multitud'4, agréger l'information temps réel pour la rendre accessible via les outils MaaS.

1.2
AGRÉGER L'INFORMATION VOYAGEURS ET MIEUX LA DÉCLINER SUR LE TERRITOIRE



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires
Plan d'action partenarial rédigé en 2022 – Mobilité à 2030
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

1.2 AGRÉGER L'INFORMATION VOYAGEURS ET MIEUX LA DÉCLINER SUR LE TERRITOIRE

ACTEUR(S) IMPLIQUÉ(S)

Coordinateur :
SMT AML

Rôle du coordinateur :
Suivre les partenaires et la déclinaison de l'information voyageurs sur le territoire (numérique et physique)

Maîtrise d'ouvrage :
SMT AML: Agréger l'information et assurer l'accompagnement des partenaires pour rendre disponibles leurs données (Multitud'4)

Région : MOA Oùra

Région, SYTRAL Mobilités, Ruban : Décliner l'information aux stations

AOM locales : Communiquer auprès des employeurs sur les services de mobilité (PME)

Partenaires :
Autres EPCI

COÛTS & FINANCEMENTS

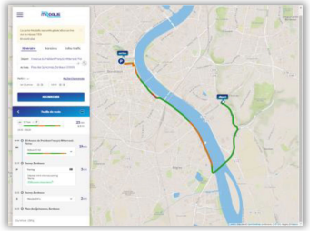
Implication spécifique : environ 3 à 4 réunions par an

RESULTAT ATTENDU ET SUIVI

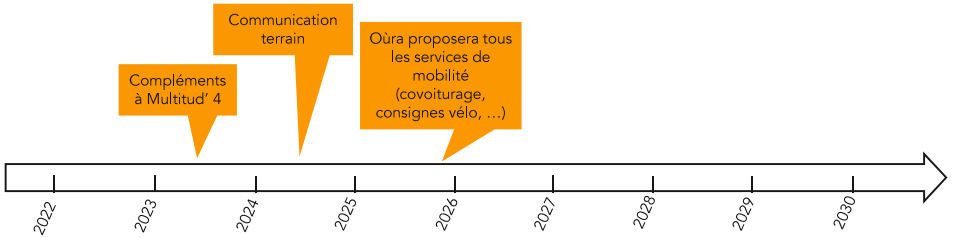
- Une offre de mobilités lisible pour l'ensemble de la PSE, sur le terrain (stations, employeurs) et sur supports numériques Oùra et opendata

EXEMPLES ET INSPIRATIONS

MODALIS en nouvelle Aquitaine propose un calculateur d'itinéraire qui intègre l'ensemble des services de transport sur la région, les réseaux des agglomérations utilisent directement ce calculateur d'itinéraire, centré sur leur agglomération, c'est le cas du réseau « Péribus » à Périgueux par exemple.



ECHÉANCIER



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires
Plan d'action partenarial rédigé en 2022 – Mobilité à 2030
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

1.3 POURSUIVRE L'ANIMATION PARTENARIALE « PLAINE ST EXUPÉRY MOBILITÉ DURABLE »

ORIENTATION

Garantir des offres de mobilité continues ou réellement maillées pour les habitants, les salariés, et les voyageurs de l'aéroport/gare Saint-Exupéry, au-delà des frontières institutionnelles

Crédibiliser le report modal vers les modes collectifs, actifs, et le cas échéant la transition vers une place plus soutenable de la voiture (usages, évolution des parcs automobiles)

Accompagner les employeurs présents ou souhaitant s'implanter, dans leur démarches pour la mobilité de leurs salariés

Ensemble de la PSE

DESCRIPTION

Contexte :
La démarche « Plaine St Exupéry » a commencé en 2007, suite à la Directive Territoriale d'Aménagement. Après un "livre blanc" en 2010, une stratégie guide a été approuvée en 2012. En 2015, cinq groupes projets ont été créés, dont le groupe projet « Mobilité durable » a été confié à la Région, qui en a délégué l'animation au SMT-AML. En interface forte, le groupe projet «Schéma de fonctionnalités routières » est piloté par les Départements de l'Isère et du Rhône.

L'étape en cours, d'animation du groupe « Mobilité durable » par le SMT-AML, prendra fin au Comité Stratégique Plaine Saint-Exupéry de validation du présent plan d'action à l'automne 2022. Il n'y a pas de suivi de la mise en œuvre du plan d'action qui soit prévue pour le SMT-AML.

Pour garantir la mise en œuvre et le suivi des actions validées en COSTRAT, il sera nécessaire de renouveler ce rôle d'animation du Groupe Projet. De plus, deux comités techniques plus spécialisés (vélo et TC-covoiturage) sont prévus au plan d'action.

Actions à mettre en œuvre :

- Renouveler la mission de portage, d'animation et de suivi de la démarche « Mobilité Durable » au sein de la PSE.
- Coordonner et faire travailler ensemble les partenaires au sein de deux comités techniques plus spécialisés et prévus au plan d'action : COTECH vélo et COTECH Transports en commun-covoiturage.
- Suivre la mise en œuvre des différentes actions et leur évaluation.

1.3 POURSUIVRE L'ANIMATION PARTENARIALE « PLAINE ST EXUPÉRY MOBILITÉ DURABLE »

ACTEURS IMPLIQUÉS

Coordinateur : Région ou SMT AML (si nouveau mandat)

Rôle du coordinateur :
- Suivi de la mise en œuvre des actions
- Animation du Groupe Projet et participation aux cotech thématiques restreints si besoin

Maîtrise d'ouvrage :

Partenaires : Ensemble des partenaires actuels du GP mobilité durable : CD38 & 69, services de l'état (DDT 69), SYTRAL Mobilités, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Communautés de communes/EPCI (Métropole de Lyon, CCEL, CCBD, CAPI, Métropole de St Etienne)

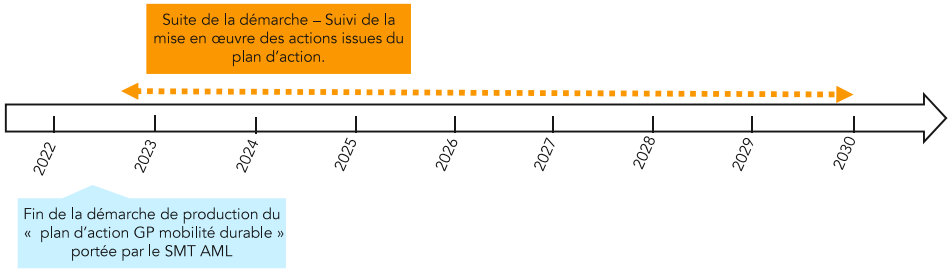
RESULTAT ATTENDU ET SUIVI

- Continuité dans la démarche « Plaine Saint Exupéry », lien aves le GP "Schéma de fonctionnalités routières".
- Meilleure cohérence dans les offres de mobilité sur ce territoire d'interface entre AOM, au service des mobilités actuelles et attendues sur les sites en développement économique et résidentiel.

COÛTS & FINANCEMENTS

Une implication de 4 réunions de coordination par an pour l'ensemble des partenaires et temps de préparation / compte rendus pour le coordinateur.

ECHÉANCIER



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires
Plan d'action partenarial rédigé en 2022 – Mobilité à 2030
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

1.4 MOBILITÉ ET TRANSITION ÉNERGÉTIQUE : DÉPLOYER UN RÉSEAU COHÉRENT ET MAILLÉ DE POINTS DE RECHARGE DÉCARBONÉS

ORIENTATION

Crédibiliser le report modal vers les modes collectifs, actifs, et le cas échéant la transition vers une place plus soutenable de la voiture (usages, évolution des parcs automobiles)

Evaluer et encourager les possibilités de mutualisations et de synergies autour des mobilités propres sur le territoire.

Ensemble de la PSE

DESCRIPTION

Contexte :
La Loi d'Orientation des Mobilités a créé les schémas directeurs d'infrastructure de recharge électrique (SDIRVE). Sur la plaine Saint Exupéry, ces schémas sont conduits par le SIGERLy sur la Métropole de Lyon, le SYDER dans le département du Rhône (hors métropole) et le TE38 sur le département de l'Isère. (SYTRAL Mobilités traitera de l'implantation des IRVE dans le périmètre de son PDM, en s'appuyant sur les 2 SDIRVE de SIGERLy et du SYDER). En limite du périmètre, le SIEA réalise celui de l'Ain. La possibilité d'un Schéma directeur commun à plusieurs titulaires de la compétence IRVE est ouverte : c'est le choix qui a été fait par TE38 dans le réseau Eborn qui fédère 11 syndicats d'énergie du Sud–Est de la France. Le SYDER, SYGERLy et SIEA n'en font pas partie. Il n'y a donc à ce stade pas de mutualisation de SDIRVE prévue couvrant la plaine St Exupéry.
Le *GUIDE À L'ATTENTION DES COLLECTIVITÉS ET ÉTABLISSEMENTS PUBLICS - Schémas directeurs pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriques*, établi par le ministère de la transition écologique et solidaire, insiste sur l'importance d'une démarche collective dans la réalisation des SDIRVE, afin d'en assurer la cohérence à l'échelle des bassins de vie. Pour cela, les démarches SDIRVE doivent prévoir une concertation avec l'ensemble des partenaires, et le rôle de la Région est souligné dans la mise en cohérence des différents schémas. Enfin, les territoires couverts par un SDIRVE ont l'opportunité d'une prise en charge par l'Etat de 75% des coûts de raccordement au réseau des bornes installées avant 2025, ce qui constitue une incitation à réaliser à court terme ces SDIRVE et le déploiement des bornes associées.

En matière de carburant Hydrogène, la Région s'appuie sur la société Hympulsion pour déployer des stations de production et de distribution à destination des professionnels et des entreprises : taxis, cars ou bus de transports publics de personnes, secteur logistique VL et PL…). Des stations de distribution seront ouvertes dès 2023 sur Saint-Priest, Vénissieux, et le site de l'aéroport. Une station de production est prévue à Bourgoin-Jallieu en 2025.

La Métropole de Lyon met en place sa ZFE, pour limiter la circulation aux véhicules Crit'air 1 & 0 en intra-périphérique à horizon 2026 : cela pourra indirectement inciter au renouvellement d'une partie du parc automobile des habitants et des entreprises de PSE.

En parallèle à ces démarches publiques, des acteurs privés importants dans la PSE, comme Aéroport de Lyon (ADL) et APRR, ont des démarches déjà avancées d'équipement en bornes IRVE et Hydrogène : ADL anticipe les besoins de ses clients-voyageurs (équipement des parkings en IRVE), ses propres besoins (matériel roulant au sol) et ceux des entreprises installées sur son périmètre (bornes de recharge poids lourds) puis à horizon 2030-2035 des expérimentations d'aéronefs hydrogène. APRR équipe les aires de services A43 actuelles et futures, et potentiellement son futur siège dans la Z.A. des Gaulnes (Jonage). Ces acteurs privés pourraient ainsi générer un effet d'entrainement, contribuer à la cohérence IRVE et Hydrogène dans la PSE, voire potentiellement porter financièrement des projets, comme des bornes haut débit mutualisant la réponse aux besoins des particuliers et des entreprises.

Actions à mettre en œuvre :

Etant donné l'enjeu fort à garantir une cohérence des schémas directeurs en cours d'élaboration sur le périmètre plaine St Exupéry, il faut prévoir de :

- Garantir l'implication de l'ensemble des acteurs concernés (Région, gestionnaires de voirie, le/les gestionnaires de réseau de distribution d'électricités, les syndicats d'énergies, les AOM, l'aéroport et autres acteurs aménageurs d'IRVE sur le territoire etc.) aux concertations des trois SDIRVE et en particulier, de la participation des syndicats aux concertations de leurs voisins.
- Faire remonter les besoins spécifiques du territoire, en particulier ceux liés à l'activité logistique en lien avec la transition énergétique du parc et l'évolution de la ZFE, pour leur bonne prise en compte dans les trois schémas à venir sur le territoire de la PSE et celui de l'Ain. Par exemple, examiner l'opportunité de créer des "hubs grosse puissance" sur voirie ou foncier privé ouvert au public pour mutualiser des réponses à différents besoins (logistiques, particuliers VL et vélo, bus, cars) en lien avec appel à projet Ademe.
- S'assurer de la cohérence des schémas, notamment en ce qui concerne l'interopérabilité des différents systèmes de recharge, afin d'avoir l'offre la plus lisible possible pour les usagers.

1.4 MOBILITÉ ET TRANSITION ÉNERGÉTIQUE : DÉPLOYER UN RÉSEAU COHÉRENT ET MAILLÉ DE POINTS DE RECHARGE DÉCARBONÉS

ACTEURS IMPLIQUÉS

Coordinateur : A définir : en local, voire Région Auvergne-Rhône-Alpes

Rôle du coordinateur :
- Participation aux concertations des syndicats d'énergie SYDER, TE38, SYGERLY et SIEA pour la rédaction de leurs schémas directeurs IRVE et Hydrogène
- Porter la parole des membres du GP et leurs besoins, s'assurer de la bonne prise en compte de ces derniers et s'assurer de la cohérence des quatre SDIRVE du territoire et de l'Ain et la démarche mise en œuvre sur la plateforme aéroportuaire.

Maîtrise d'ouvrage : SYDER, TE38, SIEA, SYGERLY, ADL & APRR-AREA sur leurs périmètres respectifs.

Partenaires : CD38 & 69, Région Auvergne-Rhône-Alpes, SYTRAL Mobilités, Communautés de communes/EPCI (Métropole de Lyon, CCEL, CCBD, CAPI, Métropole de St Etienne), AVERE Auvergne Rhone-Alpes (association de formation des collectivités publiques)

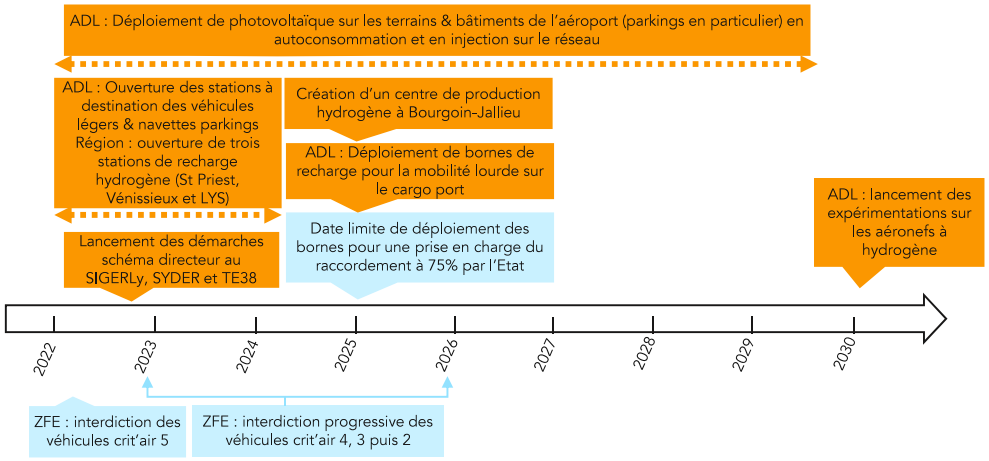
RESULTAT ATTENDU ET SUIVI

- Cohérence des 4 schémas directeurs IRVE + Hydrogène sur leurs volets mobilité pour répondre aux enjeux de la plaine St Exupéry en matière de mobilités (personnes et marchandises)
- Indicateur de suivi : nombre de bornes déployées sur le territoire (électrique à court terme et hydrogène à plus long terme) et leur usage.

