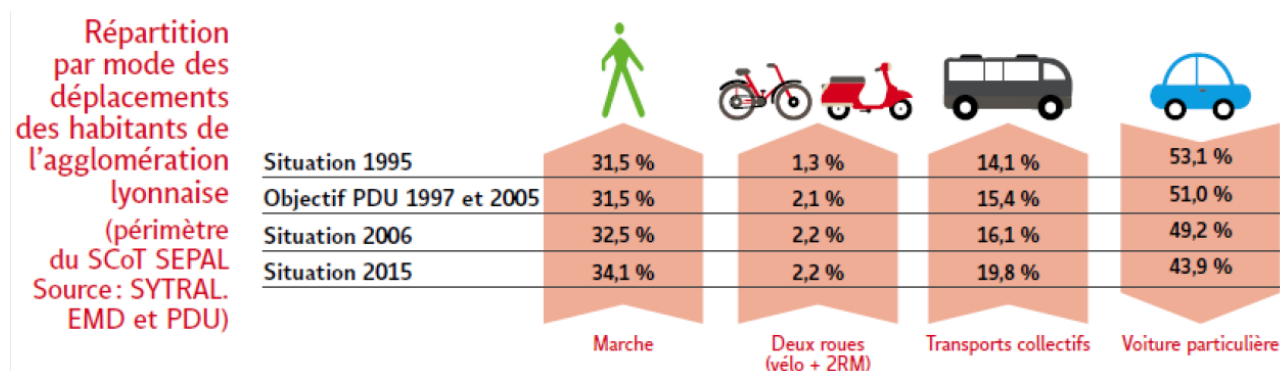


Le PDU de l'agglomération lyonnaise 2017-2030

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est un outil stratégique qui fixe les objectifs à poursuivre par les politiques publiques, en matière de déplacements de personnes et de marchandises. Il définit les actions à mettre en œuvre pour répondre au défi de la mobilité urbaine durable.

Depuis les PDU précédents de 1997 et 2005, l'agglomération a fortement évolué en accueillant de nouveaux habitants et de nouveaux emplois. Les services de transports se sont diversifiés et de nouvelles pratiques de déplacements se sont révélées : si en 1995 les habitants de l'agglomération utilisaient la voiture pour plus de 53% de leurs déplacements quotidiens, cette proportion est passée à moins de 44% en 2015.



Afin d'accompagner cette dynamique et d'apporter les réponses les plus adaptées aux déplacements des habitants, en phase avec les enjeux de l'agglomération lyonnaise à horizon 2030, le SYTRAL a engagé en 2015 l'élaboration d'un nouveau PDU sur un territoire élargi de 73 communes : la Métropole de Lyon, les 8 communes de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CCEL) et les 6 communes de l'ouest lyonnais adhérentes au SYTRAL.

Le projet : un système de mobilité durable au service d'une agglomération multipolaire attractive et solidaire

Les fondements du projet

Le projet s'appuie sur le bilan des PDU antérieurs, intègre les orientations et objectifs des nouveaux documents cadres et de planification de l'agglomération (Schéma de cohérence territoriale, Plan de protection de l'atmosphère, Schéma régional climat air énergie, etc.).

Le PDU de 2017 dote l'agglomération lyonnaise d'une ambition renouvelée, en organisant un système de mobilité plus durable au service d'une agglomération multipolaire, attractive et solidaire.

Le PDU reflète plusieurs ambitions pour l'agglomération :

- **Affirmer le droit à la ville pour tous** : la politique de mobilité participe de l'amélioration de la cohésion territoriale et de l'intégration sociale en visant un traitement équitable des territoires et des habitants ;
- **Améliorer la santé publique et le cadre de vie** en réduisant les nuisances liées aux déplacements en voiture ;
- **Conforter l'organisation multipolaire du territoire** autour d'un système de mobilité conçu selon une approche multimodale ;
- **Redonner aux espaces publics une échelle humaine** pour qu'ils retrouvent leur rôle dans la construction du lien social ;
- **Mettre en place de nouvelles modalités de dialogue** pour la mise en œuvre de cette politique de mobilité afin de partager ce projet de territoire avec les habitants et les acteurs économiques et institutionnels ;
- **Garantir la viabilité financière** à court, moyen et long terme de ce système de mobilité.

