



sepal

Planifier  
l'agglomération  
lyonnaise



Une agglomération  
accessible et apaisée,  
aux mobilités décarbonées

Le 15 décembre 2021, le Sepal a décidé d'engager la révision du Scot de l'agglomération lyonnaise et mis en place quatre commissions thématiques pour débattre de l'avenir du territoire. Un premier cycle consacré au diagnostic partagé a réuni les conseillers du Sepal, les vice-président.es des collectivités membres et représentants des partenaires associés à la démarche. Cette synthèse reprend les principaux éléments de diagnostic et de débat de cette première commission.

## Les 3 thèmes de la commission

### Repenser les conditions d'accessibilité à l'échelle métropolitaine et d'agglomération

- Faut-il contraindre l'accessibilité automobile pour réorienter les pratiques en cohérence avec les défis environnementaux ? Dans quelles conditions et avec quelles propositions d'alternatives ?
- Quelles évolutions des réseaux de voiries structurantes (périphérique, rocade, pénétrantes autoroutières et routières), notamment pour favoriser leur optimisation et leur insertion et apaisement ?
- Comment réduire les inégalités sociales et territoriales d'accès au territoire, tout en réorientant les pratiques de mobilité vers des modes moins émissifs et décarbonés ?
- Quelles alternatives crédibles pour renforcer l'accès aux zones d'emplois extensives et/ou excentrées ?

### Renforcer l'accueil des populations et des emplois autour des réseaux alternatifs à la voiture

- Quels potentiels et quelles conditions de développement différenciées pour les différents quartiers de gare et les pôles d'échanges multimodaux en termes d'accueil, de densité, de mixité fonctionnelle, de qualité des espaces publics ?
- Quels sont les secteurs prioritaires à mieux desservir pour répondre à la demande existante et conforter le rôle des principaux pôles urbains, d'emplois et d'équipements ?
- Les Voies Lyonnaises peuvent-elles être des secteurs de priorisation de l'accueil ? Des opportunités pour une revitalisation écologique des territoires ?
- Faut-il contraindre très fortement l'accueil de populations et d'emplois sur les territoires sans desserte alternative structurante, actuelle ou projetée ?

### Prioriser la vie locale dans les centralités urbaines et villageoises

- Sur des espaces publics contraints, quelles sont les fonctions à prioriser entre vie locale, mobilité de proximité en modes actifs (marche à pied, vélo), performance des transports en commun, insertion des voies lyonnaises, livraisons et transit automobile ?
- Faut-il réguler ou contraindre l'accès automobile à certaines centralités pour favoriser la vie locale et la proximité ?
- Faut-il réguler certains usages (transit vélo, transit TC, logistique, livraisons) pour apaiser les centres-villes et centres-bourgs, pour favoriser la vie locale ?



Une agglomération accessible et apaisée, aux mobilités décarbonées

## Chiffres clés et principaux constats

En France, **82%** du fret est acheminé par la route, 10% par le fer, 8% par le fluvial

Budget transport des ménages **21%** du revenu disponible des 10% de ménages les plus modestes

**11%** du revenu disponible des 10% de ménages les plus aisés

Entre 2008 et 2018

**+ 3 km** pour les distances domicile – travail des actifs résidant dans l'agglomération  
**17 km** en moyenne

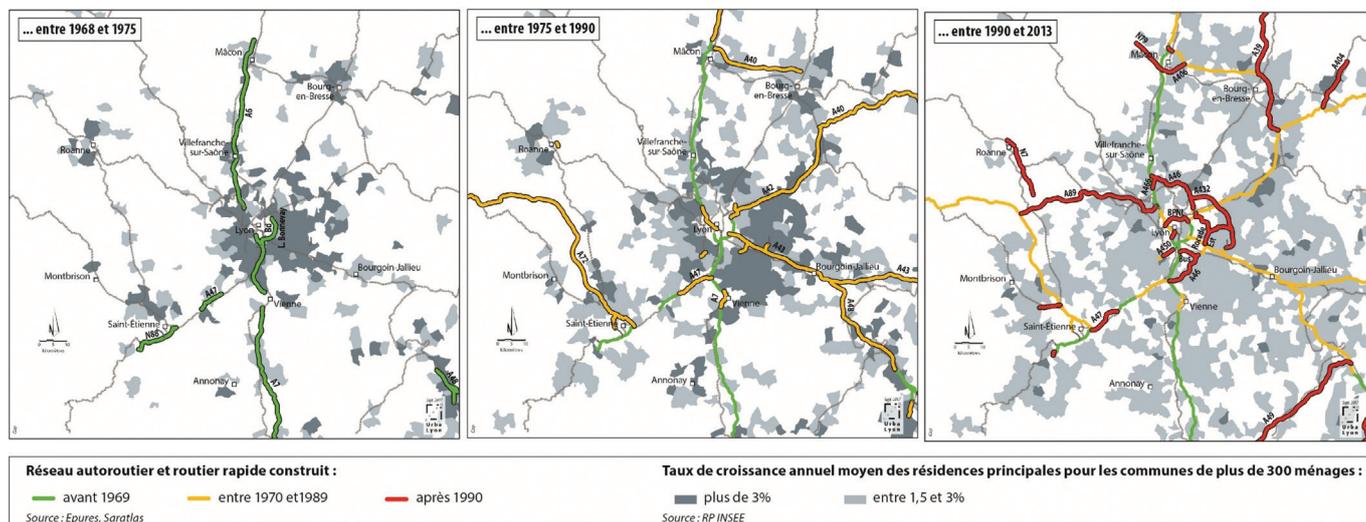
.....► **Territoire dynamique** à la fois aux plans économique et démographique, **l'agglomération lyonnaise subit les effets et les limites d'un système de développement structuré depuis 60 ans autour du mode routier.**

