

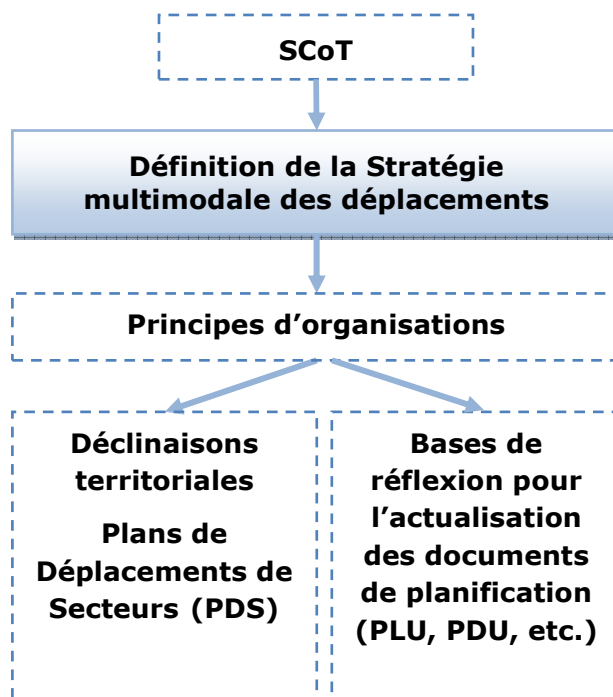
Objet

Le SCoT, approuvé en décembre 2010, présente la vision d'un développement multipolaire de la métropole lyonnaise basé sur le renforcement des pôles urbains bien dotés en équipements et en transports publics.

Au-delà du SCoT, les déplacements font l'objet de multiples documents de planification à diverses échelles, portés par différents acteurs.

Il convient de définir de façon lisible et partagée une vision de l'organisation des déplacements à long terme (2030) s'appuyant sur les documents de planification. C'est l'objet de la stratégie multimodale des déplacements.

La présente synthèse décrit les principales orientations de la stratégie multimodale.



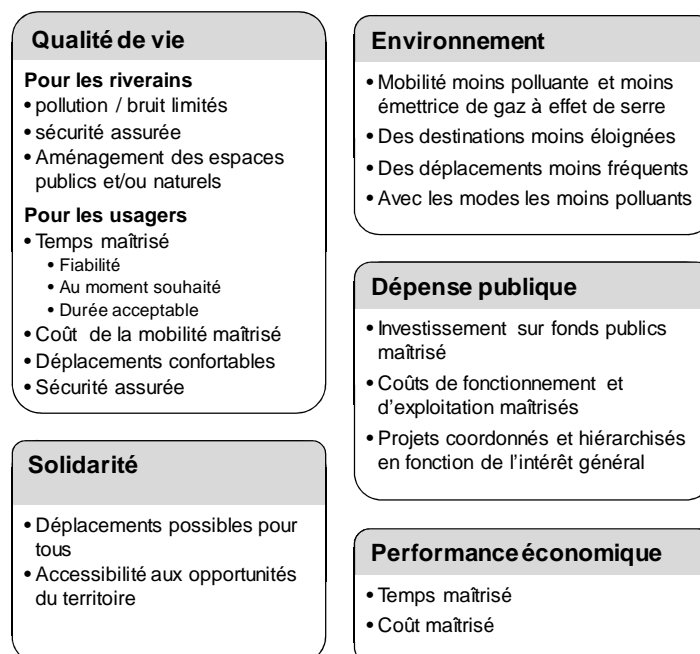
Insertion de la Stratégie Multimodale des Déplacements dans les documents de planification

Définition de la Stratégie Multimodale

1. Les enjeux auxquels doit répondre la stratégie multimodale

La « **stratégie multimodale des déplacements** », s'appuie sur une déclinaison d'enjeux et d'orientations pour la mobilité¹ à long terme. Non territorialisée, elle préconise des leviers, pour lesquels la puissance publique dispose d'une marge de manœuvre, portant sur les trois composantes de la mobilité que sont les besoins de mobilité, les services de mobilité et les réseaux d'infrastructures de transport.

La « stratégie multimodale des déplacements » repose sur **cinq enjeux** « universels » portés par les documents cadres et traduits concrètement en objectifs pour les déplacements :



Une **mobilité** souhaitée **pour tous**, respectueuse de **l'environnement**, de la **qualité de vie** des riverains comme des usagers, au service de la **performance économique** et du développement des territoires, dans une logique **d'optimisation de l'argent public**.