COÛTS & FINANCEMENTS

- Implication du coordinateur dans les phases de concertation des différents schémas en cours
- Une ou deux réunions de coordination annuelle en interne GP pour faire remonter les besoins et informer les uns et les autres des avancées de la concertation (sous forme de réunions ou de comptes-rendus)

ECHÉANCIER



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires
Plan d'action partenarial rédigé en 2022 – Mobilité à 2030
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

METTRE EN ŒUVRE LA LIAISON TC STRUCTURANTE LYON – MEYZIEU – CRÉMIEU
(Etudes de faisabilité en cours)

ORIENTATION

Garantir des offres de mobilité continues ou réellement maillées pour les habitants, les salariés, et les voyageurs de l'aéroport/gare Saint-Exupéry, au-delà des frontières institutionnelles

Crédibiliser le report modal vers les modes collectifs, actifs, et le cas échéant la transition vers une place plus soutenable de la voiture (usages, évolution des parcs automobiles)

Au-delà de la gouvernance propre au projet « CFEL », faciliter un travail global des AOML, et notamment en matière de cohérence des schémas cyclables

Hiérarchiser les intermodalités à différentes échelles autour du futur corridor TC structurant Lyon – Meyzieu – Crémieu

Aider à l'équilibre entre développement territorial et usage équilibré des TC structurants (contrepointe)

Corridor Lyon – Meyzieu - Cremieu

DESCRIPTION

Contexte :
L'ancienne emprise ferroviaire du chemin de fer de l'Est Lyonnais (CFEL) relie Lyon à Crémieu. Une partie a été réaménagée pour accueillir le tramway T3 jusqu'à Meyzieu Z.I. et Panettes, RhônExpress jusqu'à l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, et plus récemment le tramway T7 jusqu'à Décines OL Vallée (Stade).
La Région pilote depuis 2020 des études de faisabilité d'une liaison TC structurante Lyon-Meyzieu-Crémieu en utilisant l'emprise foncière du CFEL sur sa portion Meyzieu – Crémieu pour une nouvelle ligne de transport collectif en site propre. L'objectif est de proposer avant 2030 de meilleurs temps de parcours que les cars Région actuels et une fréquence au quart d'heure en période de pointe.

Plusieurs options sont à l'étude :
- Une option de type tramway avec une desserte directe et sans rupture de charge de Crémieu à Lyon-Part Dieu permise par un raccordement à l'infrastructure du T3 (avec ou sans augmentation du nombre de sillons).
- Une option de type tramway entre Crémieu et Meyzieu et une rupture de charge à Meyzieu pour permettre aux usagers de prendre le T3 jusqu'à la Part Dieu.
- Une option de type « BHNS » entre Crémieu et Meyzieu et une rupture de charge à Meyzieu pour permettre aux usagers de prendre le T3 jusqu'à la Part Dieu.

Sur l'infrastructure appartenant à SYTRAL Mobilités pour ses lignes T3, T7, Rhône Express, il y a déjà de fortes contraintes d'exploitations et certaines dessertes sont amenées à évoluer (deux nouvelles stations T3, fréquence...). Une ligne de tramway ou tram-train supplémentaire sur ce tronc commun pourrait nécessiter des évolutions de l'infrastructure existante SYTRAL Mobilités (en particulier au terminus de la Part Dieu). Sur la nouvelle portion Meyzieu-Crémieu, l'emprise foncière contrainte imposerait une voie unique pour les deux sens, avec quelques voies de dépassement.

En parallèle de la réalisation de ce nouveau site propre TC, un itinéraire cyclable longitudinal est souhaité par la gouvernance du projet, bien que, dans ce cas précis, non obligatoire. Cet aménagement cyclable ne pourra cependant pas être réalisé dans l'emprise ferroviaire elle-même, trop étroite sur la plupart du tracé. L'itinéraire cyclable devrait alors être réalisé le plus souvent sur des tracés parallèles mais non mitoyens au site propre TC. Cela impliquera une coordination des AOM et des gestionnaires de voirie concernés pour permettre la réalisation d'un aménagement cyclable continu, cohérent et qualitatif entre Crémieu et Meyzieu (voir action 5.1 – réalisation d'aménagements emblématiques).

2.1

METTRE EN ŒUVRE LA LIAISON TC STRUCTURANTE LYON – MEYZIEU – CRÉMIEU
(Etudes de faisabilité en cours)

DESCRIPTION

Actions à mettre en œuvre :

- Mettre en œuvre la liaison structurante Lyon – Meyzieu – Crémieu (BHNS ou tramway) dans un travail collaboratif Région / SYTRAL Mobilités pour garantir un fonctionnement complémentaire des offres sur ce corridor (T3/T7/RX et future offre Lyon – Meyzieu – Crémieu)
- Garantir un travail collaboratif entre les AOM et gestionnaires de voirie pour assurer la réalisation des aménagements cyclables qualitatifs en accompagnement du projet de site propre TC (en parallèle et en rabattement). Aménagements cyclables hors emprise du site propre TC. Un travail à mener pour : garantir une coordination pour la réalisation de l'aménagement, trouver une clé de répartition pour le financement des aménagements etc.
- Traiter les futures stations comme des pôles d'échange (voir fiche 4.1 Hiérarchiser les pôles d'échanges au sein des corridors et les aménager dans une logique durable)

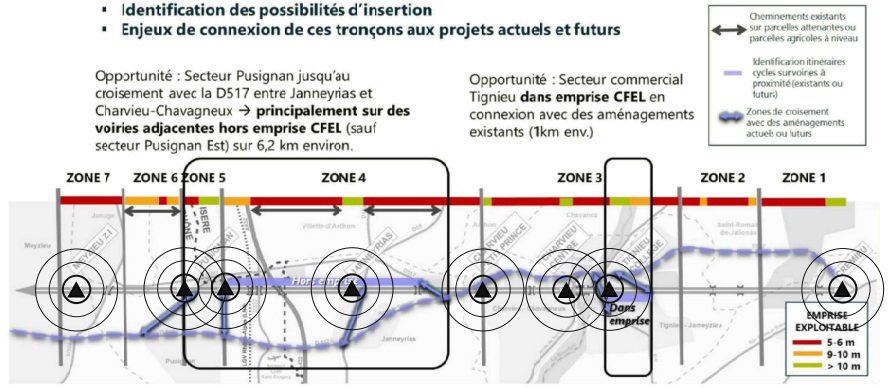


Figure 32 - Planche de synthèse de l'analyse des possibilités d'insertion d'une voie cycle/piéton le long du tramway entre Meyzieu ZI et Crémieu

Source : Etude EGIS pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes janvier 2022

Aménagements pour le rabattement / diffusion autour des stations

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires
Plan d'action partenarial rédigé en 2022 – Mobilité à 2030
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

2.1 METTRE EN ŒUVRE LA LIAISON TC STRUCTURANTE LYON – MEYZIEU – CRÉMIEU
(Etudes de faisabilité en cours)

ACTEURS IMPLIQUÉS

Coordinateur : Région Auvergne-Rhône-Alpes

Rôle du coordinateur :
- Mise en œuvre de la liaison
- Assurer la cohérence et le suivi de la mise en œuvre des projets annexe

Maîtrise d'ouvrage : Région : pour aménagement du site propre et AOM pour accompagnements du projet (intermodalité, aménagements parallèles et/ou rabattements/diffusion).

Partenaires : SYTRAL Mobilités (interfaces, adaptations éventuelles de l' exploitation), CCEL, CCBD, Métropole de Lyon (aménagements éventuels), SMT-AML, CD69, CD38, communes de la LYSED (voirie).

RESULTAT ATTENDU ET SUIVI

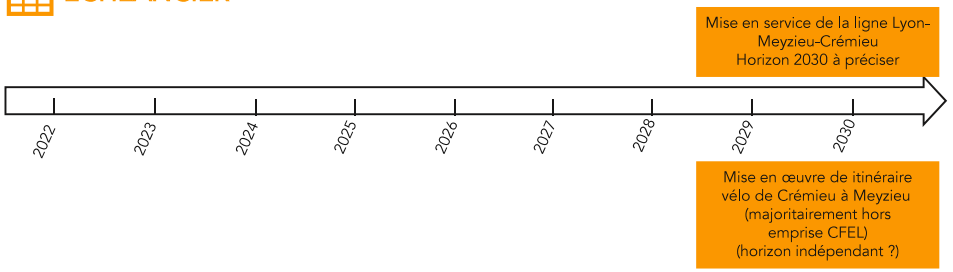
- Une desserte TC structurante des polarités résidentielles et économiques du corridor Meyzieu - agglomération pontoise - Crémieu qui améliore l'accessibilité vers et depuis l'agglomération lyonnaise (centre et couronne nord-est, dont indirectement la plateforme aéroportuaire) et qui permette du report modal depuis la voiture sur ces liaisons.
- Fréquentation de la liaison Lyon-Crémieu (deux sens)
- Une cohérence transport / voirie / urbanisme qui à court terme encourage l'intermodalité en modes actifs autour des stations.
- Une opportunité pour un développement économique à proximité des gares et une attractivité des emplois du corridor pour les habitants de l'agglomération Lyonnaise

COÛTS & FINANCEMENTS

Le projet est estimé à 160M€ d'investissement pour l'infrastructure entre Meyzieu et Crémieu (Région Auvergne-Rhône-Alpes – estimation 2022 au vu des éléments disponibles à cette date, estimation sur la partie Meyzieu-Crémieu, et hors rabattement, services, aménagements cyclables, foncier et abords).

Des projets d'aménagement à financer en parallèle :
- P+R (vélo et voiture) aux stations
- Itinéraires vélo et marche (rabattement et en parallèle)
- Aménagements éventuels sur l'emprise T3 actuelle de SYTRAL Mobilités

ECHÉANCIER



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires
Plan d'action partenarial rédigé en 2022 – Mobilité à 2030
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

2.2

FIABILISER ET FAIRE ÉVOLUER LA DESSERTE FERROVIAIRE SUR L'AXE LYON - GRENOBLE, AVEC PROJET DE HALTE CHANDIEU-TOUSSIEU

ORIENTATION

Vallée urbaine CAPI - Heyrieux

Garantir des offres de mobilité continues ou réellement maillées pour les habitants, les salariés, et les voyageurs de l'aéroport/gare Saint-Exupéry, au-delà des frontières institutionnelles

Crédibiliser le report modal vers les modes collectifs, actifs, et le cas échéant la transition vers une place plus soutenable de la voiture (usages, évolution des parcs automobiles)

Anticiper le rabattement et la diffusion vers la gare de Toussieu-Chandieu (en cas de réouverture)

DESCRIPTION

Contexte :
Le sud de la Plaine Saint Exupéry est desservi par l'axe ferroviaire Lyon - Saint André le Gaz, avec aujourd'hui les gares de La Verpillière, Saint-Quentin-Fallavier à proximité de la Z.A. Parc de Chesnes, et demain le projet de halte Chandieu-Toussieu. Elle serait située au coeur de la Z.A. des Portes du Dauphiné, qui fait partie des zones économiques à développer (dans sa partie sud-ouest d'ici 2030), avec potentiellement plus de 3 000 emplois supplémentaires d'ici 2030.

La faisabilité d'une halte ferroviaire de Chandieu - Toussieu est à l'étude par la Région pour des résultats fin 2022. La gare avait été fermée en 2007 lors de la mise en place du cadencement TER. Depuis, un car TER de substitution entre Saint-Pierre-de-Chandieu, Toussieu et la gare de Saint-Priest assure quelques passages en période de pointe, mais n'est quasiment pas utilisé. Le projet de la halte Chandieu-Toussieu permettrait d'ajouter un arrêt supplémentaire aux services TER omnibus desservant les gares de La Verpillière, Saint-Quentin-Fallavier, Saint Priest, Vénissieux, Lyon Jean Macé et Perrache, avec une fréquence actuelle à la demi-heure en période de pointe et environ à l'heure en période creuse.

Les lignes TER desservant cet axe affichaient en 2016 un indice de ponctualité en deçà de l'objectif global de la convention régionale 2016*. En effet, le tronçon Lyon – Saint-André-le-Gaz connait des incidents de ponctualité réguliers, conséquence d'une faible robustesse d'exploitation : forte fréquentation, saturation du nœud ferroviaire lyonnais, nombreux passages à niveau... La majorité des retards sont liées à des incidents sur la section de ligne entre Lyon et Vénissieux*. Un travail conjoint de la Région et de SNCF (réseau et voyageurs) est fait pour améliorer la robustesse de cet axe, avec en particulier la suppression des passages à niveau à horizon 2025. A plus long terme, le passage à 4 voies entre Grenay et Vénissieux est à l'étude (dans le cadre du projet Nœud Ferroviaire Lyonnais). La feuille de route 2035 de la Région, qui sera présentée fin 2022, pourrait aussi donner à voir un calendrier d'évolutions progressives des dessertes avec en ligne de mire le niveau de service du "RER de l'aire métropolitaine lyonnaise« (fréquence, amplitude, capacité d'emport etc.).

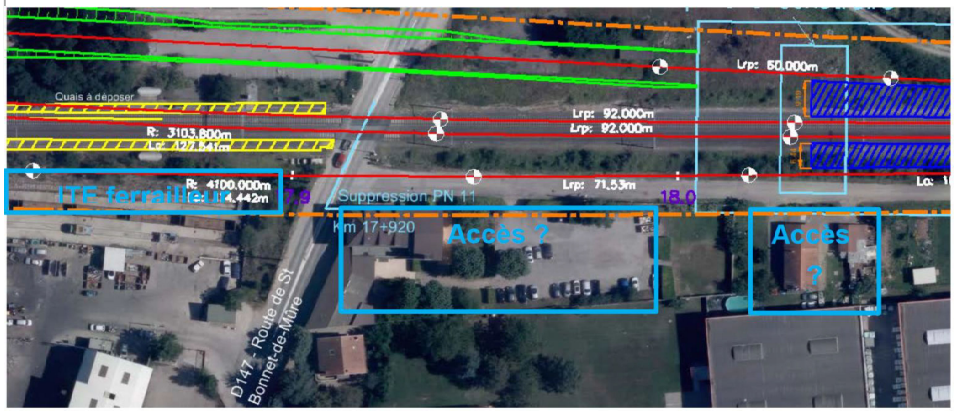
(*Sources : *Convention Région Auvergne-Rhône-Alpes / SNCF pour l'exploitation du service public de transport régional de voyageurs 2017 – 2022, Dossier de concertation NFL : Dossier du maître d'ouvrage débat public 2019)*

Actions à mettre en œuvre :

- Mettre en œuvre le programme de robustesse Région sur cet axe TER Lyon <> St André le Gaz.
- Créer la halte ferroviaire de Chandieu – Toussieu, si faisable
- Si nouvelle halte, organiser l'intermodalité depuis les polarités voisines (en privilégiant les modes actifs en lien avec Toussieu et Saint-Pierre-de-Chandieu, tous modes avec la polarité muroise, sur les RD318 et RD147), et ce dans un secteur à fort trafic poids lourds du fait des carrières locales.
- Concevoir le projet d'aménagement de la Z.A. Portes du Dauphiné en fonction de la présence de cette gare, à la fois en y privilégiant le choix d'activités économiques à plus forte densité de salariés et de visiteurs que dans les autres zones à développer dans PSE, et dans l'attention à l'accessibilité en modes actifs au sein de la zone et dans ses liens avec les polarités résidentielles les plus proches (cf fiches actions 4.1 Pôles d'échanges, et 5.1 accessibilité modes actifs via éventuels chemins agricoles).