Le Scot adopté en 2010 portait l'ambition de faire de l'agglomération lyonnaise un territoire d'accueil économique, démographique et de rayonnement européen. Un objectif atteint au regard à la fois des emplois accueillis et de l'attractivité de son offre universitaire, touristique et culturelle. Son poids et sa situation géographique au carrefour des principaux flux nationaux et internationaux en font un territoire privilégié pour les implantations industrielles et logistiques, dont les conditions de développement doivent être profondément réinterrogées au regard des objectifs de doublement de la part du fer et du fluvial d'ici 2030, fixés par la Loi d'Orientations des Mobilités

S'agissant des déplacements du quotidien, la multi-motorisation des ménages, les gains de vitesse permis par l'amélioration des réseaux routiers, la forte polarisation des emplois au cœur de la métropole lyonnaise couplée à la dispersion des lieux de résidence sur un territoire bien plus vaste génère des contraintes de plus en plus fortes sur les réseaux (saturation) mais aussi sur les habitants et les acteurs économiques : coûts, capacité à s'adapter aux nouvelles contraintes réglementaires, à disposer de solutions alternatives adaptées, impacts sur la santé...

Que ce soit à l'échelle européenne et nationale, pour les flux logistiques, ou à l'échelle métropolitaine pour la mobilité du quotidien, **l'enjeu du renforcement des solutions alternatives au mode routier pour structurer le développement est de plus en plus prégnant** : investissements nationaux en faveur du fret ferroviaire et fluvial, développement de plateformes multimodales, robustesse et renforcement de capacité sur l'étoile ferroviaire lyonnaise, création de voies réservées et d'aménagement garantissant la performance des réseaux de transports collectifs et cyclables...

### Depuis 60 ans, un étalement urbain favorisé par l'évolution du réseau routier structurant



**40%** des habitants et des emplois non desservis par les axes structurant de transports collectifs

**Populations desservies**

**7%** à moins de 500 m d'une gare TER

**38%** à moins de 500 m d'un métro et/ou tramway

**62%** à moins de 500 m d'un « bus renforcé » (lignes « C »)

Plus de **80%** à moins de 300 m d'un bus

**Les centralités, bien équipées, regroupent plus de :**

**80%** des habitants

**70%** des emplois

**2/3** des déplacements automobiles inférieurs à 3 km

.....► **Les solutions alternatives à la mobilité automobile individuelle se développent progressivement mais à un rythme et un niveau insuffisant par rapport aux besoins**

Le bilan de la première décennie de mise en œuvre du Scot révèle un décalage entre le rythme d'accueil démographique et le développement des transports collectifs structurants :

- les objectifs de croissance de population fixés à l'horizon 2030 ont été atteints dès 2020, avant la livraison de toutes les offres de transports collectifs structurantes inscrites au Scot et au PDU de l'agglomération lyonnaise ;
- le développement des réseaux de transports collectifs structurants et de nouveaux services de mobilité (vélos et trottinettes en libre-service, autopartage) a surtout concerné le centre et une partie de la 1<sup>re</sup> couronne. En parallèle, les flux de périphérie à périphérie et en relation avec les territoires voisins se sont accrus, alors que les réponses pouvant être apportées en transports collectifs ne sont pas toujours évidentes à mettre en œuvre. ;
- les dessertes restent encore majoritairement orientées sur l'heure de pointe et le motif travail (enjeu premier en termes de distances parcourues) quand bien même il apparaît de moins en moins prépondérant par rapport à d'autres motifs (achats, loisirs...).

Par ailleurs, la politique d'urbanisation et de densification autour des gares, promue par le Scot à l'échelle du Sepal et par l'inter-Scot à l'échelle de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne, ne s'est pas concrétisée en dehors des grandes gares lyonnaises. Largement conditionnée à la performance de l'offre ferroviaire, elle nécessite des investissements lourds sur l'étoile ferroviaire lyonnaise pour accompagner le desserrement naturel de l'agglomération lyonnaise.