2. La philosophie de la stratégie multimodale déplacements

La « stratégie multimodale des déplacements » aborde de façon transversale et dynamique l'ensemble des possibilités de mobilités, et les situe en fonction de leur impact sur l'environnement et la qualité de vie des riverains.

¹ Seule la mobilité individuelle (par opposition aux marchandises) est étudiée dans la présente démarche

La stratégie multimodale incite à la **diversité modale**, une utilisation des modes de déplacements raisonnée, **appliquant une préférence pour les modes les moins impactant** (pour les individus et pour la collectivité) **dans une logique intermodale² et multimodale³**.

Ces modes de déplacement ont vocation à être combinés pour réaliser des trajets intermodaux, sous réserve d'une intermodalité lisible et confortable, et d'une performance globale de la chaîne de déplacement qui soit acceptable par l'utilisateur.



Figure 1 Hiérarchie des modes selon leur impact

3. Les orientations de la stratégie multimodale des déplacements

La « Stratégie Multimodale des Déplacements » intègre les trois composantes de la mobilité pour lesquelles le Grand Lyon et ses partenaires possèdent des moyens d'action :

- les **besoins de mobilité** qui découlent des localisations résidentielles et des activités ;
- les **réseaux d'infrastructures de mobilité** : les réseaux métro, tramway et ferroviaires incluant les stations et les gares, les routes, les ponts et les tunnels, les itinéraires cyclables et piétonniers, les pôles multimodaux, etc.
- les **services de mobilité** : bus, métros, tramways, trains, taxis, locations de véhicules, covoiturage, information voyageur, Vélo'v, etc. ;

Sur la base des composantes de la mobilité, **trois orientations stratégiques** ont été définies :

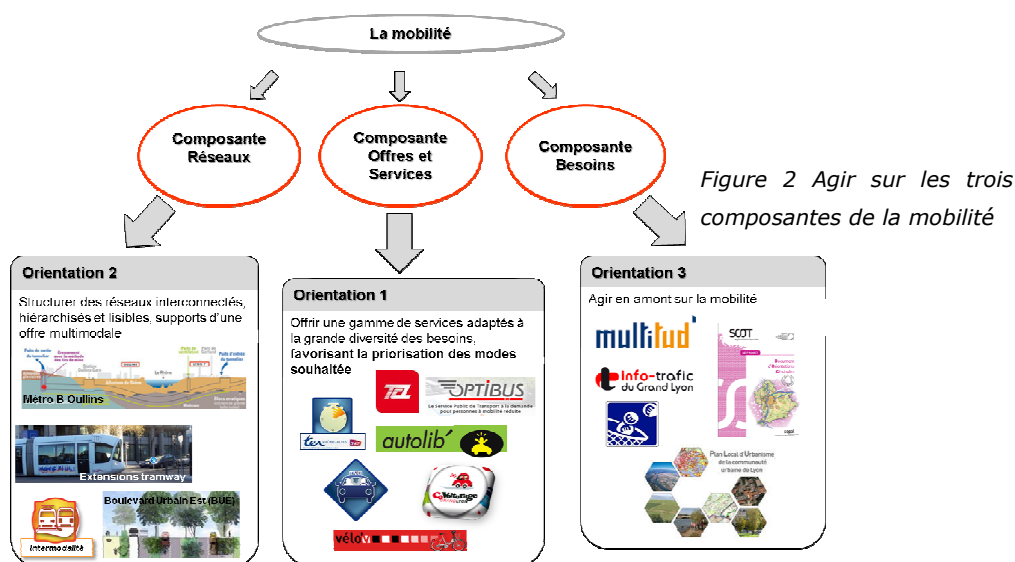
- **Orientation 1 : adapter les services de mobilité aux besoins** dans une logique de complémentarité et de coordination entre les modes, en misant sur l'innovation et dans le respect de la priorisation des modes établie. On peut prendre pour exemple l'adaptation du réseau de bus aux nouveaux besoins des usagers à travers Atobus, mais aussi la mise en place des services comme Autolib pour d'autres besoins de mobilités.
- **Orientation 2 : structurer les réseaux supports** de l'offre et leurs points d'interconnexions :
 - o protéger l'agglomération des trafics de grand transit qui ne sont pas en lien avec celle-ci ;
 - o aménager des liaisons fiables entre tous les bassins de vie de l'agglomération par des réseaux « express »⁴ :

² Possibilité d'utiliser plusieurs modes pour un même déplacement

³ Mobilité basée sur plusieurs modes. Le mode n'étant pas un mode unique par défaut mais un mode choisi en fonction des besoins spécifiques à chaque trajet, à chaque motif de déplacement et à chaque individu. La collectivité intègre dans sa stratégie l'ensemble des modes.