2.2

FIABILISER ET FAIRE ÉVOLUER LA DESSERTE FERROVIAIRE SUR L'AXE LYON - GRENOBLE, AVEC PROJET DE HALTE CHANDIEU-TOUSSIEU



Zoom sur le secteur de la halte de Chandieu-Toussieu.
Source : Etude EGIS Rapport final – Volet technique : St Fons – Grenay Nœud Ferroviaire Lyonnais – Etude de faisabilité long terme | RFF (2014)

ACTEURS IMPLIQUÉS

Coordinateur : Région Auvergne-Rhône-Alpes

Rôle du coordinateur :
Piloter les études SNCF-Réseau, TER
S'assurer de la prise en compte des besoins d'accompagnement sur le territoire, y compris en matière d'urbanisme

Maîtrise d'ouvrage : Région / cotech EFL

Partenaires : En lien avec la fiche action 4.1; CCEL, SYTRAL Mobilités, Métropole de Lyon, Département du Rhône, Commune de Saint-Pierre-de-Chandieu, Commune de Toussieu.

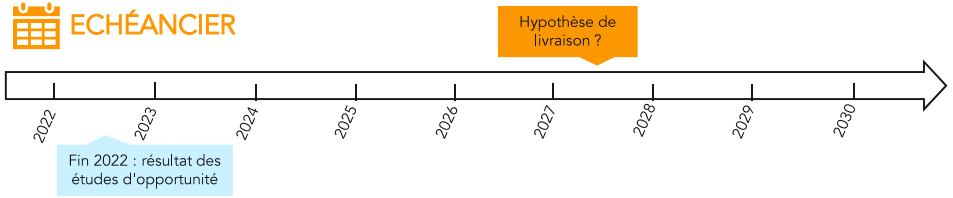
RESULTAT ATTENDU ET SUIVI

- Une meilleure accessibilité TC et un report modal depuis la voiture, en lien avec les agglomérations de Lyon et CAPI, pour les habitants des polarités de Toussieu, Saint Pierre de Chandieu, mais aussi Heyrieux, Saint-Bonnet-de-Mure, Saint-Laurent-de-Mure, Grenay, et les futurs 3 000 salariés de la ZA Portes du Dauphiné.
- Un levier pour inciter à privilégier dans cette zone de développement économique Portes du Dauphine l'accueil des futures activités apportant les plus fortes densités de salariés/ha dans la PSE, par rapport à d'autres zones en développement dans PSE qui seraient non desservies par le réseau TC structurant.

COÛTS & FINANCEMENTS

Financements Région & SNCF

ECHÉANCIER

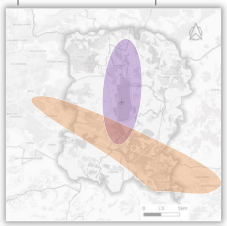


SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires
Plan d'action partenarial rédigé en 2022 – Mobilité à 2030
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

2.3 ETUDIER L'OPPORTUNITÉ D'UNE NOUVELLE DESSERTE ENTRE LA PLATEFORME AÉROPORTUAIRE ET LA CAPI ET SES MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

ORIENTATION

Corridor vallée urbaine A43 & plateforme aéroportuaire



Garantir des offres de mobilité continues ou réellement maillées pour les habitants, les salariés, et les voyageurs de l'aéroport/gare Saint-Exupéry, au-delà des frontières institutionnelles

Crédibiliser le report modal vers les modes collectifs, actifs, et le cas échéant la transition vers une place plus soutenable de la voiture (usages, évolution des parcs automobiles)

Permettre une accessibilité attractive avec le hub Saint-Exupéry

DESCRIPTION

Contexte :

Une ligne de car interurbain Translsère (ligne 1950) permettait de relier la CAPI et la plateforme aéroportuaire (9 bus / jour / sens, de 5h40 à 18h45 dans le sens Bourgoin-Jallieu vers LYS, et de 7h à 22h en sens inverse).

Cette ligne a souffert de plusieurs difficultés :
- Une desserte à cheval sur l'Isère et le Rhône, donc à cheval sur plusieurs périmètres d'AOT.
- Une ligne qui mélangeait les fonctions (cabotage au sein de CAPI et desserte interurbaine), ce qui la rendait peut attractive pour des trajets 'de bout en bout' et surtout utilisée en interne à la CAPI, en incohérence avec la vocation « interurbaine » des lignes Translsère.
- Une amplitude horaire inadaptée aux besoins des salariés ou des voyageurs.

Après sa suppression et la suppression des cars région entre l'aéroport et Grenoble - Chambéry, une ligne de cars S.L.O (services librement organisés) entre l'aéroport et Grenoble-Chambéry a proposé en 2017 un arrêt dans la CAPI. Cet arrêt intermédiaire a été supprimé en 2019 par manque de fréquentation.

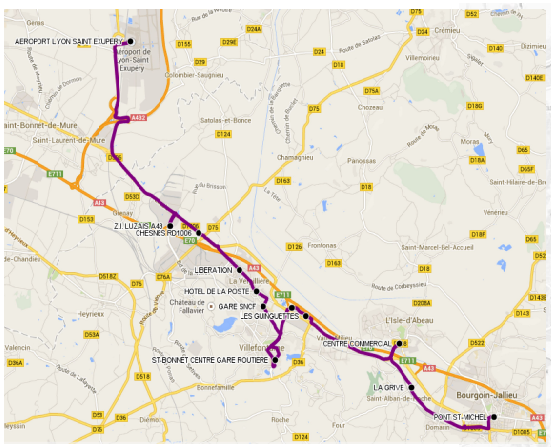
La CAPI demande dans le cadre de Groupe Projet PSE Mobilité Durable à examiner la remise en place d'une offre de mobilité alternatives à la voiture individuelle entre la CAPI et l'aéroport, pour des motifs de déplacements à prioriser (salariés, voyageurs gare TGV, voyageurs aéroport ?), en complément des lignes de covoiturage « *Lane* » entre CAPI et l'aéroport.

La desserte sortant du périmètre de la CAPI, elle ne peut faire partie du réseau RUBAN, il a été demandé que la Région soit maitrise d'ouvrage sur cette desserte potentielle.

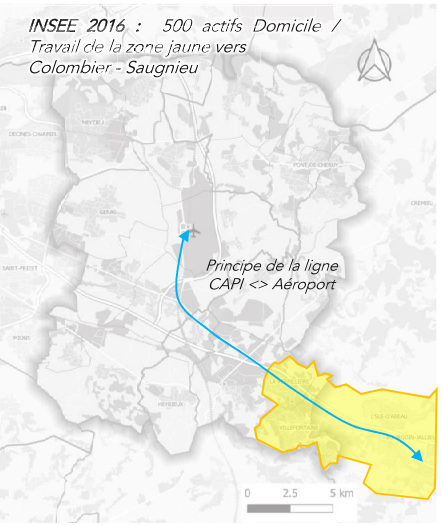
Actions à mettre en œuvre :

- Evaluer les besoins et la demande entre la CAPI et la plateforme aéroportuaire pour les différents motifs (domicile travail mais aussi loisirs : accès à l'aéroport et à la gare TGV) et choisir le type de motifs à prioriser (cela influera sur le type de desserte : horaires, amplitude, nombre d'arrêts…)
- Dimensionner une offre qui permettre de répondre à ces besoins (notamment plages horaires élargies) en prenant en compte les flux attendus relativement faibles : environ 500 actifs (soit moins de 1000 déplacements Domicile / Travail) selon les bases INSEE 2016 entre les communes de Villefontaine, L'Isle d'Abeau, Vaulx-Milieu, Bourgoin-Jallieu, Domarin, Maubec et la commune de Colombier-Saugnieu (commune comprenant la majorité de la plateforme aéroportuaire et de ses emplois).
- Evaluer les possibilités de conventionnement, si la ligne en question prend la forme d'extension en services partiels sur des lignes déjà existantes (ligne T17 de la Région ou ligne 47 de SYTRAL Mobilités par exemple, sous réserve que ce soit possible et opportun)

2.3 ETUDIER L'OPPORTUNITÉ D'UNE NOUVELLE DESSERTE ENTRE LA PLATEFORME AÉROPORTUAIRE ET LA CAPI ET SES MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE



Itinéraire de la ligne 1950 Translsère, service interrompu en 2017



ACTEURS IMPLIQUÉS

Coordinateur : Région Auvergne-Rhône-Alpes

Rôle du coordinateur :
- Préciser les besoins, évaluer l'opportunité de la desserte et le type d'offre
- Proposer / Mettre en place une convention de financement

Maîtrise d'ouvrage : Région

Partenaires : CAPI, ADL et SYTRAL Mobilités

RESULTAT ATTENDU ET SUIVI

- Une étude d'opportunité dans un calendrier cohérent avec les autres études que mènera la Région dans le nord-Isère

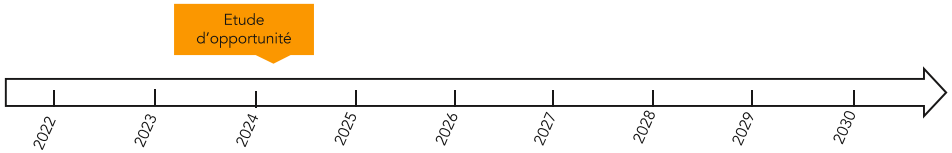
COÛTS & FINANCEMENTS

Cofinancement par CAPI à envisager éventuellement à travers une convention.

Une ligne de transport régulier a un coût de d'exploitation de l'ordre de 3.4€/km* en moyenne soit **environ 475k€ / an** pour une desserte à 8 A/R par jour entre Bourgoin et l'aéroport.

**Source : enquête annuelle sur les transports collectifs urbains – DGITM-GART-UTP- Cerema 2016*

ECHÉANCIER



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires
Plan d'action partenarial rédigé en 2022 – Mobilité à 2030
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

2.4

FAIRE ÉVOLUER ET COORDONNER LES DESSERTES TC INTERURBAINES EN ÉVITANT LES DISCONTINUITÉS AUX FRONTIERES INSTITUTIONNELLES

ORIENTATIONS

Garantir des offres de mobilité continues ou réellement maillées pour les habitants, les salariés, et les voyageurs de l'aéroport/gare Saint-Exupéry, au-delà des frontières institutionnelles

Garantir une accessibilité attractive au hub Saint-Exupéry et aux pôles d'emplois des territoires voisins

Garantir la lisibilité et l'attractivité des offres TC urbaines et interurbaines (Région-SYTRAL mobilités)

Anticiper le rabattement et la diffusion vers la gare de Toussieu-Chandieu (en cas de réouverture)

Ensemble de la PSE

DESCRIPTION

Contexte :
La desserte TC interurbaine et structurante de la plaine Saint Exupéry s'appuie aujourd'hui sur la ligne TER, sur cinq lignes « express » de cars (Région) ou bus (SYTRAL mobilités), Rhônexpress et sur des lignes « régulières ». Une partie de cette offre présente des terminus ou discontinuités en frontières institutionnelles, et un affichage disparate des niveaux de services. Il y a un enjeu à dépasser les limites institutionnelle pour proposer des services continus ou prolongés là où les besoins de liaisons entre polarités (existantes et en développement) seront avérés, et à proposer au territoire des niveaux de service (fréquence, amplitude…) hiérarchisés et repérables globalement, quelle que soit l'AOM.

La période actuelle est charnière pour plusieurs AOM du territoire :

- SYTRAL Mobilités restructure son réseau de cars interurbains (septembre 2023), fera évoluer sa desserte urbaine dans le cadre de la nouvelle DSP et adoptera son PDM fin 2024.
- La Région pourrait faire évoluer son offre de cars interurbains à horizon moyen terme, en lien avec la mise en service (après 2027) de la liaison structurante Lyon – Meyzieu – Crémieu et plus largement sur son réseau de cars Ain et Isère.
- La CAPI restructure son réseau urbain RUBAN en 2023

Actions à mettre en œuvre :

Mettre à profit les démarches engagées d'évolution des différents réseaux urbains et interurbains et mettre en place un comité technique transports en commun et covoiturage des membres de la plaine St Exupéry pour :

- Partager les données de fréquentation, d'usages et les retours d'exploitation des cars express et interurbains.
- Viser une harmonisation des niveaux de services interurbains (hiérarchie en familles avec standards d'offres : lignes express haut niveau de service, régulières, cabotage …) et une lisibilité globale du point de vue usagers.
- Evaluer des opportunités et possibilités de conventionnement ou évolution de conventionnements existants pour les dessertes aux frontières des AOM : montée et validation avec le titre d'autre AO sur certaines sections, services partiels en extensions de lignes existantes …

2.4

FAIRE ÉVOLUER LES DESSERTES TC INTERURBAINES EN ÉVITANT LES DISCONTINUITÉS OU TERMINUS AUX FRONTIÈRES DÉPARTEMENTALES

ACTEURS IMPLIQUÉS

Coordinateur :
Région Auvergne-Rhône-Alpes

Rôle du coordinateur :

- Identifier les partages d'informations nécessaires et les mettre en place avec les MOA.
- Prioriser les points d'interface à traiter et travailler avec les MOA pour faire évoluer les offres en conséquence

Maitrise(s) d'ouvrage :
SYTRAL Mobilités et Région sur leurs réseaux

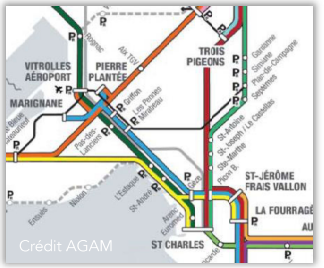
Partenaires :
Région, SYTRAL mobilités, CAPI, CCBD

RESULTAT ATTENDU ET SUIVI

- Un réseau interurbain et express avec une hiérarchie homogène ou proche entre Région et SYTRAL mobilités, et appréhendable par les usagers
- Des zones d'interface réexaminées : route d'Heyrieux, A43, Maréchal Juin, 1EX Colombier-Saugnieu, Pusignan.
- Un partage d'informations régulier entre A.O.

EXEMPLES ET INSPIRATIONS

La métropole Aix-Marseille-Provence est en train de mettre en place un réseau express métropolitain (REM) routier, en complément de l'offre TER.
Ce réseau de car express s'appuie fortement sur le réseau autoroutier et un maillage de voies réservées. Le REM inclut la desserte de l'aéroport depuis les principales centralités avec les lignes « Métronome ».
Les autres types de lignes sont : les lignes « cadencées » sur les grands corridors, les lignes « pendulaires » pour les ZA et les lignes « synchro » sur les corridors secondaires.

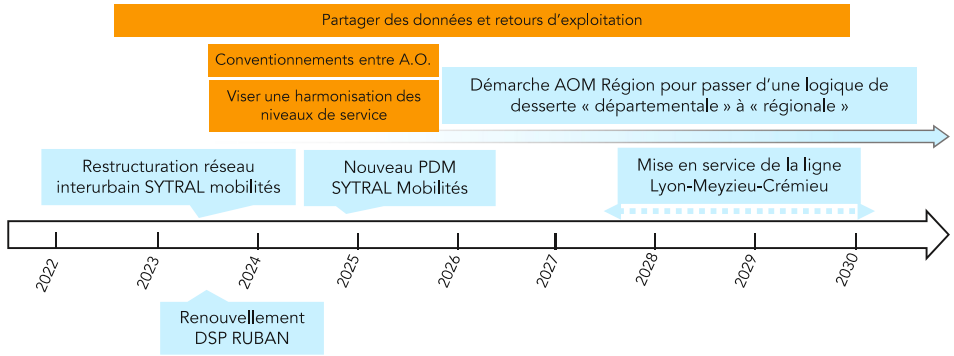


COÛT ET FINANCEMENT

Coût : coûts des adaptations des offres pour chaque AOM concernée

Implication : Environ 3 réunions de coordination par an entre les différentes A.O.