Enfin, le développement important de la pratique du vélo ces dernières années, en particulier dans le Centre, témoigne de la crédibilité de cette alternative pour les déplacements quotidiens et la logistique de proximité sur des portées d'environ 10 km, notamment avec le développement du vélo à assistance électrique. Cela suppose néanmoins un développement du « système vélo » : voies réservées, stationnement,

**Pour objectiver le chemin à parcourir pour l'atteinte d'une neutralité carbone en 2050 plusieurs exercices de scénarisation prospective ont été réalisés à l'échelle nationale, qui partagent certaines constantes :**

- Une réduction de la demande en mobilité, sauf dans les scénarios faisant le « pari technologique » ;
- Le télétravail massifié ;
- Un important report modal vers les modes actifs et les transports collectifs lourds ;
- Un taux de remplissage des véhicules individuels nettement augmenté ;
- Une diminution des biens transportés.

.....► *La sobriété, un levier incontournable dans l'ensemble des scénarios.*

.....► *Un effort majeur à enclencher en urgence.*



# Synthèse des échanges

## Sujets consensuels

- La **compétitivité de la desserte en transport collectif est identifiée comme un préalable indispensable à l'accueil de nouveaux habitants ou emplois** dans une perspective de desserrement et de rééquilibrage. Toutefois cela suppose d'agir sur deux leviers dont les implications restent à débattre :
  - l'attractivité d'une offre qui réponde à l'ensemble des motifs de déplacements, grâce à une amplitude horaire importante et des fréquences intéressantes en heures creuses mais dont le financement interroge ;
  - une régularité garantie et des temps de parcours compétitifs qui impliquent une priorisation sur l'espace public où de nombreuses autres attentes convergent (végétalisation, vie locale, accessibilité cyclable, livraisons, ...).
- Le besoin de **tenir compte des spécificités des territoires en matière de qualité de desserte pour définir des niveaux d'accueil de population et d'emplois adaptés** est souligné. En particulier la question des quartiers/communes gare est posée, tous les sites ainsi desservis n'étant pas toujours propices à la densification au regard de leur desserte mais aussi d'autres impératifs : préservation des ressources, qualité paysagère, risques ... Pour analyser plus avant ces enjeux, une typologie des gares et pôles d'échange doit être engagée ; celle-ci doit aussi permettre de définir des orientations différenciées en matière de rabattement tous modes, de stationnement (sujets à traiter dans le Plan de Mobilité des territoires lyonnais en cours d'élaboration), de stratégie foncière ou d'aménagements urbains.
- La structuration multipolaire de l'agglomération nécessite **d'accélérer encore et d'élargir le maillage de l'offre en transports collectifs structurants, au-delà du centre et de la 1<sup>re</sup> couronne**. Par ailleurs, au-delà des offres « massifiées » comme le train, le métro ou le tram, des dessertes de type Bus ou Cars à Haut Niveau de Service (B/CHNS) sur voies réservées peuvent-elles jouer un rôle structurant pour la consolidation de l'armature urbaine du territoire ? Le réseau cyclable dit « express » peut-il aussi jouer un rôle en la matière ?
- Face aux enjeux de sobriété mais aussi pour éviter de créer de nouveaux besoins dans des secteurs qui ne pourront être desservis efficacement, l'impératif de **stopper ou plus fortement réguler l'accueil des populations et emplois dans les zones non desservies** est exprimé.

## Sujets faisant débat ou restant à approfondir

- Pour accélérer la transition vers des pratiques de mobilité sobres et décarbonées, **faut-il attendre la mise en œuvre de solutions alternatives crédibles et performantes avant de contraindre la mobilité automobile ou inciter aux changements de pratiques par la contrainte sur la base des alternatives existantes ?** Sur ce point, une préoccupation semble partagée : faire évoluer les pratiques de mobilité selon les possibilités des différents territoires et en faisant en sorte que les mesures mises en place soient acceptables socialement.
- **Au-delà des réaménagements favorisant la compétitivité des alternatives** à la voiture individuelle (transports collectifs, vélo), **quelle priorisation dans l'allocation de l'espace public pour les autres usages/usagers** (logistiques, végétalisation, ...) ?
- Pour une accessibilité efficace à l'échelle de l'aire métropolitaine, la perspective du **RER** semble encore lointaine voire incertaine. **Mais quelles sont les attentes du territoire ? Quel rôle jouer auprès de la Région pour accélérer sa mise en œuvre ?**



Visitez notre site  
[www.scot-agglolyon.fr](http://www.scot-agglolyon.fr)



Suivez toute l'actualité du projet sur  
[@demain.lagglomeration.lyonnaise](https://www.facebook.com/demain.lagglomeration.lyonnaise)



Consultez la plateforme participative  
[purpoz.com/demain-agglolyonnaise](https://www.purpoz.com/demain-agglolyonnaise)