⁴ Les réseaux « express » offrent un niveau de service élevé en termes de vitesses, de capacité. Les liaisons entre bassins de vie aménagées par ces réseaux ne sont pas nécessairement directes et peuvent être organisées en étoile via un « hub » central, ou en rocade.

- qui protègent les centres urbains des nuisances routières,
 - qui desservent le cœur des polarités⁵,
 - qui privilégient l'accès en transports en commun pour les relations au centre ;
 - permettre des accès efficaces aux liaisons « express » par des réseaux adaptés ;
 - au sein d'un bassin de vie⁶, relier et mailler les polarités et faciliter les échanges de proximité ;
 - limiter les capacités routières dans les centres denses (infrastructures et stationnement).
- **Orientation 3 : agir sur les besoins de mobilité en amont** par :
- une meilleure prise en compte du lien transport-urbanisme : utiliser les outils de planification urbaine ;
 - l'information et la sensibilisation de la population pour que les déplacements soient réalisés dans des conditions les plus satisfaisantes pour les usagers et pour la collectivité ;
 - l'étude des possibilités liées à la tarification et aux restrictions de circulation pour intégrer les externalités de la mobilité et faire converger intérêt individuel et intérêt collectif.



⁵ Les polarités sont les gisements des plus forts potentiels de clientèle pour les transports et commun.

⁶ Bassin de vie : partie d'un territoire se définissant par des pratiques et des usages communs de la population agrégés autour des équipements de la vie courante (commerces, loisirs, administration, etc.).

4. La déclinaison de la stratégie multimodale en principes d'organisation

A. Organisation générale des réseaux et services

On distingue pour le réseau Véhicules Particuliers, comme pour le réseau Transports en Commun trois niveaux de service :

- un **niveau de service express** : il correspond à une offre de transport (réseau + service) fiable et performante :
 - o pour la route, le niveau express correspond à un niveau de service élevé en termes de vitesses, de capacité et de gestion dynamique des flux de véhicules,
 - o pour les transports en commun, le niveau de service express correspond à une vitesse commerciale élevée, des arrêts espacés et une fréquence importante ;
- un **niveau de service intermédiaire** : il correspond à une offre de transport intermédiaire entre le réseau express et le réseau de proximité :
 - o pour le réseau routier, il correspond aux boulevards urbains ou axes principaux qui relient :
 - des *polarités urbaines* ou des *pôles* au *réseau express*,
 - des *bassins de vies* proches entre eux,
 - o pour les transports en commun, le niveau de service intermédiaire correspond à une vitesse commerciale maîtrisée, des arrêts desservant les territoires traversés (lignes de tramway, funiculaires, lignes majeures d'Atoubus) ;
- un **niveau de proximité** : il correspond pour le réseau routier à une offre de desserte locale (liaisons interquartiers, maille élémentaire). Pour les transports en commun, il s'agit du réseau de bus qui dessert finement les territoires (arrêts fréquents, vitesse commerciale plus faible)

B. Les principes d'organisation multimodale sur l'agglomération lyonnaise

Les caractéristiques intrinsèques des territoires et des réseaux existants ont une influence sur les principes de la Stratégie Multimodale des Déplacements. En effet, il convient de noter que les territoires de première et deuxième couronne de l'agglomération présentent une morphologie particulière, et notamment :

- une plus faible densité du bâti ;

- des origines-destinations des déplacements diffusés et présentant de relativement faibles volumes.

Or, tous les modes de déplacements ne sont pas adaptés à ce type de territoire. Les Transports en Communs sont par exemple un mode de transport de masse. Pour être efficaces, ils nécessitent un volume important et donc une grande densité du bâti. Cela est d'autant plus vrai pour les services de transports en commun de niveau « express » à infrastructure dédiée qui ne se justifient qu'à partir d'un niveau de densités urbaines seuils⁷ à l'origine et à la destination⁸.