Une démarche partenariale et concertée

La révision du PDU s'inscrit dans une démarche partenariale avec les acteurs économiques et politiques du territoire et en lien avec les territoires voisins.

Si le PDU est piloté et élaboré par le SYTRAL, il concerne toutes les collectivités qui agissent au quotidien en matière de déplacements. Les communes, la Métropole de Lyon, le Département du Rhône, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et l'Etat ont ainsi contribué à son élaboration et sont partie prenante de sa mise en œuvre.

Le SYTRAL a également placé les acteurs de la société civile au cœur de la démarche. Usagers et habitants du territoire ont participé à des groupes de travail, un appel à contribution, des ateliers et une conférence-débat. Des temps d'échanges ont également été organisés avec de nombreuses associations d'usagers des transports, des personnes à mobilité réduite ou encore agréées de protection de l'environnement.

Les objectifs du PDU en réponse à quatre enjeux majeurs

La vocation de cette nouvelle feuille de route que constitue le PDU est de résorber les dysfonctionnements identifiés sur le territoire. Les objectifs sont une cible à atteindre, le plan d'action propose des étapes à suivre pour atteindre une situation améliorée.



1.1.1. Le plan d'action : Pour répondre aux objectifs fixés

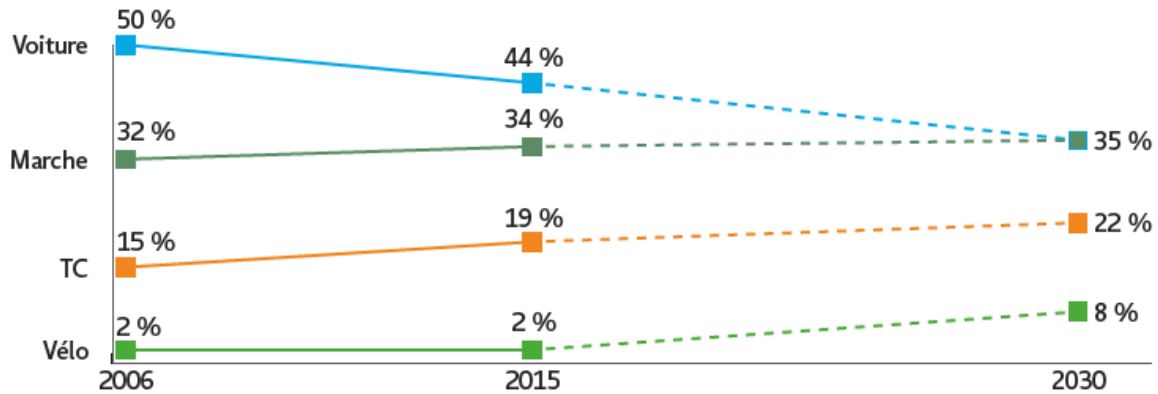
Les huit axes stratégiques

Le plan d'action du PDU s'articule autour de huit axes stratégiques détaillés en pages suivantes et décrit 122 actions à réaliser à horizon 2022 ou 2030, et ceci afin d'atteindre les objectifs suivants :

- En termes de parts modales, dans le cadre d'une poursuite de la maîtrise des déplacements automobiles au profit des modes alternatifs que constituent les transports collectifs et les modes actifs (vélo et marche)

Objectif: atteindre en 2030 pour les déplacements réalisés sur le périmètre d'application du PDU

- 35 % de déplacements en voiture et deux-roues motorisés;
- 35 % de déplacements à pied (y compris les auxiliaires de la marche);
- 22 % de déplacements en transports collectifs (urbains et non urbains);
- 8 % de déplacements en vélo.



- En termes d'émissions de polluants et de gaz à effet de serre, en cohérence avec les objectifs du Plan de Protection de l'Atmosphère, du Plan Climat Energie Territorial et du Plan Oxygène :
 - – 85% pour les oxydes d'azote (NO_x)
 - – 60% pour les particules fines (PM₁₀)
 - – 35% pour les gaz à effet de serre



Il doit être simple de passer d'un mode de transport à l'autre lors d'un même déplacement ou de choisir un mode différent en fonction du type de déplacement.

