

## Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Enjeux pour le Sud-Est et Vénissieux

### Contexte général

Le Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais (PdM), élaboré par SYTRAL Mobilités, vise à répondre aux défis des déplacements sur un territoire comprenant 262 communes et 1,9 million d'habitants. Ce plan ambitionne une réduction de la dépendance à la voiture individuelle, une augmentation des parts modales des transports collectifs et actifs (marche et vélo) et une contribution significative à la neutralité carbone à l'horizon 2050.

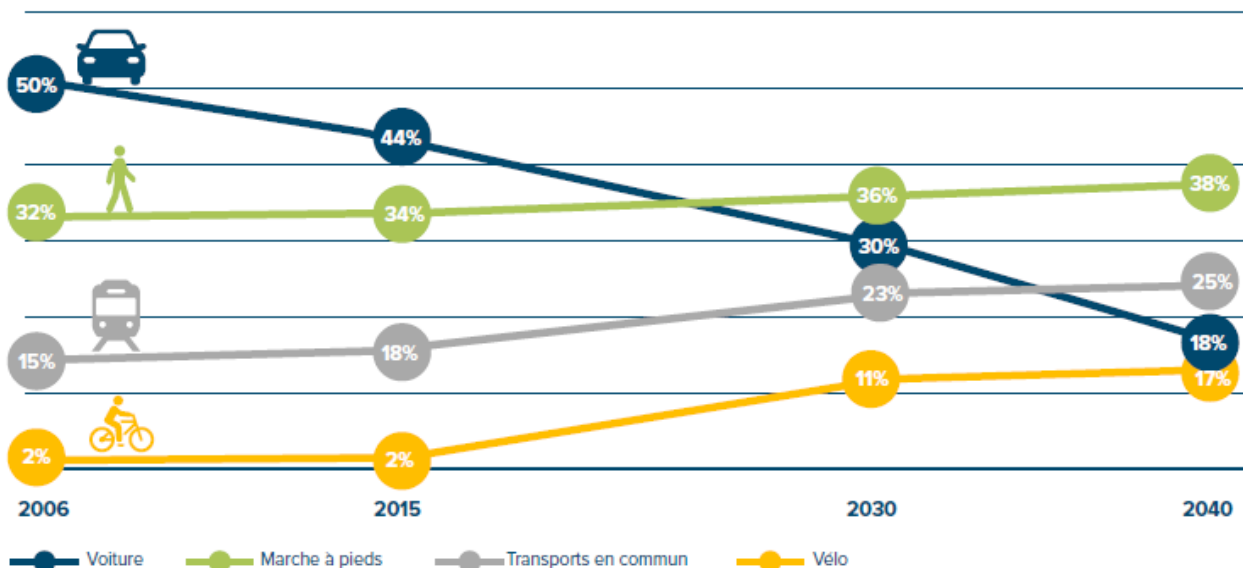
Pour le sud-est de l'agglomération lyonnaise, incluant Vénissieux, les défis majeurs concernent la concentration des flux de déplacements, les impacts environnementaux, et l'amélioration de l'accessibilité des transports.

### Enjeux pour l'agglomération lyonnaise et en particulier pour Vénissieux et le Sud-Est

L'agglomération lyonnaise pèse beaucoup dans les volumes de déplacements puisque 93 % des déplacements sont internes au territoire, mais les déplacements vers l'extérieur représentent 40 % des kilomètres parcourus. Dans l'agglomération lyonnaise, les déplacements effectués en interne sont de loin les plus nombreux (page 32 du PDM : 93 % des 4,5 millions de déplacements quotidiens d'après les chiffres de l'Enquête Déplacements de 2015). Parmi eux, 94 % font moins de 10 km, ce qui illustre l'importance des relations de proximité dans le territoire (page 227 du PDM).

Les objectifs de parts modales portées par le Plan de Mobilité dans le bassin local de mobilité de l'Agglomération Lyonnaise sont les suivants (page 229 du PDM) :

Objectifs de parts modales portées par le Plan de Mobilité dans le bassin local de mobilité de l'Agglomération Lyonnaise



Situés dans une zone clé de l'agglomération lyonnaise et marquée par de grands aménagements et infrastructures, Vénissieux et le Sud-Est lyonnais concentrent une grande part des enjeux liés à la mise en œuvre du Plan de Mobilités des Territoires Lyonnais. La concentration des flux de déplacements sur un axe Nord-Sud (accès à Lyon), la densité urbaine croissante et les disparités sociales (page 52 du PDM) marquent

les défis spécifiques à ce secteur. L'usage encore majoritaire de la voiture individuelle contribue aux nuisances environnementales, tandis que les infrastructures pour les mobilités actives et les transports collectifs nécessitent des améliorations importantes pour répondre à la demande croissante.

### **État initial de l'environnement** (issu des informations du résumé non technique)

Territoire maillé par des corridors écologiques et des trames vertes, Vénissieux et le Sud-Est de l'agglomération doivent limiter la consommation d'espace et la fragmentation des milieux, maintenir ou renforcer les continuités écologiques / liens fonctionnels des milieux. À travers le Plan de mobilités, les aménagements prévus dans les SCoT ou schémas d'aménagement doivent concilier le développement d'aménagements cyclables ou piétons pouvant offrir ces fonctions avec la préservation des trames vertes et bleues (page 25 du résumé non technique).