Compte tenu des caractéristiques des territoires de première et deuxième couronnes, et **afin qu'un service de déplacements performant puisse être proposé sur chacun des territoires de l'agglomération** en répondant à un objectif d'efficacité et de rentabilité, **il est nécessaire qu'existe un réseau routier « express » performant desservant ces territoires. Les Transports en Commun de niveau express ne peuvent en effet constituer la réponse unique aux besoins de mobilité de ces territoires.** Il est ainsi nécessaire, pour ces territoires de 1^{er} et 2^{ème} couronne, de disposer d'un réseau routier « express »- support de plusieurs modes- combiné avec des lignes de transports en communs efficaces, en lien notamment avec le centre de l'agglomération.

C'est en tenant compte de cette nécessité préalable que se déclinent les principes de l'organisation multimodale des déplacements.

Ces principes sont déclinés par type de relations :

- les relations avec le centre de l'agglomération d'une part ;
- et les relations entre bassins de vie d'autre part.

a. Les relations entre les bassins de vie situés dans la première et la deuxième couronne de l'agglomération et le centre de l'agglomération

Le principe d'organisation pour les TC sur ce type de relations réside dans une offre de services express accompagnée, en amont, d'un rabattement multimodal. L'objectif est de permettre pour chaque bassin de vie un accès aux deux polarités majeures du centre : Part Dieu et Lyon centre en limitant le nombre de ruptures de charges.

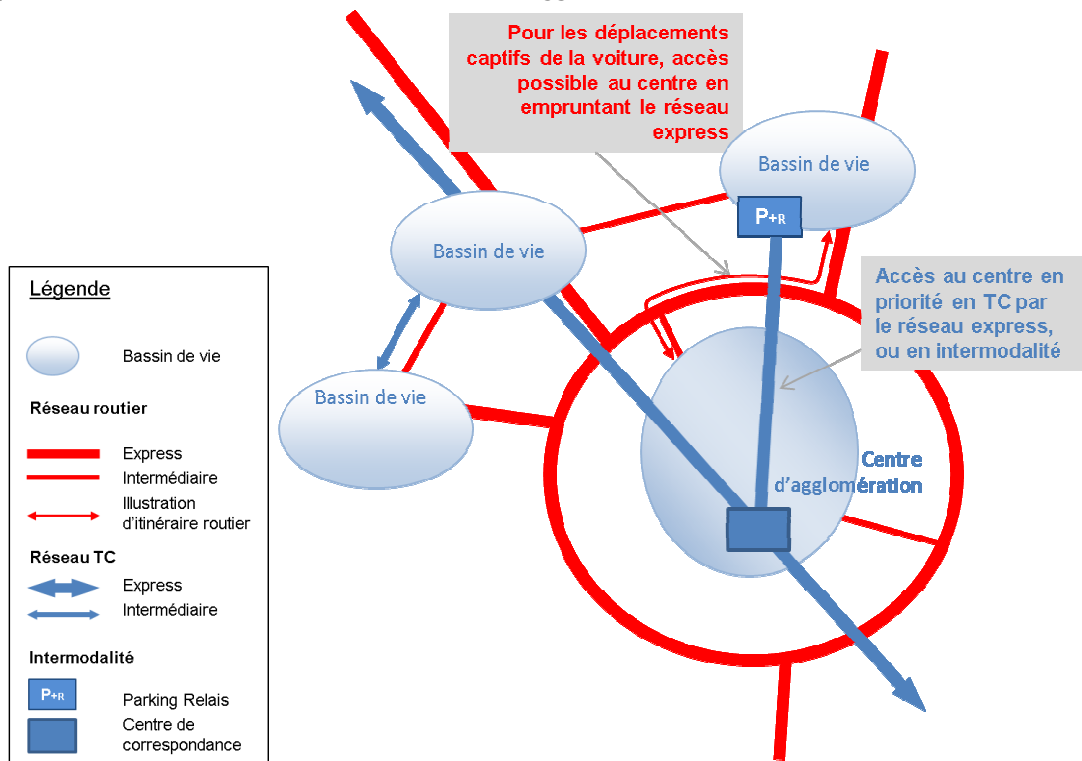
⁷ On trouve par exemple dans la littérature des seuils pour la pertinence du tramway ou du métro léger par rapport à une échelle de DAH (Densité d'Activité Humaine).

⁸ Les flux de pénétrants vers le centre d'une agglomération sont par exemple plus concentrés que des flux de périphérie à périphérie.