ECHÉANCIER



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires
Plan d'action partenarial rédigé en 2022 – Mobilité à 2030
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

IMPLIQUER LA PLAINE ST EXUPÉRY DANS LA DÉFINITION ET L'USAGE DE LA FUTURE VOIE RÉSERVÉE A43

ORIENTATION

Crédibiliser le report modal vers les modes collectifs, actifs, et le cas échéant la transition vers une place plus soutenable de la voiture (usages, évolution des parcs automobiles)

S'appuyer sur l'A43 pour donner de l'attractivité aux mobilités collectives et partagées

Vallée urbaine A43 - CAPI

DESCRIPTION

Contexte :

La DIRCE et APRR ont étudié l'opportunité d'insérer une voie réservée sur l'A43 en entrée de Lyon (entre le nœud de Manissieux et l'échangeur 3 « Bron St Priest »). Cette voie serait ouverte aux véhicules deux occupants ou plus (covoiturage), aux transports en commun, aux véhicules Crit'air0 et aux taxis. Le projet est aujourd'hui porté par APRR avec le soutien de la DIRCE. APRR prévoit dans son plan quinquennal 2022-2026 d'engager une phase études sur un périmètre plus large entre l'échangeur 5 et le périphérique, pour une éventuel démarrage des travaux en 2025.

Cette voie réservée est une opportunité d'améliorer l'accessibilité à Lyon aux modes alternatifs à l'autosolisme pour toute la vallée urbaine de la CAPI et la CCEL.
L'A43 est déjà aujourd'hui le support d'une offre fournie qui pourra bénéficier de la voie réservée :
- Lignes express de cars interurbains X05,X06 et X07 de la région
- Ligne Express 1 de SYTRAL mobilités
- Lignes de covoiturage dynamique « Lane » entre la CAPI et Lyon-Mermoz

Parallèlement à cela, la Métropole de Lyon a engagé une concertation sur l'extension de sa Zone à Faible Emission qui pourra alors concerner les véhicules des particuliers (exclusion des Crit'Air 5 dès sept 2022 et jusqu'à Crit'Air 2 en 2026), cela pourra amener des nouveaux besoins de reports vers le covoiturage ou le car pour les propriétaires de véhicules mal classés.
Le nouveau PDM de SYTRAL Mobilités (adoption pour fin 2024) pourrait avoir un volet concernant les voies réservées sur les grandes infrastructures.

Actions à mettre en œuvre :

<u>En phase études :</u>

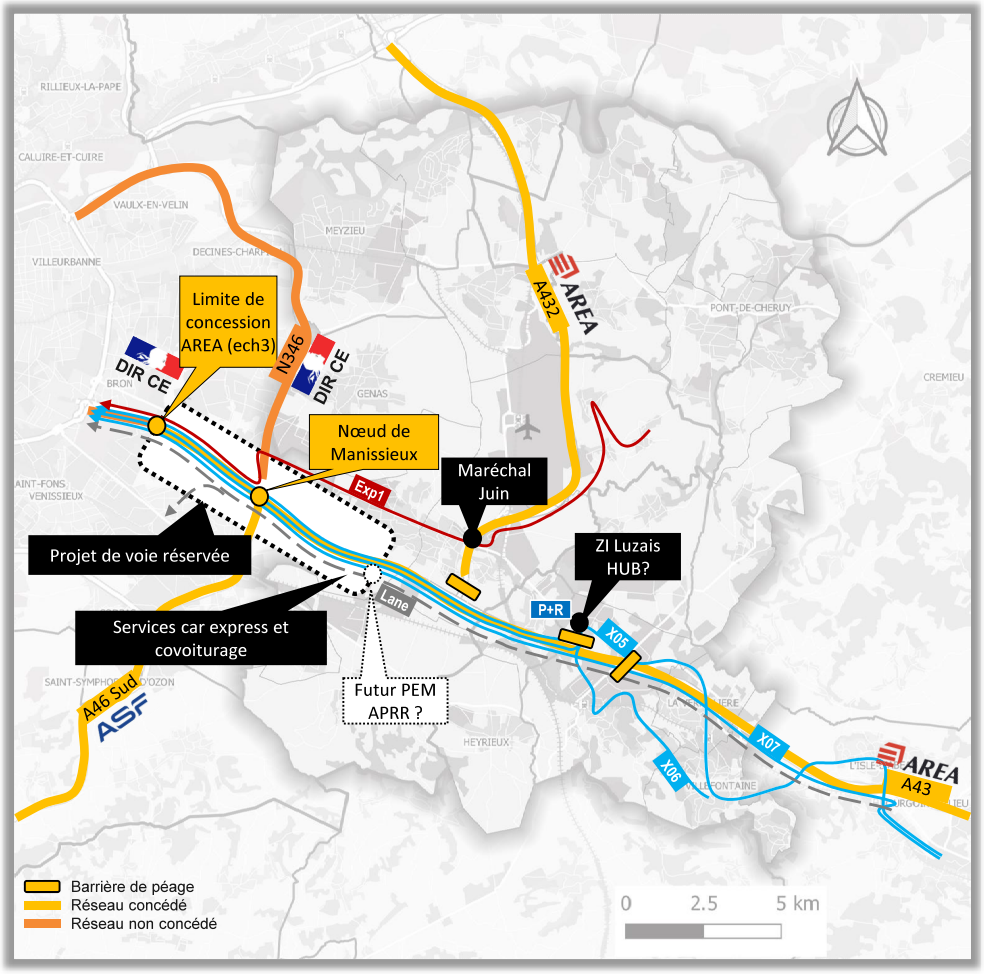
- A la mise en place d'un groupe projet, y inclure au moins régulièrement le concessionnaire et les membres du GP mobilité durable Plaine St Exupéry pour partager les informations d'avancée des études, faire remonter les besoins des territoires pour construire un projet cohérent et intégré.
- Pour les AOM concernées, définir une offre de mobilité ciblé sur le périmètre incluant l'ensemble des modes (rabattement diffusion tous modes, TC et covoiturage) et des offres (lignes, PEM, arrêts, aménagements annexes, communication, tarification etc.) en prenant en compte un scénario de base de la voie réservée. Stabiliser une liste de projets et définir les porteurs et financeurs.
- Cette offre devra définir ou préciser en particulier la fonction d'un éventuel hub multimodal en début de la voie réservée (arrêts lignes TC, aire covoiturage, P+R, porosité avec le territoire pour les modes actifs), par rapport aux autres hubs ou aires de covoiturage existantes du corridor (hub ZI Luzais (TC et covoiturage), Maréchal Juin...). Travailler avec APRR pour trouver la solution la plus pertinente et adaptée au territoire (modification d'un HUB existant ou création ...)

<u>Avant réalisation :</u>

- Conforter et optimiser les offres de mobilité utilisant la voie réservée (cars express et services de covoiturage) et le cas échéant proposer des services complémentaires.

<u>A plus long terme :</u> Suivre le projet de reprise du nœud de Manissieux (dans le cadre de l'élargissement A46 Sud par Vinci Autoroutes – première concertation terminée en décembre 2021. L'Etat poursuit la démarche de concertation sur ce projet) et les opportunités que cela représente pour cette voie réservée (prolongement plus à l'Est notamment et déplacement de l'aire de service de Manissieux.).

3.1
IMPLIQUER LA PLAINE ST EXUPÉRY DANS LA DÉFINITION ET L'USAGE DE LA FUTURE VOIE RÉSERVÉE A43



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires
Plan d'action partenarial rédigé en 2022 – Mobilité à 2030
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

3.1 IMPLIQUER LA PLAINE ST EXUPÉRY DANS LA DÉFINITION ET L'USAGE DE LA FUTURE VOIE RÉSERVÉE A43

ACTEURS IMPLIQUÉS

Coordinateur : APRR (avec l'appui du SMT AML)

Rôle du coordinateur :
- Organiser les réunions partenariales autour du projet
- Suivre la mise en œuvre des différents projets d'accompagnement de la voie réservée et leur cohérence.

Maitrise d'ouvrage du projet : APRR & DIRCE sur leurs périmètres respectifs

Partenaires :
SMT AML, CCEL, Métropole de Lyon, Région pour animation Mov'ici, CAPI et services de l'état et SYTRAL Mobilités pour offre TC et AMO CCEL.

RESULTAT ATTENDU ET SUIVI

Résultat : Une mise en œuvre du projet de voie réservée intégrée et avec un bilan socio-économique globalement positif pour les territoires de PSE

Suivi :
- Gain de fiabilité et de temps de parcours pour les usagers des modes collectifs / partagés
- Fréquentation des lignes express et des lignes de covoiturage

Moyen : Une gouvernance de dialogue organisé entre APRR et les AOM du GP PSE, au moyen de réunions partenariales à fréquence trimestrielle dès fin 2022

EXEMPLES ET INSPIRATIONS

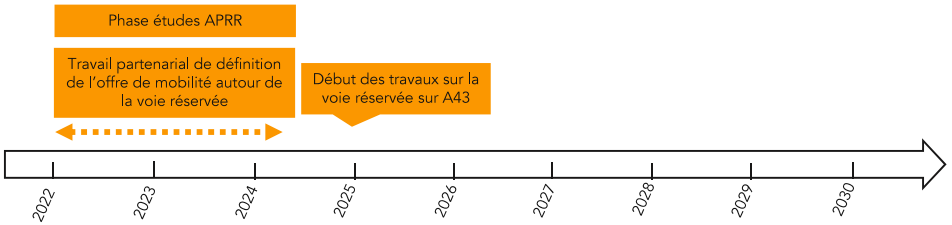
Voies réservées sur M6 et M7 à Lyon, avec la réalisation d'un parking à « La Garde » (P+R Porte de Lyon) au début de la voie réservée sur M6 avec :
- Un arrêt des lignes TCL 10 et 10E qui empruntent la voie réservée
- Un P+R de 164 places
- Un arrêt Covoit'Minute (covoiturage spontané)

Voie réservée sur A48 en entrée de Grenoble avec un PEM en cours de réalisation (travaux en cours) et un travail partenarial mis en place en 2015 pour la définition du projet de voie réservée (en interface avec l'élargissement d'A480 le long du Drac). Aujourd'hui cette voie réservée est le support d'une offre de covoiturage sans réservation et les lignes de car empruntent la VRTC sur bande d'arrêt d'urgence qui existait déjà.

COÛTS ET FINANCEMENT

Si réalisation du PEM de Manissieux : APRR et éventuellement collectivité en fonction de la convention de financement
Si modification des lignes de transports collectifs: Région (cars express) & SYTRAL Mobilités (lignes TCL)
Si évolution de l'offre covoiturage spontané : Métropole / CAPI voir CCEL
Aménagements modes actifs jusqu'à 5km autour du PEM : en fonction de la localisation PEM et du porteur de la compétence « voirie ».

ECHÉANCIER



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires
Plan d'action partenarial rédigé en 2022 – Mobilité à 2030
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

3.2 S'APPUYER SUR LES SERVICES DE COVOITURAGE EN PLACE POUR LES FAIRE ÉVOLUER OU LES DÉPLOYER

ORIENTATION

Crédibiliser le report modal vers les modes collectifs, actifs, et le cas échéant la transition vers une place plus soutenable de la voiture (usages, évolution des parcs automobiles)

Offrir des alternatives à l'autosolisme adaptées à un territoire peu dense

Ensemble de la PSE

DESCRIPTION

Contexte :

Sur le territoire de la Plaine St Exupéry, il y a plusieurs offres de covoiturage sous différentes formes :
- Covoiturage pré-arrangé avec le site de la Région *Mov'Ici*
- Covoiturage dynamique :
  - *Lane* depuis la CAPI vers l'aéroport de Lyon St Exupéry, St Priest et Lyon-Mermoz.
  - *Covoit'ici* entre Tignieu – Jamayzieu et le PIPA

Les lignes *Lane* fonctionnent à nouveau assez bien depuis 2022 et permettent un départ en 5min environ, vers sa destination. Aussi, la CAPI et la Métropole de Lyon reconduisent le service sur l'A43.

Pour *Covoit'ici*, la fréquentation entre le PIPA et les polarités résidentielles pontoises est plus modeste que Lane (environ 50 passagers différents pas mois, qui sont essentiellement des personnes non motorisées, et depuis peu des conducteurs qui essaient de covoiturer pour aller travailler certains jours de semaine). L'expérimentation est reconduite également, avec une communication renforcée.

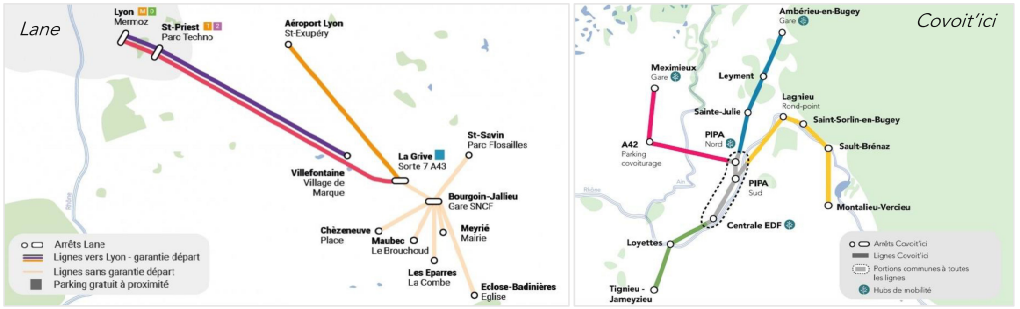
Il y aurait un enjeu sur ces service innovants et récents à faire un retour d'expérience complet en matière d'usages (nb de passagers, motifs, horaires, régularité…), d'offre effectivement proposée (nb de conducteurs volontaires, temps d'attente, recours à la garantie retour…), le coût associé pour la collectivité (à mettre en regard du coût associé à d'autres services de transports type car ou TàD) avec puis sans subventions d'expérimentations, mais aussi les freins à un usage plus important et les critères de réussite d'une telle offre. Ce retour d'expérience pourrait servir à, d'une part, faire évoluer les services existants pour augmenter le nombre d'usagers quotidien mais aussi à réfléchir à d'éventuelles nouvelles lignes à développer sur le territoire.

Actions à mettre en œuvre :

• Appliquer une méthode commune de suivi des services de covoiturage existants (Lane, Covoit'ici) en terme d'usages, freins, coûts

• Estimer le potentiel d'extension ou de développement ailleurs dans PSE (balcons du Dauphiné...), voire une éventuelle transformation en une offre plus classique de transports en communs si la demande devenait suffisante entre l'agglomération pontoise et l'Ain (pôles d'emplois en développement sur les sites EDF Bugey et PIPA).

3.2 S'APPUYER SUR LES SERVICES DE COVOITURAGE EN PLACE POUR LES FAIRE ÉVOLUER OU LES DÉPLOYER



Les deux réseaux de covoiturage spontané actuellement en service sur le territoire (crédit ecov')

ACTEURS IMPLIQUÉS

Coordinateur : Région Auvergne-Rhône-Alpes (ou SMT-AML par délégation)

Rôle du coordinateur :
- Mener et synthétiser le retour d'expérience sur les services de covoiturage du territoire.
- Coordonner avec les partenaires l'identification des évolutions à apporter (services existants et nouveaux services)
- Suivre la mise en œuvre des nouveaux déploiements le cas échéant.

Maîtrises d'ouvrage :
MOA actuelles pour les services existants
A définir en fonction des nouveaux services s'il y en a : AOM des EPCI concernées.

Partenaires : Ecov' pour bilan des services existants, CCBD, CAPI, Métropole de Lyon, Communauté de communes de la plaine de l'Ain. CCEL et Sytral Mobilités au titre de l'assistance technique à ses membres

RESULTAT ATTENDU ET SUIVI

- Une meilleure connaissance et partage entre AOM des usages, freins et facteurs de réussite des services de covoiturage dynamique, du montage financier avec ou sans subvention, du coût comparé à du TàD et domaines de pertinence respectifs.

