

N° 16.064

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS
DU COMITE SYNDICAL**

Séance du 9 décembre 2016

OBJET : Arrêt du projet de Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise
avant enquête publique

Date de convocation : 1^{er} décembre 2016

Nombre de délégués en exercice le jour de la séance : 28

Nombre de présents : 21

Nombre de pouvoirs : 6

Nombre de voix exprimées : 22 (5 abstentions)

L'an deux mille seize, le neuf du mois de décembre, à 9h00, les membres du Comité Syndical du SYTRAL (syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise) se sont réunis au siège du syndicat, sur la convocation qui leur a été adressée par Mme Annie GUILLEMOT, Présidente.

TITULAIRES PRESENTS :

Mme AGARRAT, MM. BRET, BUFFET, COCHET, COULON, CRIMIER,
Mme DI FOLCO, M. FAURITE, Mme GUILLEMOT, MM. HEMON, JULLIEN,
M. PASSI, Mme PEILLON, MM. QUINIOU, RANTONNET, ROCHE,
MM. RUDIGOZ, VALERO, VINCENT, Mme VULLIEN.

SUPPLEANT PRESENT :

Mme BRUGNERA (suppléante de M. PHILIP).

TITULAIRES EXCUSES :

MM. COLLOMB, da PASSANO, GUILLOTEAU, HAVARD, PFEFFER, PHILIP,
MM. UHLRICH, VESCO.

POUVOIRS :

M. COLLOMB à Mme GUILLEMOT,
M. da PASSANO à Mme VULLIEN,
M. GUILLOTEAU à Mme AGARRAT,
M. HAVARD à M. BUFFET,
M. PFEFFER à M. VALERO,
M. VESCO à Mme PEILLON.

Secrétaire de séance : Mme PEILLON

.../...

LE COMITE SYNDICAL

VU le rapport par lequel Madame la Présidente expose ce qui suit :

Mesdames, Messieurs, mes chers collègues,

Vu le Code des transports et notamment ses articles L. 1214-1 et suivants,

Vu le Code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-3 et suivants,

Vu la délibération du Comité syndical du SYTRAL n° 15.011 en date du 5 mars 2015 prescrivant la révision du PDU de l'agglomération lyonnaise,

Vu la délibération du Comité syndical du SYTRAL n° 16.054 en date du 9 décembre 2016 arrêtant le bilan de la concertation,

Par délibération en date du 5 mars 2015, le Comité syndical du SYTRAL a prescrit la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération lyonnaise, en a fixé les objectifs et défini les modalités de concertation.

Par délibération en date du 9 décembre 2016, le Comité syndical du SYTRAL a constaté que les modalités de concertation annoncées par la délibération du 5 mars 2015 ont été effectivement mises en œuvre et en a arrêté le bilan.

L'objet de la présente délibération porte sur l'arrêt du projet de PDU de l'agglomération lyonnaise 2017-2030, annexé à la présente délibération.

L'historique de la démarche

Le premier PDU de l'agglomération lyonnaise a été adopté il y a bientôt vingt ans, en 1997.

Le second PDU de l'agglomération lyonnaise a été approuvé en 2005.

Le 5 mars 2015, le Comité syndical a délibéré sur l'engagement de la révision du PDU. Cette délibération fixait les objectifs suivants à la démarche de révision du PDU :

- Permettre une meilleure prise en compte de l'interface avec les territoires voisins ;
- Favoriser la diversification des pratiques modales à l'échelle de l'agglomération lyonnaise dans le cadre d'une approche multimodale ;
- Anticiper les besoins d'adaptation des réseaux de transports collectifs ;
- Améliorer la qualité du cadre de vie en réduisant l'exposition des populations aux nuisances liées au trafic automobile ;
- Inscrire pleinement les modes actifs dans la politique de déplacements au service de la santé publique ;
- Développer une approche globale des services à la mobilité ;
- Trouver des solutions adaptées aux territoires peu denses face aux enjeux de vulnérabilité énergétique ;
- Mieux intégrer le transport de marchandises en ville dans la politique globale de déplacements ;
- Mettre en place un travail partenarial pour la révision, la mise en œuvre et le suivi du PDU.

Ainsi en mettant en révision le PDU, le SYTRAL entend maintenir voire renforcer la dynamique actuelle en faveur d'une organisation efficiente des modes de déplacements alternatifs à la voiture solo en définissant une organisation globale des déplacements, financièrement viable et équitable et mettant en regard les modes de vie des habitants, l'impératif de dynamisme économique, l'indispensable réduction des nuisances liées aux déplacements et leur niveau d'acceptabilité sociale.

La démarche doit à terme conduire, après enquête publique, à l'approbation du PDU de l'agglomération lyonnaise 2017-2030 dont le projet est ici soumis au Comité syndical.

La démarche projet

Le projet de PDU de l'agglomération lyonnaise 2017-2030, porte sur le territoire de la Métropole de Lyon, de la communauté de communes de l'Est Lyonnais et des communes de Brindas, Chaponost, Grézieu-la-Varenne, Messimy, Sainte-Consoce, Thurins.

La démarche projet mise en place se caractérise de la façon suivante :

1/ En premier lieu, la révision du PDU de l'agglomération lyonnaise s'est inscrite dans un contexte d'actualisation du projet politique de développement du territoire.

En matière de politique de déplacements, le nouveau PDU porte ainsi un projet qui s'appuie sur le bilan des PDU antérieurs et intègre les orientations et objectifs des nouveaux documents cadres et de planification de l'agglomération.