L'intermodalité repose sur le rabattement vers les Transports en Commun au plus près du point d'origine du déplacement vers le premier point d'accès au réseau express. Ce rabattement est réalisé par ordre de préférence à pied, à vélo, en transport en commun et enfin, en voiture conformément à la philosophie de la stratégie multimodale. Des parcs relais d'entrée d'agglomération existent néanmoins au niveau du réseau routier express en connexion avec le réseau TC express. Ils permettent un rabattement aux portes de l'agglomération.

L'accès routier au centre doit rester possible. Il se fait par le réseau express en évitant le centre pour accéder à des boulevards urbains qui eux permettent de l'atteindre.

Figure 3 Principe d'organisation des déplacements pour les relations entre bassins de vie de première ou deuxième couronne et le centre de l'agglomération



b. les relations entre bassins de vie éloignés de la première et deuxième couronne de l'agglomération

Le mode le moins polluant qui doit être encouragé pour les relations entre bassins de vie est le transport en commun. Cependant, la demande de déplacements actuelle et projetée de bassin de vie à bassin de vie ne peut justifier de desserte point à point pour chaque relation (faible volume et origines-destinations diffuses).

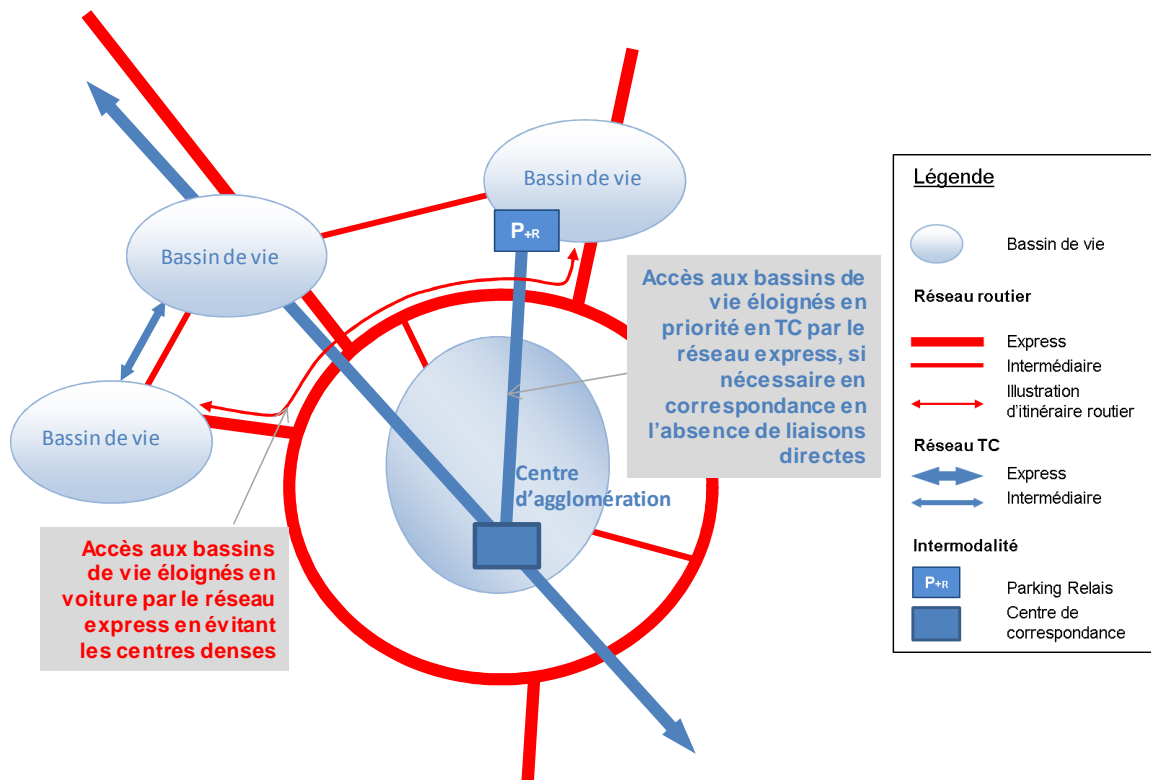
Les principes d'organisation pour les transports en commun pour les relations de périphérie à périphérie⁹ sont donc :

- profiter d'offres de niveau de service « express » efficace en lien avec le centre ;
- des lignes de niveau de service « intermédiaire » en rocade dès que la demande le justifie.

L'intermodalité est organisée sur le même principe que pour les relations au centre.