Le territoire concerné par le plan de mobilités est concerné par deux principaux types de risques naturels : le risque d'inondation et le risque mouvements de terrain qui concernent la quasi-totalité du ressort territorial. L'enjeu du Plan de Mobilité est de préserver les zones de crues et ouvrages de protection dans le développement de nouveaux aménagements pour ne pas accentuer les risques. Ces derniers sont en effet aggravés avec l'imperméabilisation des sols liée à l'urbanisation et à l'aménagement de stationnements ou voiries. De la même manière, le Plan de Mobilité devra veiller à ne pas accentuer les aléas mouvements de terrain (page 26 du résumé non technique).

L'axe de transit Nord-Sud via Vénissieux concentre une part importante du trafic automobile, aggravant la congestion et les nuisances sonores et atmosphériques. L'un des principaux enjeux du plan de mobilités est de réduire les nuisances sonores dans les secteurs les plus denses, dont Vénissieux et le Sud-Est font parties, correspondant aux zones d'exposition les plus importantes, en limitant le trafic, en régulant les vitesses de circulation, ou en incitant la population au report modal (via les transports en commun ou les modes actifs) dans les zones urbanisées. Une coordination est essentielle avec le réseau structurant de la Métropole de Lyon pour fluidifier les flux, notamment en renforçant les liaisons intermodales. Dans le secteur Vénissieux / Sud-Est, l'amélioration de la santé et du cadre de vie passe par la réduction au maximum des émissions de polluants et dans le même temps le travail pour baisser l'exposition de la population à ces mêmes polluants (page 27 du résumé non technique).

La Métropole, notamment le secteur Vénissieux / Sud-Est, contribue largement aux émissions totales (60%) du ressort territorial, dont 57% des émissions du secteur routier, 69% de celles du tertiaire, 77% de celles du résidentiel, 88% de celles de l'industrie, qui s'explique ici par la présence d'industries consommant des énergies fossiles, et dont les process sont également émetteurs de GES (page 29 du résumé non technique).

### **Exemples d'actions ciblées sur Vénissieux et le sud-est de l'agglomération**

#### **Poursuivre le développement du réseau tramway et bus à haut niveau de service** (page 101 du PDM)

Le Plan de Mobilité propose des solutions adaptées pour le sud-est de l'agglomération, notamment le développement de bus à haut niveau de service (BHNS) notamment le BHNS Sept-Chemins <> Parilly sur Vénissieux, ainsi que la création d'un réseau cyclable structurant. Ces actions s'accompagnent d'incitations au covoiturage et de l'aménagement d'espaces intermodaux, tels que des parcs-relais ou le transport combiné et de la plateforme rail-route.

#### **Améliorer la performance des lignes de bus et de cars** (page 107 du PDM)

En plus des deux corridors d'ores et déjà livrés en 2023 (Val de Saône et Corbas-Vénissieux), le corridor Portes du Sud (accompagnement de la mise en oeuvre de T10) sera mis en place.

Mise en service les lignes de CHNS suivantes, avant 2040 :

- Gare de Vénissieux (métro D) – Chaponnay, voire le Nord-Isère
- Gare de Vénissieux (métro D) – Givors

**Donner aux mobilités actives leur place pour les trajets courte et moyenne distance** (page 125 du PDM)

Les infrastructures pour les mobilités actives (vélo, marche) restent insuffisantes, malgré une augmentation de leur usage depuis 2020. Le projet des Voies Lyonnaises prévoit un renforcement des axes cyclables structurants pour desservir cette zone. Il s'agit d'une action pour laquelle Vénissieux a acté la mise en place d'un plan de renforcement du maillage cyclable sur la Ville dès 2022.

**Développer la fonction logistique du système ferroviaire** (page 146 du PDM)

Réduire le trafic de transit et interne à l'agglomération sur la rocade Est et l'A46 sud en développant des solutions alternatives au tout routier dans le sud-est de l'agglomération et par la mise en œuvre du CFAL complet.

**Accompagnement au changement de pratiques** (page 195 du PDM)

Le renfort du conseil en mobilité avec la mise en œuvre d'un réseau d'agences des mobilités, par la transformation des agences commerciales TCL en lieux d'information multimodale avec possibilité de conseils personnalisés, et en s'appuyant sur les Plans de Mobilité Employeur en Commun pour les principales zones d'activités du territoire (Mi-Plaine, Techlid, Sud-Est, Meyzieu, Vallée de la Chimie, ...), en particulier dans les QPV, au nombre de six sur Vénissieux.

Un réseau de lignes de covoiturage va être étudié et mis en œuvre en fonction du résultat des études. Avant 2030 sera mise en œuvre en fonction des résultats des études d'opportunité et opérationnelles, la ligne de covoiturage Heyrieux – Vénissieux.

**Créer des pôles de rabattement de proximité** (page 230 du PDM)

Ce pôle recouvre une liaison cyclable structurante, une ligne de CHNS, une ligne de réseau ferré et plusieurs lignes structurantes de transports en commun.

**Suivi et évaluation du plan de mobilités**

Des échanges techniques annuels seront organisés avec les principaux partenaires du Plan de Mobilité pour mesurer l'avancement des actions programmées et leurs effets sur les changements de comportements de mobilité. Ils permettront également de fixer des priorités sur les actions à évaluer, notamment en identifiant l'émergence d'enjeux nouveaux susceptibles d'avoir un effet sur la politique de déplacements (page 255 du PDM).