Ce premier axe stratégique vise à répondre aux objectifs de simplification du vécu des habitants en matière de mobilité quotidienne mais aussi de coordination et d'intégration des interventions des institutions publiques, en rendant plus lisible et facilement appropriable par chacun la diversité des solutions qui composent le bouquet de services de mobilité.



Le PDU fixe l'objectif d'atteindre 35 % de déplacements à pied et 8 % à vélo en 2030.

De nombreux territoires de l'agglomération lyonnaise sont encore marqués par une priorité donnée à l'automobile. Afin de faire évoluer les pratiques de déplacements, il faut opérer un rééquilibrage de l'aménagement et de l'usage de l'espace public (confort, agrément des conditions de déplacements à pied ou à vélo, ...). Cela doit permettre d'atteindre l'objectif de réduction de moitié du nombre de tués et blessés graves dans les accidents de circulation et de lutter contre la sédentarité en faisant de la mobilité un allié des politiques de santé publique.



L'agglomération lyonnaise dispose d'une offre de transports collectifs étoffée et performante qu'il faut continuer à développer.

Les perspectives de développement de l'agglomération rendent indispensable leurs évolutions pour répondre à l'accroissement prévisionnel de la demande et aux ambitions de report modal visées par le PDU (22% de part modale pour les transports collectifs). Ainsi, tout en prenant en compte les échanges avec les territoires voisins, les actions inscrites dans cet axe portent sur l'augmentation de la capacité du réseau de métro, de tramway, du TER et du Nœud Ferroviaire Lyonnais, sur l'amélioration de la performance du réseau de bus et sur la poursuite du maillage du réseau structurant de transports collectifs urbains.



L'organisation de la mobilité automobile doit alimenter le fonctionnement et le dynamisme économique de l'agglomération, **tout en répondant aux objectifs du PDU en matière d'évolution des comportements de mobilité** (part modale de la voiture à 35% d'ici 2030),

de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et des kilomètres parcourus en voiture ou en transport routier de marchandises. Il s'agit donc de développer les usages partagés de la voiture, de déployer une politique de stationnement cohérente avec la volonté de limiter la place de la voiture en ville et enfin de hiérarchiser et optimiser le réseau de voirie.

Le management de la mobilité est aujourd'hui une composante essentielle des politiques publiques de déplacements. Développer des



outils et des services visant à susciter et accompagner les changements de comportement en faveur d'une mobilité durable est un défi majeur que les collectivités doivent relever pour atteindre les objectifs du PDU en matière de répartition modale, de santé publique et de cadre de vie. En la matière, de nombreuses initiatives ont déjà été lancées dans l'agglomération. Cet axe stratégique entend leur donner une ambition renouvelée en faisant mieux connaître aux habitants le bouquet de services de mobilité, en travaillant avec les générateurs de déplacements pour faire évoluer les pratiques de mobilité et en coordonnant davantage les initiatives des différents acteurs dans ce domaine.



La mobilité révèle encore aujourd'hui des situations d'inégalités territoriales et sociales. Les habitants des quartiers de la politique de la ville, les personnes à mobilité réduite ou encore les personnes âgées sont tout autant de publics qui font l'objet d'actions spécifiques. Rendre effectif l'accès à la mobilité pour tous implique **d'offrir des services de mobilité adaptés aux besoins des habitants des quartiers les plus défavorisés, d'accompagner les publics les plus vulnérables et d'améliorer les conditions concrètes d'accès aux différents services et infrastructures de mobilité.**



Pour accompagner le dynamisme économique du territoire tout en garantissant la soutenabilité du système de déplacements, **le PDU place la fonction logistique et le transport de marchandises au cœur du système de mobilité et des politiques d'aménagement.** Les objectifs de cet axe portent sur la réduction de l'impact environnemental des déplacements liés au transport de marchandises, la consolidation du cadre et des outils de partenariat avec les professionnels du secteur, l'amélioration de la connaissance du transport de marchandises et de la prise en compte de la logistique dans les aménagements et les équipements urbains.



La définition et la mise en œuvre de la politique de déplacements impliquent de conforter les échanges et le dialogue entre les différentes institutions concernées. À cet objectif **s'ajoute la recherche d'un renforcement des complémentarités avec les acteurs privés impliqués dans les politiques de mobilité**, comme la mise en place de nouvelles formes de collaboration avec des acteurs porteurs d'initiatives expérimentales.