Pour l'offre routière, les relations entre bassins de vie périphériques éloignés sont réalisées en évitant le centre ou les autres bassins de vie sur des axes routiers de niveau de service « express »¹⁰.

Figure 4 Principe d'organisation des déplacements pour les relations entre bassins de vie éloignés de première ou deuxième couronne



⁹ Les relations de périphérie à périphérie sont les relations entre une commune de première ou deuxième couronne et une autre commune de première ou deuxième couronne.

¹⁰ Boulevard périphérique, rocade Est, BUS.

c. Relations entre bassins de vie proches ou entre pôles

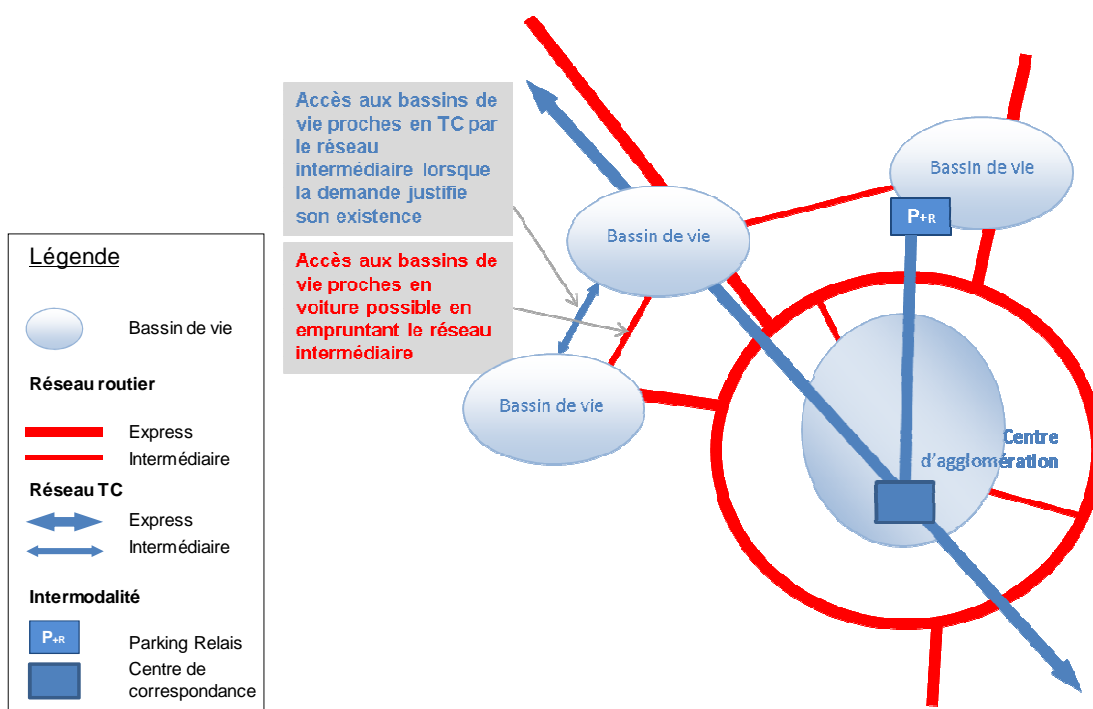
Dans la mesure du possible, **les modes doux sont encouragés** par des services et aménagement adaptés (location vélo à assistance électrique (VAE), etc.).

Le **principe d'organisation des transports en commun** est le suivant :

- relier les pôles principaux des bassins de vie voisins par des lignes de niveau de service « intermédiaire » lorsque la demande le justifie.

L'offre routière est de niveau de service « intermédiaire » lorsque l'utilisation des TC est impossible. Par ailleurs, une **offre routière adaptée** doit être assurée pour l'accès aux pôles économiques à rayonnement d'agglomération (ex : hôpitaux, parc naturel,...).

Figure 5 Principe d'organisation des déplacements pour les relations entre bassins de vie proches de première ou deuxième couronne ou entre pôles



Conclusions

La stratégie multimodale des déplacements propose **une vision globale et cohérente de l'organisation des déplacements à long terme pour l'agglomération**. Elle en définit les principes par mode et par type de relation.

En tant que document stratégique de long terme, elle se nourrit des documents de planification et sert également d'orientation pour leur actualisation.

Les éléments d'ordre stratégique définis par la stratégie sont déclinés territorialement dans les Plans de Déplacements de Secteurs (PDS).