- Si pertinent, ouverture de nouvelles lignes.

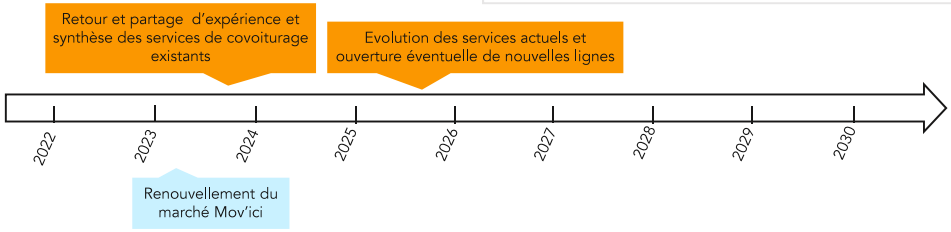
COÛTS & FINANCEMENTS

Possibilité de mobiliser des financements Contrat d'Economie d'Energie (CEE) LiCov (https://www.ecov.fr/fr/page/programme-cee-licov-covoiturage)

Coût pour évaluation, retour d'expérience, synthèse et opportunité de nouvelles lignes: ~40k€ à 50k€

Coût de déploiement d'une nouvelle ligne : il dépend du niveau de service associé (garantie retour), de l'équipement des arrêts et des actions d'accompagnement (application, communication etc.)

ECHÉANCIER



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires
Plan d'action partenarial rédigé en 2022 – Mobilité à 2030
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

ORIENTATIONS

Garantir des offres de mobilité continues ou réellement maillées pour les habitants, les salariés, et les voyageurs de l'aéroport/gare Saint-Exupéry, au-delà des frontières institutionnelles

Améliorer l'attractivité de l'offre TC au niveau des interfaces des réseaux (lisibilité, maillage)

Hiérarchiser les intermodalités à différentes échelles autour du futur corridor TC structurant Lyon – Meyzieu – Crémieu

Meyzieu – Crémieu – Plaine de l'Ain , Vallée urbaine CAPI – A43 Heyrieux – Saint-Priest

DESCRIPTION

Contexte :
La plaine Saint-Exupéry comporte des pôles d'échanges multimodaux de différentes fonctionnalités et importances : Lyon Saint Exupéry, Meyzieu Z.I, Z.I. Luzais, Gare TER Saint Quentin-Fallavier, et dans une moindre mesure Maréchal Juin. Sur ce dernier, des arrêts TC interurbains et urbains proches ne présentent pas de cohérence spatiale et encore moins de compatibilité horaire pour les correspondances.

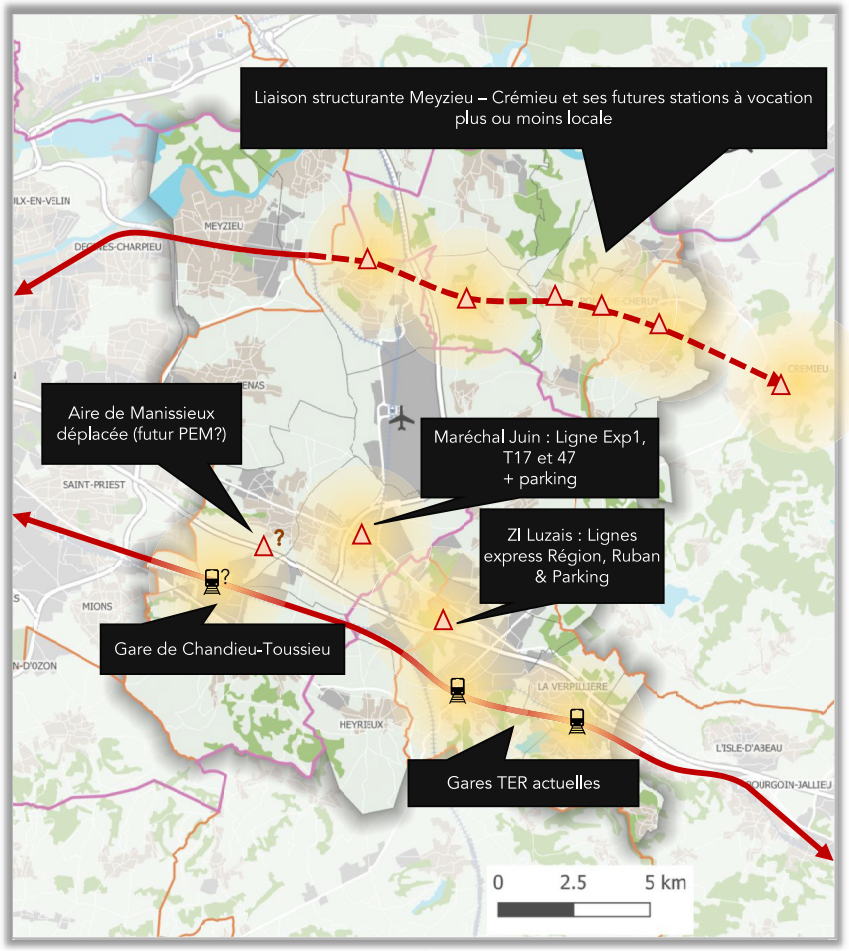
- D'ici 2030 le corridor Vallée urbaine CAPI – A43 pourrait voir émerger un pôle multimodal à l'est de Manissieux, en lien avec les projets de voie réservée A43 et de Z.F.E. (possibilité de laisser son véhicule avant d'entrer dans Lyon si ce dernier est mal classé en Crit'air et/ou de laisser son véhicule pour faire du covoiturage et bénéficier de la VR2+)
- Le corridor de Heyrieux – Saint Priest pourrait être doté d'une nouvelle gare TER de Chandieu-Toussieu.
- Le corridor Meyzieu-Crémieu accueillera une ligne TC structurante après 2027, avec des stations dont les emplacements et fonctions sont prédéfinis et seront précisés en lien avec l'urbanisation et son développement.

Au sein de chaque corridor, il y a un enjeu à hiérarchiser ces PEM, prioriser leurs fonctions, dimensionner leurs offres et capacités de multimodalité et d'intermodalité et rendre cela lisible aux usagers.

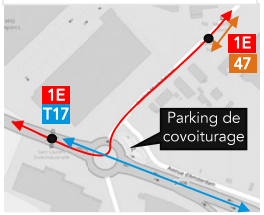
Actions à mettre en œuvre :

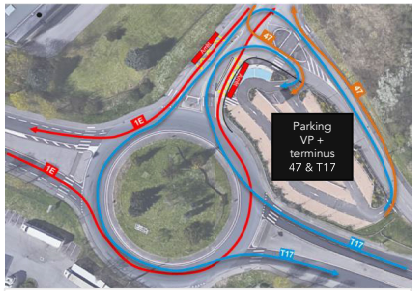
- **Sur les corridors sud :**
  - Partager et ajuster si besoin les fonctions respectives de pôles existants (Gare TER Saint Quentin-Fallavier, ZI Luzais, Maréchal Juin) par rapport aux besoins du territoire PSE
  - Selon l'évolution de fonction de « Maréchal Juin », modifier l'organisation de ses arrêts TC et la place dédiée au stationnement VP de rabattement, de covoiturage et modes actifs. Dans la mesure du possible, et si pertinent, faire évoluer les grilles horaire pour éventuelles correspondances.
  - Voir comment Maréchal Juin pourrait être un projet test de réaménagement d'arrêts interurbains, avec abris et aménagements plus visibles, confortables, identifiables et valorisants dans l'espace public "périurbain" de la Plaine Saint Exupéry, en contexte de multiplicité des compétences mobilité et voirie.
  - Travailler la fonction des futurs PEM Manissieux-est et Gare Chandieu-Toussieu par rapport aux autres PEM existants.
  - identifier le(s) PEM dont des liaisons cyclables et/ou piétonnes seront à déployer de façon dosée et intégrée dans un rayon étendu (vélo >5km et piéton 2km) et les déployer (jalonnement, aménagement...)
- **Sur le corridor Meyzieu – Crémieu :**
  - Dimensionner les solutions d'intermodalité dans une logique transport / urbanisme durable pour limiter les impacts sur l'étalement urbain à long terme
  - Identifier la/les gare(s) sur lesquelles des liaisons cyclables et/ou piétonnes seront à déployer de façon intégrée au territoire et dosée dans un rayon étendu (vélo >5km et piéton 2km), en particulier liaisons aux centres-bourgs, et les déployer.

4.1 HIÉRARCHISER LES PÔLES D'ÉCHANGES AU SEIN DES CORRIDORS ET LES AMÉNAGER DANS UNE LOGIQUE DURABLE



Maréchal Juin : situation actuelle





Exemple de réorganisation possible

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires
Plan d'action partenarial rédigé en 2022 – Mobilité à 2030
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

4.1 HIÉRARCHISER LES PÔLES D'ÉCHANGES AU SEIN DES CORRIDORS ET LES AMÉNAGER DANS UNE LOGIQUE DURABLE

ACTEURS IMPLIQUÉS

Coordinateurs :
Région (sur le secteur "Meyzieu – Crémieu Plaine de l'Ain")
et SYTRAL Mobilités (sur les secteurs "Route d'Heyrieux" et "vallée urbaine A43")

Rôle du coordinateur :
- Réaliser un programme pour chaque PEM avec pour chacun d'eux les services, lignes et aménagements attendus
- Identifier les différentes MOA concernées par chaque PEM, leurs rôles respectifs et leur bonne coordination

Maitrises d'ouvrage :
Z.I. Luzais : CAPI
Gares TER & CFEL : Région
Maréchal Juin : SYTRAL Mobilités
Manissieux est : APRR

Et en fonction de la compétence voirie pour stationnement et abord des PEM

Partenaires :
SMT-AML, CCEL, CAPI, CCBD, Métropole de Lyon et communes au cas par cas pour la compétence voirie

RESULTAT ATTENDU ET SUIVI

- Une hiérarchie des PEM par corridor partagée par les acteurs mobilité et urbanisme, traduite dans leurs aménagements, et des fonctions lisibles depuis le territoire par les usagers
- Capacité stationnement VP vs autres modes
- Fréquentation des PEM, parts modales d'accès et taux de correspondances

COÛTS & FINANCEMENTS

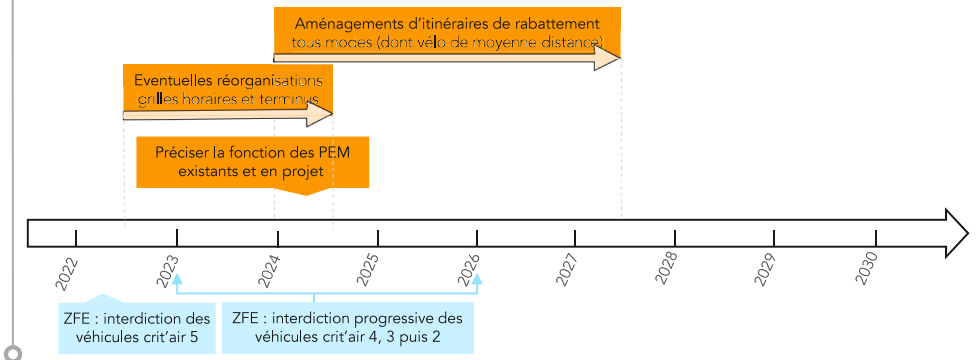
Financements :
SYTRAL Mobilités & Région pour le volet « arrêts »

Région pour l'ensemble du projet « Liaison structurante Lyon-Meyzieu-Crémieu ».

AOM locale/communes si aménagements liés à la compétence « voirie » (stationnement voiture et/ou vélo, liaisons de rabattement vélo etc.)

Coûts :

ECHÉANCIER



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires
Plan d'action partenarial rédigé en 2022 – Mobilité à 2030
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

AMÉNAGEMENTS VÉLO : MISE EN ŒUVRE D'ITINERAIRES EMBLEMATIQUES

ORIENTATIONS

Garantir des offres de mobilité continues ou réellement maillées pour les habitants, les salariés, et les voyageurs de l'aéroport/gare Saint-Exupéry, au-delà des frontières institutionnelles

Crédibiliser le report modal vers les modes collectifs, actifs, et le cas échéant la transition vers une place plus soutenable de la voiture (usages, évolution des parcs automobiles)

Faciliter un travail global des AOML, notamment en matière de cohérence des schémas cyclables

Ensemble de la PSE

DESCRIPTION

Contexte :
La plaine St Exupéry se trouve à l'interface de 2 départements, 5 EPCI et 4 AOM. Les compétences mobilité et voirie sont réparties de façon disparate entre ces acteurs (commune, communauté de commune, Métropole, AOM) ce qui peut engendrer des difficultés à mettre en œuvre une politique cyclable cohérente à l'échelle de la Plaine St Exupéry, étant donné des stratégies plus ou moins avancées et des discontinuités dans la mise en œuvre des aménagements cyclables transversaux.

Plusieurs acteurs peuvent être MOA d'aménagements cyclables selon les cas de figure :
- La commune, au titre de sa compétence voirie
- La communauté de commune, même si elle n'est pas AOM, si la liaison est d'intérêt communautaire
- Le Département, au titre de sa compétence voirie et mobilité mais aussi de tourisme
- La Région, si la liaison est d'intérêt régional, national ou européen

Des besoins de liaisons à différentes échelles ont déjà été pré-identifiés ou planifiés, dont certaines traversant plusieurs EPCI de la plaine Saint Exupéry. Il y a un enjeu à les préciser collectivement puis à les mettre en œuvre pour crédibiliser et développer les usages cyclables du quotidien et de loisirs dans ce territoire périurbain.

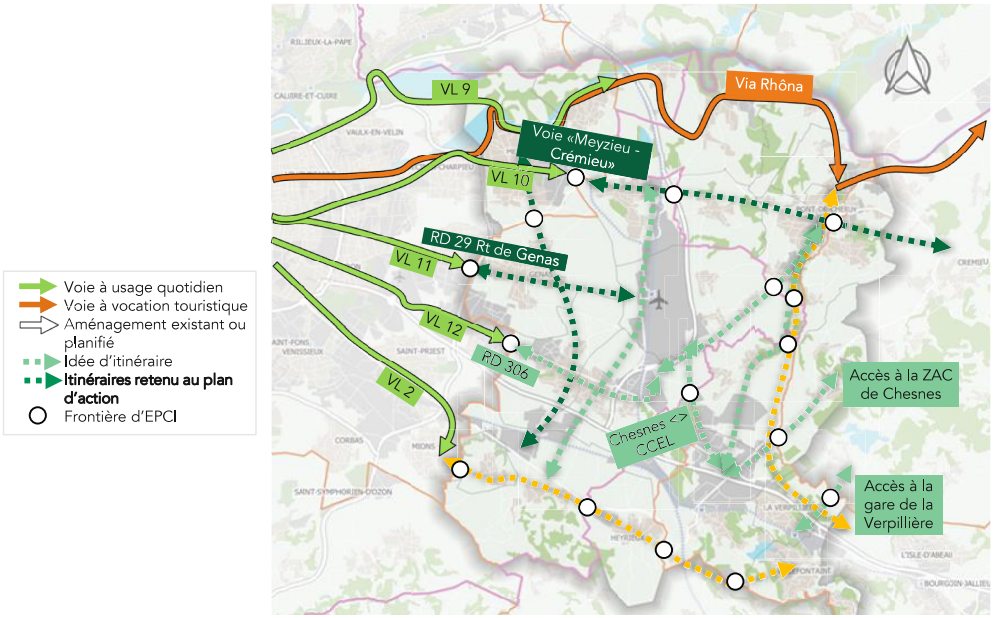
Actions à mettre en œuvre :

- Mettre en place un comité technique dédié au vélo dans la plaine Saint-Exupéry pour :
  - Faciliter les échanges, concernant les schémas cyclables existants et à venir, et suivre leur mise en œuvre
  - Suivre les projets à plus grande échelle, notamment les liaisons touristiques, nombreuses sur le territoire (ViaRhôna, voie des confluences, etc...) et identifier l'entité coordinatrice pour chaque projet ou tronçon de projet.
- Sur la base d'une armature commune cohérente avec les schémas cyclables, réaliser au moins trois liaisons emblématiques sur la plaine Saint-Exupéry d'ici 2030, par exemple :
  - Deux liaisons Est<>Ouest : La liaison entre Genas (connexion voie lyonnaise 11) et l'aéroport sur chemins agricoles parallèles à la RD29, et la liaison vélo en accompagnement du projet TC Lyon – Meyzieu - Crémieu.
  - Une liaison nord-sud, en priorité entre les polarités Meyzieu et Toussieu / Chandieu.

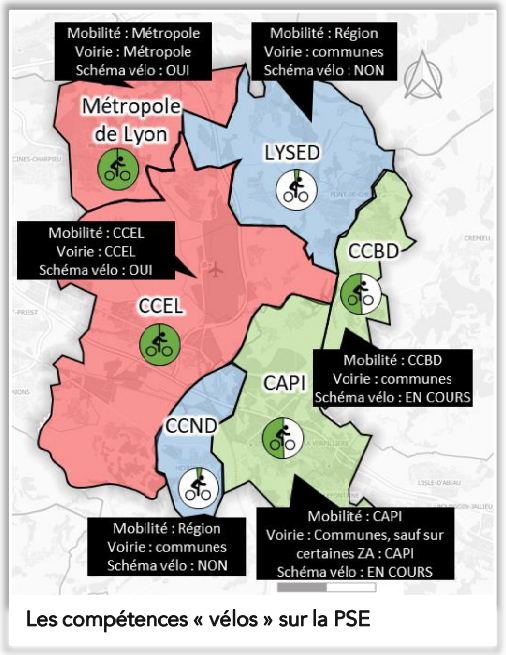
  Pour ces aménagements, une réflexion commune devra être menée pour le choix du niveau de sécurisation et de service attendu en fonction des usages visés et des flux motorisés sur l'axe (vitesses et PL en particulier) : piste vs bande, sur départementale ou sur des voies secondaires en parallèle, revêtement plus ou moins roulant, signalétique adaptée, bonnes pratiques et démarches à mettre en œuvre si mobilisation de chemins agricoles (compatibilité du revêtement et des équipements avec passage d'engins agricoles, largeur de passage disponible, y compris aux niveau des entrées de chemin (incompatible avec barrières et ralentisseurs). A ce jour, l'objectif est surtout de mettre en œuvre des itinéraires séparés du trafic voitures pour des questions de sécurité et de confort (vitesses et taux de PL élevés sur les départementales du territoire).
- Mettre à profit ces deux projets transversaux pour caler un processus en contexte de diversité des compétences voirie sur un même itinéraire (conventionnement pour la réalisation des travaux et l'entretien…etc).

Points d'attention soulevés : une bonne anticipation des besoins d'entretien est indispensable pour maintenir l'attractivité des aménagements (en particulier si usage domicile / travail et mutualisation des cheminements avec les engins agricoles), ainsi que la mise en place d'un jalonnement (en particulier si itinéraires hors RD « au plus court »).

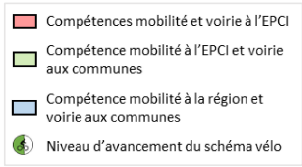
5.1
AMÉNAGEMENTS VÉLO : MISE EN ŒUVRE D'ITINERAIRES EMBLEMATIQUES



Les principes d'itinéraires à enjeux issus du diagnostic PSE



Les compétences « vélos » sur la PSE



De plus,
- Le Département 69 a la compétence voirie sur les RD de la CCEL
- Le Département 38 a la compétence voirie sur les RD de CAPI, CCND, CCBD, LYSED

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires
Plan d'action partenarial rédigé en 2022 – Mobilité à 2030
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

5.1 AMÉNAGEMENTS VÉLO : MISE EN ŒUVRE D'ITINERAIRES EMBLEMATIQUES

ACTEURS IMPLIQUÉS

Coordinateur :
CCEL sur "Genas - Aéroport" et "Meyzieu – Toussieu"
A définir pour itinéraire « Meyzieu-Crémieu » (Région non acté)

Rôle du coordinateur :
- Coordonner les différentes MOA concernées par l'aménagement pour définir l'itinéraire précis.
- Gérer les interfaces aux limites entre MOA.

Maitrise d'ouvrage : CCEL, Métropole de Lyon, communes de la LYSED et CCBD traversées.

Partenaires : CAPI, LYSED, CCBD, CCCND, Métropole de Lyon
Région si mise en place d'un CPER
CD69 et CD38
SYTRAL mobilité dans le cadre de l'assistance technique à ses membres
Communes au cas par cas.

EXEMPLES ET INSPIRATIONS

A Orléans, la voie le long de la Loire (EuroVélo 6) est utilisée à la fois comme itinéraire touristique mais aussi pour un usage domicile – travail quotidien.

Avec le succès de l'usage « domicile-travail », la collectivité travaille actuellement à reprendre l'aménagement pour permettre aux « vélotaffeur » d'avoir un itinéraire plus rapide et fluide en réduisant les conflits avec les usages de « loisir ».

** Source : Guide Le coût des politiques vélo – Club des territoires et villes cyclables*

RESULTAT ATTENDU ET SUIVI

- Réalisation de trois itinéraires emblématiques
- Km de voies cyclables réalisées
- Fréquentation des aménagements, si possible par motif.

COÛT & FINANCEMENT

Coût : environ 150-200€/ml* pour une bande ou une piste avec séparateur sur chaussée (sans sur largeur) et environ 300-500 € /ml* pour une voie verte en zone non urbanisée de 4m de large avec espaces verts. Ce coût peut être réduit si les itinéraires sont mis en œuvre sur des chemins agricoles existants.

Sources de financements : en fonction des conventions mises en œuvre et de la vocation des itinéraires emblématiques retenus.

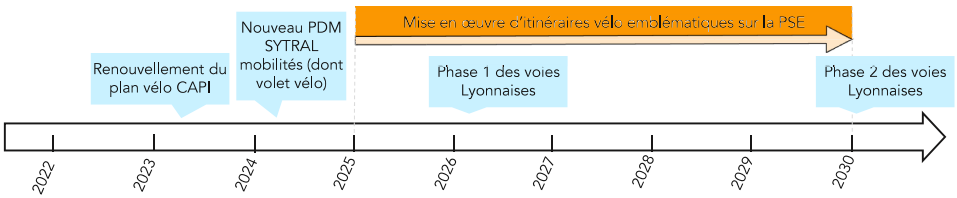
- Le CD38 peut apporter un soutien financier (sur infrastructures) via ses appels à manifestation d'intérêt.

- Appel à projet « Fond mobilités actives » de la DREAL fléché vers des itinéraires « du quotidien » (environ 12M€ à l'échelle d'Auvergne-Rhône-Alpes)

- La Région Auvergne-Rhône-Alpes pourrait potentiellement examiner des demandes des territoires relatives à des grands itinéraires touristiques, au-delà des itinéraires véloroutes et voies vertes, et de son rôle d'AOML (conventions Lysed et CCCND)

Implication requise : 3 à 4 réunions par an de coordination, en plus de la réalisation effective des itinéraires. A adapter en fonction de l'avancée du projet.

ECHÉANCIER



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires
Plan d'action partenarial rédigé en 2022 – Mobilité à 2030
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

5.2 DEPLOYER DES SERVICES VÉLOS

ORIENTATION

Crédibiliser le report modal vers les modes collectifs, actifs, et le cas échéant la transition vers une place plus soutenable de la voiture (usages, évolution des parcs automobiles)

Ensemble de la PSE

DESCRIPTION

Contexte :
L'usage du vélo dans la Plaine Saint Exupéry et son développement reposent d'une part sur la présence d'infrastructures cyclables qualitatives et lisibles (voir action 5.1), permettant de se déplacer efficacement (peu d'arrêts et de conflits avec les autres modes), en sécurité (en particulier vis-à-vis des véhicules motorisés) et confortablement (revêtement et qualité de l'environnement). Mais cela n'est pas suffisant pour remplir l'ensemble des besoins associés à un trajet en vélo.

De la même façon qu'un ensemble de services permettent aux automobilistes d'utiliser leur voiture sur tout le territoire, pour l'ensemble de ses usages et de son cycle de vie (concessionnaires, garages, assurance, stationnement au domicile, dans l'espace public et au lieu de travail, reprise en fin de vie etc.) il faut développer un réseau de services complet à destination des cyclistes. Aussi, depuis plusieurs années, ces services se développent (stationnements sécurisés en gares SNCF, obligation de création de garages à vélo dans les immeubles neufs, réseaux de vélocistes et d'ateliers de réparation). Ils ont aussi vocation à faciliter les usages « intermodaux » du vélo pour les premiers ou derniers kilomètres du déplacement.

A ce jour, l'ensemble des gares TER du périmètre PSE sont équipées de consignes à vélo, il existe un atelier d'autoréparation à Bourgoin – Jallieu (Osez l'vélo), la CAPI et la Métropole ont mis en place un système de location longue durée de VAE. Ce type de service pourrait être développé plus largement sur le territoire.

Actions à mettre en œuvre :

Actions prioritaires :

- Offrir des possibilités de stationnement, si possible sécurisé et abrité:
  - Sur les lieux de travail (voir actions employeurs 6.3)
  - Au niveau des pôles d'échanges multimodaux (Hubs de transports) (voir action 4.1)
  - Mais aussi au niveau des pôles générateurs du territoire (centres-villes, hôpitaux, établissements scolaires (voir action 6.4))
- Encourager et/ou développer les initiatives locales de location courte et ou longue durée de vélos pour faciliter les changements de comportement (dont location de VAE et/ou vélo cargo). S'appuyer sur les actions déjà mises en places, notamment l'exemple de la DSP mise en place pour cela dans la CAPI.

Autres actions :

- Encourager et soutenir l'installation et la pérennisation des ateliers d'autoréparation/recycleries
  - La possibilité de faire des réparations au niveau des Hubs vélo (gares en particulier) peut être un repère utile pour les cyclistes. Cela peut prendre la forme d'un atelier en tant que tel ou de mise à disposition de matériel pour les petites réparation (pompe par exemple).
  - En lien avec les établissements scolaires (voir action 6.4)
- Mettre en place / encourager les vélos école à destination des adultes (pour les publics enfants voir 6.4), y compris en lien avec les PDME/PDMEC (voir action 6.1), s'appuyer sur le tissus associatif local.
- Concerter les représentants locaux des usagers du vélo pour faire remonter les besoins (FUB, maison du vélo et autres).

5.2 DEPLOYER DES SERVICES VELO

ACTEURS IMPLIQUÉS

Coordinateur : CAPI, sous réserve de recrutement RH en cours

Rôle du coordinateur :
- Favoriser le partage d'expérience et la mise en relation prestataires / partenaires du GP
- Favoriser une cohérence globale (notamment sur le stationnement

Maîtrises d'ouvrage : en fonction des services vélo : employeurs, AOM des EPCI concernées, association locale…

Partenaires : Région, Départements, Osez l'vélo, FUB…

RESULTAT ATTENDU ET SUIVI

- Nb de places de stationnement sécurisés à disposition sur le territoire et taux de remplissage

EXEMPLES ET INSPIRATIONS

L'atelier « Change de Chaine » à Lyon Vaise est situé dans le bâtiment du P+R (vélo et voiture) de la gare de Vaise (métro) et sert à la fois aux usagers du P+R et aux habitants du quartier.

COÛTS & FINANCEMENTS

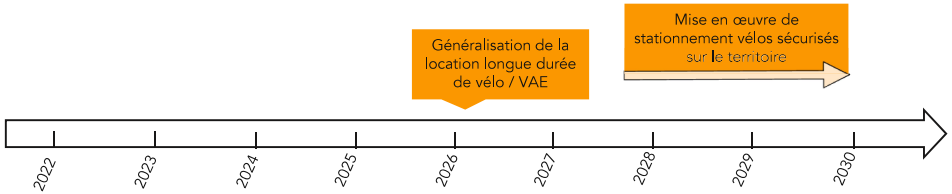
Coût annuel d'un atelier d'autoréparation : en moyenne 40k€/an (ADEME) dont environ 1/3 est financé par la collectivité via des subventions et 2/3 autofinancées (ventes de vélo, adhésions etc.). Soit un coût pour la collectivité de 35€/an par adhérent en moyenne. Cette moyenne cache de grandes disparités, notamment entre les ateliers avec ou sans salariés.

Prix d'un box vélo sécurisé : de 3 000€ à 6 000€ pour un abri fermé de 10/12 places (hors installation) – Coût à la place de 400€/an environ (ADEME) pour amortissement, entretien et exploitation.

Sources :
Evan MEIXNER. 2017. Etude d'évaluation sur les services vélos – Enquête sur les ateliers d'autoréparation de vélos. ADEME. 34 pages
Christian GIORIA. 2016. Etude d'évaluation sur les services vélos – Rapport de diagnostic. ADEME. 64 pages.

Des aides du département 38 peuvent être mobilisées pour financer des services sous la forme d'équipements ou d'infrastructures (bornes de recharge VAE, stationnement, compteurs vélos etc.)

ECHÉANCIER



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires
Plan d'action partenarial rédigé en 2022 – Mobilité à 2030
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

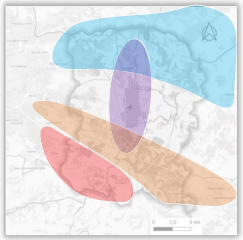
6.1 RENFORCER LES ARTICULATIONS ENTRE LES ACTIONS DES AOM ET DES EMPLOYEURS

ORIENTATION

Accompagner les employeurs présents ou souhaitant s'implanter, dans leur démarches pour la mobilité de leurs salariés

Crédibiliser le report modal vers les modes collectifs, actifs, et le cas échéant la transition vers une place plus soutenable de la voiture (usages, évolution des parcs automobiles)

Ensemble des ZA/ZI de la PSE



DESCRIPTION

Contexte :
La plaine St Exupéry accueille environ 74 000 emplois sur l'ensemble du périmètre *(INSEE 2018)*, notamment dans ses nombreuses ZI / ZA et une part importante des employeurs du périmètre sont engagées dans une démarche de PDME :

- Meyzieu ZI : PDMEC de l'AIRM lancé en 2012
- La plateforme aéroportuaire (dont cargo-port) sur Colombier-Saugnieu et Pusignan : PDME ADL lancé en 2012
- Le parc de Chesnes à St Quentin Fallavier : PDME lancé en 2012
- Le parc technologique Porte de l'Isère (Villefontaine, Vaulx-milieu) : PDME lancé en 2014
- ZI- Mi-Plaine via l'association AEPAC (3 PDME mis en places par les employeurs de la ZI).

Finalement, ce sont environ 17% de l'ensemble des salariés de la Plaine St Exupéry dont l'entreprise est engagée dans un PDME.

Il y a eu par le passé des postes d'animateurs des PDME financés par la CCI sur la CCEL et par la Métropole de Lyon (AIRM) , mais ce n'est plus cas aujourd'hui.
Certaines AOM ont fait la démarche de relancer les actions en lien avec les employeurs : la CAPI dispose d'un poste spécifique et relance la démarche individuellement auprès de plusieurs employeurs, en particulier celles du parc de Chesnes. SYTRAL Mobilités met en place une stratégie de conseil en mobilité, avec un poste dédié depuis 2022.

Actions à mettre en œuvre :

S'appuyer sur les groupes de travail existant ou à relancer, entre les employeurs des différentes ZA/ZI, les AOM et le réseau consulaire pour :

- Continuer l'animation des PDME/PDMEC existant et faire le lien entre eux, voire ceux de PIPA (PDME lancé en 2008) et de EDF (centrale du Bugey).
- Mettre à jour ou réaliser l'évaluation des résultats sur l'ensemble des PDME/PDMEC existants sur la plaine St Exupéry (le SMT AML ayant réalisé une synthèse 2020 sur la base des bilans disponibles mais anciens).
- Faire le bilan des actions qui ont marché ou non dans les PDME précédents : quelles sont les raisons identifiées d'échecs de celles-ci ? Favoriser le partage d'expérience entre les différentes employeurs / animateurs des PDME/PDMEC.

6.1 RENFORCER LES ARTICULATIONS ENTRE LES ACTIONS DES AOM ET DES EMPLOYEURS

ACTEURS IMPLIQUÉS

Coordinateur :
SYTRAL Mobilités

Rôle du coordinateur :

- Animer le réseau des entreprises du territoire
- Suivre et favoriser la mise en œuvre des PDME/PDMEC

Maîtrises d'ouvrage : CAPI, CCEL, Métropole de Lyon sur leurs périmètres respectifs

Partenaires :
Les chambres consulaires et en particulier la CCI employeurs du secteur, SMT AML (synthèse des PDME existants)

RESULTAT ATTENDU ET SUIVI

- Nombre de salariés dont l'entreprise est couverte par un PDME
- Nombre d'actions effectivement mise en œuvre par employeur
- Part modale des modes alternatifs à l'autosolisme dans les déplacements liés au travail par employeur

CADRE RÉGLEMENTAIRE

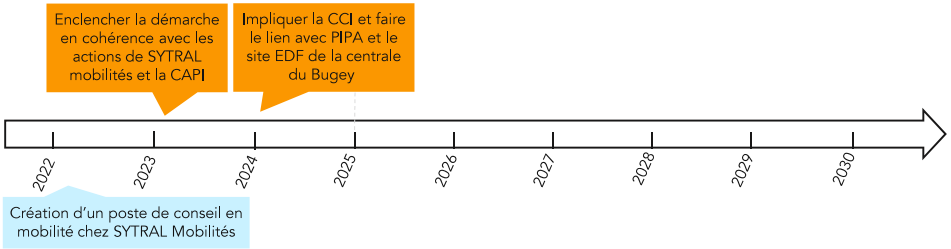
Le Plan de Mobilité Employeur : une obligation légale
« L'article 82 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) publiée le 24 décembre 2019 incite les entreprises et les collectivités à améliorer la mobilité quotidienne de leurs salariés avec la mise en œuvre d'un Plan de Mobilité Employeur (PDME) (si la mobilité ne fait pas l'objet d'un accord d'entreprise).
Les entreprises concernées sont : les sites d'entreprises qui regroupent 50 salariés et plus.

La Loi demande la production d'un diagnostic mobilité (offre demande existante et projetée, analyse des déplacements domicile – Travail et professionnels) et un plan d'action visant à rendre plus vertueux les déplacements de leurs salariés. Le rapport doit ensuite être transmis à l'AOM compétente sur le territoire.

COÛTS & FINANCEMENTS

Implication spécifique : 1 à 2 réunions par an permettant à CAPI, SYTRAL mobilités, CCEL et CCI de mutualiser leurs démarches + éventuellement une réunion d'accueil pour les nouvelles entreprises

ECHÉANCIER



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires
Plan d'action partenarial rédigé en 2022 – Mobilité à 2030
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

6.2 SUR LES ZONES D'ACTIVITÉ EN DÉVELOPPEMENT, DÉFINIR DES TRANSPORTS À LA DEMANDE AU REGARD DES RÉUSSITES SUR LA PSE

ORIENTATION

Crédibiliser le report modal vers les modes collectifs, actifs, et le cas échéant la transition vers une place plus soutenable de la voiture (usages, évolution des parcs automobiles)

Garantir l'accessibilité tous modes, depuis le hub Saint-Exupéry, vers les secteurs Meyzieu-Crémieu et Vallée urbaine de la CAPI-A43

Offrir des alternatives à l'autosolisme adaptées à un territoire peu dense

Site(s) à définir

DESCRIPTION

Contexte :

Il existe aujourd'hui plusieurs services de transport à la demande (T-à-D) sur le territoire de la plaine Saint Exupéry avec :

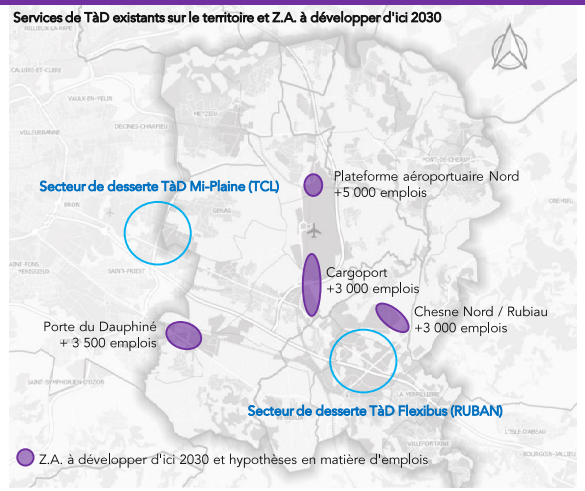
- la desserte de la ZI Mi Plaine (possibilité de réservation via une application smartphone TCL jusqu'à 15min avant le trajet). Cette desserte fonctionne bien (environ 150 voyages/jour) et l'expérimentation continue.
- Ligne Flexibus sur la Z.A du Parc de Chesnes depuis Saint-Quentin-Fallavier et La Verpillière avec une desserte « à la demande » en plus de services réguliers. Cette offre fonctionne bien (500 voyages/jour sur F30 et F321), en particulier en lien avec le Hub de ZI Luzais (cars région). Il y a des attentes pour un élargissement de plage horaire le soir (emplois en horaire décalés).

La navette gratuite qui desservait la plateforme aéroportuaire depuis le terminus du RhônExpress a, quant à elle, été supprimée pour des raisons économiques, malgré un besoin avéré (la navette était utilisée mais souffrait de l'absence de financement).

Actions à mettre en œuvre :

- Identifier les zones d'activités en développement sur lesquels il pourrait être intéressant de déployer un service de transport à la demande :
  - Avec un fonctionnement adapté aux flux attendus (flux relativement faibles, diffus et potentiellement étalés dans la journée). S'appuyer sur le retour d'expérience des services existants sur la PSE.
  - Permettant un équilibre économique acceptable au regard d'un volume d'usagers limité

6.2 SUR LES ZONES D'ACTIVITÉ EN DÉVELOPPEMENT, DÉFINIR DES TRANSPORTS À LA DEMANDEAU REGARD DES RÉUSSITES SUR LA PSE



ACTEURS IMPLIQUÉS

Coordinateur : SYTRAL Mobilités

Rôle du coordinateur :
- Faire remonter les besoins /opportunités de desserte TàD sur le territoire de la PSE
- Evaluer leur opportunité / faisabilité en partenariat avec les AOM / MOA concernées

Maîtrises d'ouvrage : En fonction de la/les ZA concernées (SYTRAL Mobilités, CAPI avec le réseau RUBAN ou région)

Partenaires : Association des employeurs de la/les ZA concernées, ADL, CCEL…

RESULTAT ATTENDU ET SUIVI

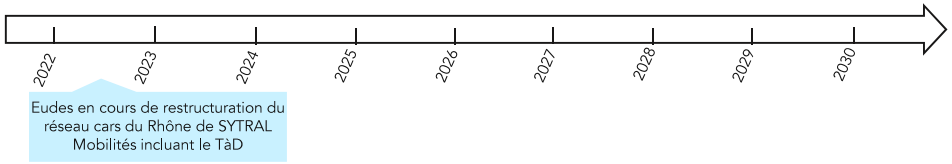
- Une desserte du dernier km pour une/des ZA non desservies à ce jour.
- Une augmentation de la part modale des TC, éventuellement en intermodal (TER + TàD, car express +TàD …)
- A terme : une plus grande facilité de recrutement pour les employeurs de la ZA/Zi concernée (employés captifs des TC)

COÛTS & FINANCEMENTS

Une ligne de TàD a un coût de revient de l'ordre de 1.5€/km à 3€/km en moyenne*, en fonction du type de service mis en place (ligne virtuelle, desserte zonale …)

**Source : enquête annuelle sur les transports collectifs urbains – DGITM-GART-UTP- Cerema 2016*

ECHÉANCIER



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires
Plan d'action partenarial rédigé en 2022 – Mobilité à 2030
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

6.3 EXPÉRIMENTER DES SERVICES DE MOBILITE INNOVANTS POUR LA DESSERTE DE ZONES D'ACTIVITES

ORIENTATION

Accompagner les employeurs présents ou souhaitant s'implanter, dans leur démarches pour la mobilité de leurs salariés

Crédibiliser le report modal vers les modes collectifs, actifs, et le cas échéant la transition vers une place plus soutenable de la voiture (usages, évolution des parcs automobiles)

DESCRIPTION

Contexte :
La plaine St Exupéry héberge environ 74 000 emplois (source *INSEE 2018*), notamment dans ses ZI / ZA : Meyzieu ZI à Meyzieu, Zi Mi-Plaine à Genas, la plateforme aéroportuaire (dont Cargo port) sur Colombier-Saugnieu et Pusignan, le parc de Chesnes à St Quentin Fallavier, les Portes du Dauphiné à St Pierre de Chandieu. 60% de ces emplois sont occupés par des habitants externes à la PSE, qui se rendent sur leur lieu de travail avec une part modale TC faible (<10%). En effet, l'attractivité des offres TC structurantes (TER, cars express) se heurte à la desserte du dernier kilomètre, souvent difficile à massifier sur une offre TC régulière ou à la demande, et donc à rendre crédible pour certains salariés.

Des TAD ont déjà été mis en place sur plusieurs zones d'activité avec de bon retours : ZI Mi-plaine avec une expérimentation TAD dynamique reconduite, le Parc de Chesnes avec l'offre Flexibus étendue en soirée. Les TAD sont couteux avec des ordres de grandeur moyens de 700 K€/an par zone. La plateforme aéroportuaire n'est plus desservie par sa navette entre le terminus RhônExpress et les entreprises (service interrompu en 2019) mais par la ligne 47 (TCL) depuis Meyzieu Z.I.

La Métropole de Lyon étudie l'opportunité d'expérimenter le projet d'autopartage Kiwee mobility de la start-up Metacar Mobility Systems, sur le site de Meyzieu Z.I et la ZAC des Gaulnes, au nord-ouest de la PSE.

CARA a intégré le cluster lyonnais "Mobilités actives et durables". CARA peut potentiellement proposer aux collectivités de PSE des expérimentations d'innovations relatives aux trottinettes et aux services vélo. CARA le fait actuellement avec les collectivités d'Annemasse (intermodalité) et Clermont-Ferrand (logistique).

Actions à mettre en œuvre :
Pousser une expérimentation ambitieuse de desserte du dernier kilomètre sur l'une des zones d'activité de la plaine Saint-Exupéry, en solution alternative au TAD :

- Instruire l'opportunité et les modalités d'une expérimentation du service Kiwee Mobility sur le périmètre de Meyzieu Z.I. et de la ZAC des Gaulnes.
- Partager le retour de l'expérience de ce service sur Archpark pays genevois.

Expérimenter d'autres services permettant de répondre à des besoins locaux tels que :

- Embarquement des **trottinettes dans les bus ou stationnement sécurisé** près ou dans les établissements employeurs.
- **Stationnement vélo sécurisé et mutualisé** entre plusieurs entreprises, sur un secteur commun ou au niveau de stations TC, avec possibilité de stationnement nocturne.
- Amélioration ou mise en œuvre d'**itinéraires piétons qualitatifs, stimulants** pour la desserte interne des ZA/ZI, avec dosage des investissements dans l'espace.

6.3 EXPÉRIMENTER DES SERVICES DE MOBILITE INNOVANTS POUR LA DESSERTE DE ZONES D'ACTIVITES

Crédit Grenoble Alpes Métropole

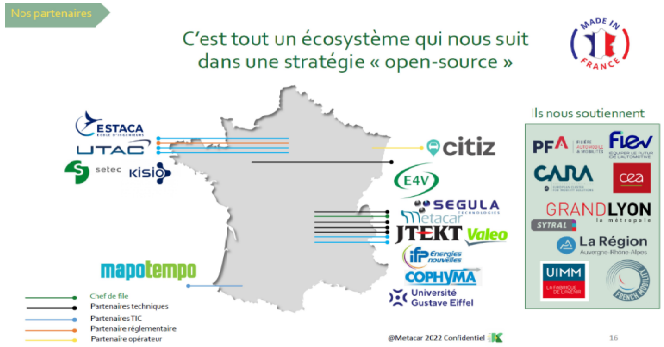
Crédit Google

Crédit MétaCar

Crédit Le parisien

EXEMPLES ET INSPIRATIONS

La start-up Metacar Mobility met au point KIWEE (www.kiweemobility.com), des petits véhicules électriques emboitables destinés à opérer la desserte du dernier km en zones périurbaines. Ces véhicules utilisés en autopartage peuvent ensuite être redistribué facilement par un seul opérateur pour 10 véhicules emboités et stockés sur borne de recharge. Une première expérimentation démarre fin 2023 sur le site de Archpark (mobilité sur zone transfrontalière entre Archamp, zone commerciale et la gare Leman Express Lancy-Bachet). La Métropole de Lyon examine en 2022-2023 l'opportunité et les modalités d'expérimentation sur Meyzieu Z.I - ZAC des Gaulnes au nord-est de PSE. Le fabriquant des véhicules JTEKT est implanté sur Irigny.



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires
Plan d'action partenarial rédigé en 2022 – Mobilité à 2030
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

6.3 EXPÉRIMENTER DES SERVICES DE MOBILITE INNOVANTS POUR LA DESSERTE DE ZONES D'ACTIVITES

ACTEURS IMPLIQUÉS

Coordinateur :
CARA

Rôle du coordinateur :
- Préciser les besoins locaux et /ou identifier une à deux opportunités d'expérimentations pertinentes auprès du réseau CARA
- Suivre leur mise en œuvre et en assurer le retour d'expérience en prévision d'un déploiement plus large le cas échéant.

Partenaires :
Employeurs du secteur
Intercommunalités
EPCI si aménagements piétons
ADEME pour réponses à appels à projets (financements)

RESULTAT ATTENDU ET SUIVI

- Au moins une expérimentation pérennisée dans la PSE

COÛTS & FINANCEMENTS

Financement de CARA à prévoir sur cette mission de coordinateur

Sources de financement :
AOM et employeurs desservis + Possibilité de faire appel à des aides en faveur de l'innovation :
- « Mobi Prêt » de la banque des territoires par exemple,
- Appels à projet France Mobilité (TENMOD),
- Aides BPI France, etc...

ECHÉANCIER

Une expérimentation qui peut être mise en place progressivement :
- Dès 2024 pour les actions les plus simples (vélo, trottinettes)
- Dès 2023-2024 pour les véhicules en autopartage Kiwee mobility sur Meyzieu ZI, et à plus long terme pour son déploiement sur une autre Z.A de PSE.

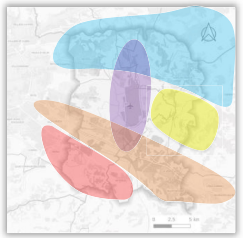
SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires
Plan d'action partenarial rédigé en 2022 – Mobilité à 2030
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

6.4 SCOLAIRES : IDENTIFIER DES INITIATIVES INNOVANTES EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET LES DÉPLOYER

ORIENTATION

Crédibiliser le report modal vers les modes collectifs, actifs, et le cas échéant la transition vers une place plus soutenable de la voiture (usages, évolution des parcs automobiles)

Ensemble de la PSE



DESCRIPTION

Contexte :

Le public des « scolaires » représente un levier important pour la mobilité durable sur le territoire. D'une part avec une démarche de long terme, en encourageant dès le plus jeune âge des habitudes de mobilité durables mais aussi car, en facilitant certaines chaines de déplacements pour les parents, la dépendance à la voiture peut être réduite.
Les plans de déplacements établissements scolaires (PDES) sont obligatoires pour les collèges et Lycées de plus de 250 élèves + salariés. Il n'est pas obligatoire pour les écoles primaires, mais il est encouragé. Il comprends, un diagnostic, un plan d'action et un suivi.

Plusieurs collectivités du territoire sont déjà engagées dans une démarche pour encourager des modes de déplacements plus durables (marche et vélo en particulier) pour les jeunes :

- La CCEL a inscrit plusieurs actions en ce sens à son plan d'action 2019-2022 avec notamment :
  - Des animations « vélo bus » et « savoir rouler »
  - Des cartes de cyclabilité autour des écoles
- La CAPI a travaillé avec l'AGEDEN pour des interventions dans les établissements scolaires (sécurité routière et pratique du vélo) et prévoit dans son PDM de renouveler cette action.
- La CCBD va également commencer un partenariat avec l'AGEDEN pour le projet TEN Mode, qui comprend un volet sensibilisation aux mobilité durables.

Actions à mettre en œuvre :

- Evaluer la mise en œuvre effective des PDES sur le territoire et les mettre en œuvre le cas échéant.
- Repérer les bonnes pratiques dans PSE en matière de sensibilisation et de promotions d'aménagements/équipements :
  - Actions de communication et/ou sensibilisation aux mobilités actives
  - Ateliers de pratique vélo et/ou de présentation des itinéraires sécurisés.
  - Aménagements près des établissements (stationnement à proximité ou dans les établissements, itinéraires sécurisés…)
- Compléter les actions sur les secteurs qui ont déjà une démarche en cours et déployer sur des secteurs moins avancés dans la PSE dans un contexte de diversité de compétence mobilité (Communauté de Communes, Région...)
- Travailler avec le COTECH vélo sur la cible particulière des scolaires.

6.4 SCOLAIRES : IDENTIFIER DES INITIATIVES INNOVANTES EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET LES DÉPLOYER

ACTEURS IMPLIQUÉS

Coordinateur : Région ou département

Rôle du coordinateur :
-Favoriser le partage d'expérience
-Favoriser la mise en relation avec les prestataires
-Favoriser la prise en compte des sujets scolaires dans les plans vélos des différentes AOM.

Maîtrises d'ouvrage : AOM pour les actions de types « animation / sensibilisation », gestionnaires de voirie pour les aménagements (si hors établissement, sinon communes / Départements / Région).

Partenaires : communes, établissements scolaires, associations…, relais DDT69

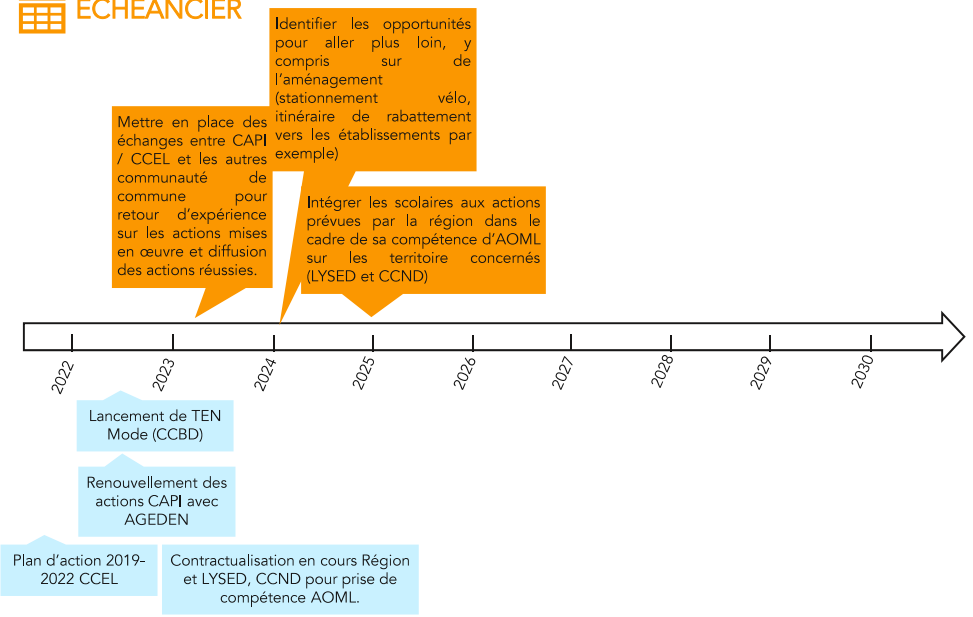
RESULTAT ATTENDU ET SUIVI

- Une part modale des modes actifs plus importantes pour les scolaires
- De nouveaux aménagements favorisants les modes actifs à proximité des établissements
- Une plus faible dépendance à la voiture y compris pour les parents.

COÛTS & FINANCEMENTS

Les Appels à Manifestation d'Intérêt du CD 38 peuvent aussi financer des actions à destination des collèges. Le financement peut être bonifié si les actions touchent les collèges.
Le programme MOBI peut également apporter des financements pour les collèges et les écoles

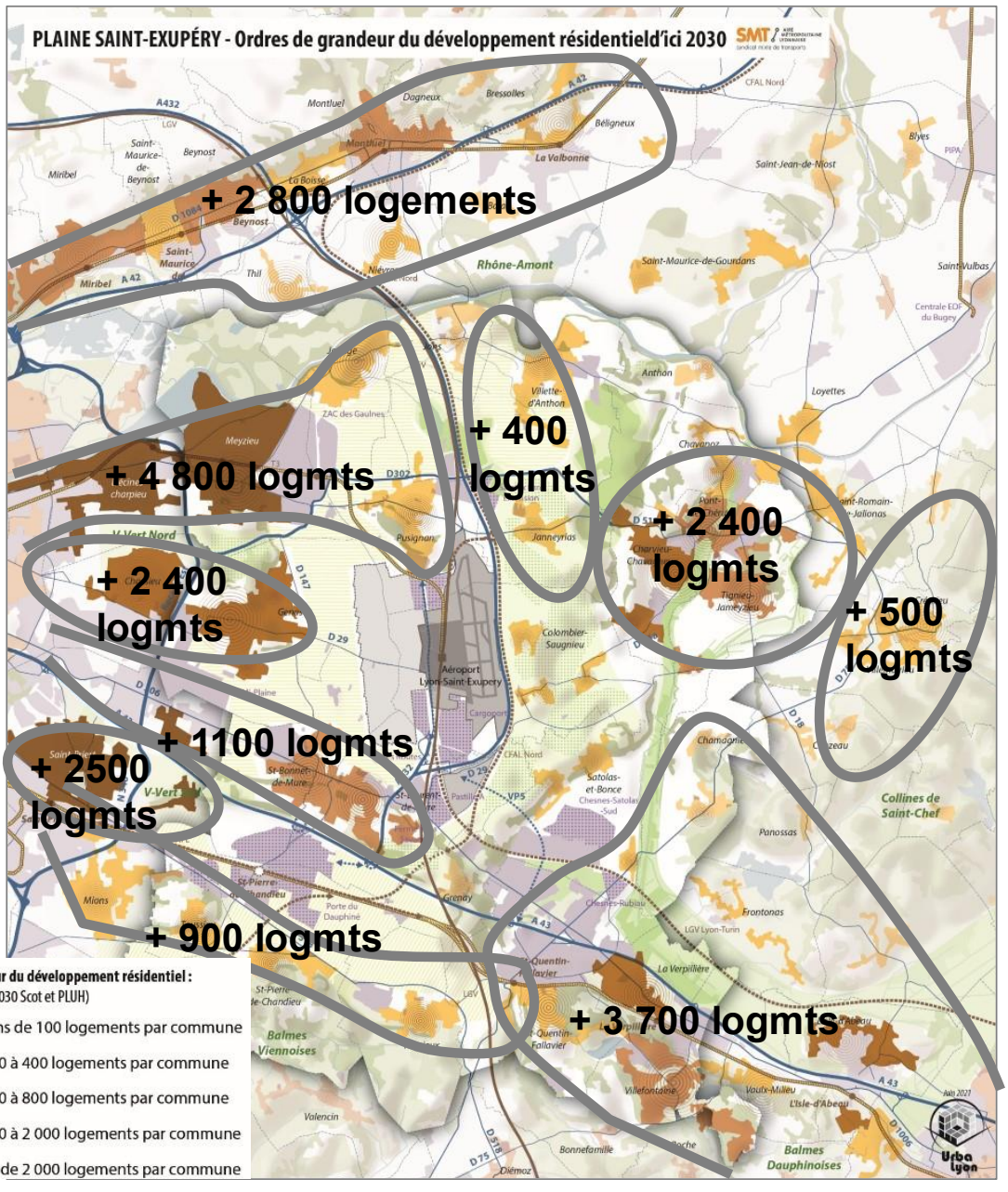
ECHÉANCIER



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires
Plan d'action partenarial rédigé en 2022 – Mobilité à 2030
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

ANNEXE 1 :

Localisation des croissances de population sur la plaine Saint-Exupéry à 2030 :



Les Scots et les PLU-H orienteront le futur développement résidentiel en priorité sur les polarités urbaines existantes les plus densément peuplées et situées sur les grands corridors de transports collectifs structurants. Le renouvellement de l'urbanisation sur elle-même sera privilégié, afin de limiter l'extension de l'artificialisation en frange des secteurs urbanisés.

De fait, la population devrait augmenter de façon plutôt proportionnelle à la façon dont elle est déjà répartie aujourd'hui sur le territoire : elle va croître en volumes sur les polarités de troisième couronne de l'agglomération lyonnaise, de l'agglomération pontoise, confortant ainsi les polarités urbaines en "chapelet" sur l'axe du CFEL. Au sud, la CAPI et la polarité muroise présenteront des croissances de population plus volumineuses que dans les communes de la route d'Heyrieux.

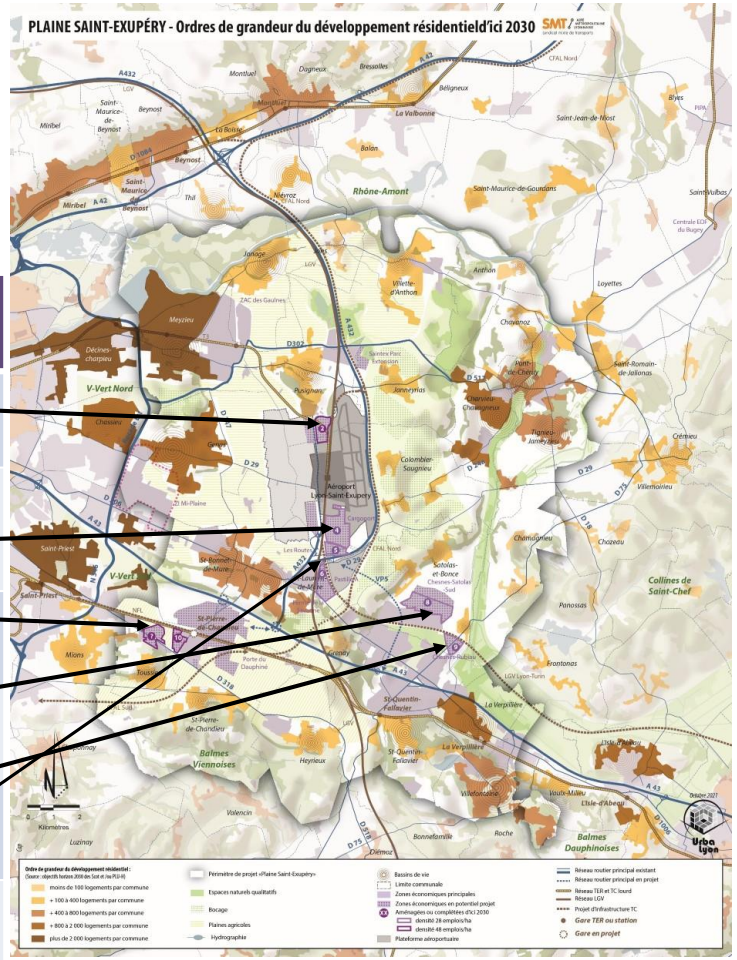
ANNEXE 2 :

Localisation des zones d'emplois en croissance d'ici 2030 :

- **+ 14 000 emplois** (+20% d'emplois / 2016 dans PSE),**concentrés sur 7 sites situés en extension de Z.A. existantes, au cœur de PSE**

- **Des activités dont la nature n'est pas définie : industrielle ou logistique**
- Avec le même ratio d'emplois industriels ou logistiques par hectare, la mobilité des salariés va augmenter proportionnellement aux densités d'aménagement prédéfinies

	Surface brute aménageable d'ici 2030	Densité d' aménagement	Nombre d'emplois estimés en 2030
N°2 : Plateforme aéroportuaire nord (ADL)	75 ha	**Haute (hypothèse 48 emplois/ha)**	**3 600**
N°4 : Cargoport extension (ADL)	105 ha	Moyenne (hypothèse 28 emplois/ha)	**3 000, jusqu'à 4000**, (dont majorité en 3x8h et 400 en horaire bureau)
N°10 : Portes du Dauphine (partie Toussieu)	75 ha en phase 1 du projet CCEL	**Haute (hypothèse 48 emplois/ha)**	**3 600**
N°8 : Parc international de Chesne - Nord	80 ha	Moyenne (hypothèse 28 emplois/ha)	**2250**
N°9 : Parc international de Chenes- Rubiau	25 ha	Moyenne (hypothèse 28 emplois/ha)	**700**
N°5 Les Routes + N°6 Ferme de la Savane ?	30 ha ?	Moyenne ?	**800 ?**



Aujourd'hui, la plaine Saint-Exupéry est un territoire qui attire globalement autant de déplacements qu'il n'en émet, dans un chassé-croisé domicile-travail globalement équilibré mais dissymétrique par corridor. D'ici 2030, environ 14 000 emplois supplémentaires (+20% d'emplois en dix ans) sont envisagés sur les grands secteurs de développement situés sur l'axe nord-sud de la plateforme aéroportuaire, le nord de Parc de Chênes et Toussieu – Saint Pierre de Chandieu.

Les activités à plus fortes densités de salariés sont prévues à proximité des transports collectifs structurants (voie ferrée, RhônExpress). Ces évolutions de répartition géographique des emplois au sein de la plaine Saint-Exupéry impactera la distribution des déplacements au même sein du territoire et dans ses liens avec les agglomérations voisines et le reste de l'aire métropolitaine. Par exemple, les habitants de l'agglomération pontoise (qui resterait essentiellement à dominante résidentielle), pourraient être intéressés par ces nouveaux emplois situés au sud de la plaine Saint-Exupéry, tout comme par ceux qui se développeront dans l'Ain (centrale EDF du Bugey et son futur chantier EPR, PIPA...).