A cet égard, le PDU de l'agglomération lyonnaise doit être compatible avec :

- les orientations de la directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise, approuvée par décret en date du 9 janvier 2007 et modifiée le 25 mars 2015 ;
- les orientations des SCOT de l'Agglomération Lyonnaise et de l'Ouest Lyonnais, respectivement approuvés les 16 décembre 2010 et 2 février 2011 ;
- la planification régionale de l'intermodalité, le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) de Rhône-Alpes approuvé par le Conseil régional le 17 avril 2014 et qui a fait l'objet d'un arrêté préfectoral en date du 24 avril 2014 ;
- les objectifs fixés pour chaque polluant par le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise, approuvé le 30 juin 2008 et révisé le 26 février 2014.

Il prend en compte les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et est compatible avec les règles générales du fascicule de ce schéma.

Au-delà de ce cadre, le PDU vise à doter l'agglomération d'une ambition renouvelée, en organisant un système de mobilité plus durable au service d'une agglomération multipolaire, attractive et solidaire.

A/ Il s'agit tout d'abord **d'affirmer le droit à la ville pour tous**, c'est-à-dire d'offrir la possibilité pour chacun d'accéder aux territoires qui composent l'agglomération. 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.

B/ Les conditions de mobilité offertes pour répondre à cette première ambition visent **l'amélioration de la santé publique et du cadre de vie** en privilégiant les modes alternatifs à la voiture utilisée en solo. Il s'agit de rechercher l'utilisation du bon mode de déplacement au bon endroit, en conciliant contraintes individuelles et enjeux collectifs.

C/ Cette agglomération agréable à vivre et accessible pour tous doit disposer d'un système de mobilité conçu selon une approche multimodale et dont l'une des vocations fondamentales est de **conforter l'organisation multipolaire du territoire** ainsi que la construction de la ville des courtes distances.

Les services de mobilité alimentent donc une organisation du territoire qui valorise et conforte le rôle des polarités au sein de chaque bassin de vie permettant ainsi de diminuer les distances de déplacement.

D/ L'ambition est aussi de **redonner aux espaces publics une échelle humaine** pour qu'ils retrouvent leur rôle dans la construction du lien social en dépassant les approches fonctionnalistes de gestion des flux. L'agrément de l'espace public et la priorité accordée aux modes actifs valorise et conforte **la ville des courtes distances**.

E/ **Partager ce projet de territoire** avec les habitants et les acteurs économiques ou institutionnels qui le font vivre au quotidien est un impératif. Il s'agit donc de mettre en place de nouvelles modalités de dialogue pour la mise en œuvre de cette politique de mobilité.

F/ Enfin, dans le contexte actuel de raréfaction de l'argent public il s'agit de mettre en œuvre des choix cohérents qui **garantissent la viabilité financière à court, moyen et long terme** de ce système de mobilité.

2/ En deuxième lieu, le projet de PDU de l'agglomération lyonnaise a volontairement été élaboré dans une démarche partenariale et concertée.

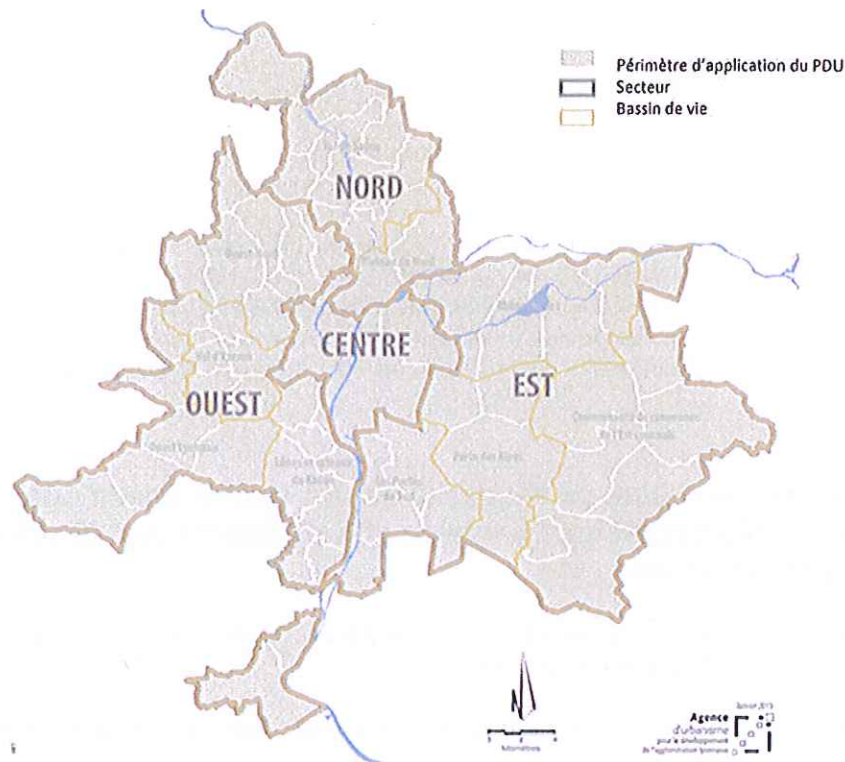
Le SYTRAL a fait le choix stratégique d'un processus partenarial ouvert et transparent, afin que le PDU 2017-2030 constitue un document partagé par les acteurs en charge de sa mise en œuvre.

Le SYTRAL a dûment mis en œuvre les procédures collaboratives prévues par les textes en vigueur :

- L'article L. 1214-14 du Code des transports disposant que les services de l'État, ainsi que les régions et les départements en tant qu'AOT ou de gestionnaires de réseau routier, et le président de l'établissement en charge du SCOT, sont associés à l'élaboration du PDU ;
- L'article L. 1214-14 du Code des transports disposant que « *Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les CCI et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L141-1 du Code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet* ».

Au-delà, le SYTRAL a souhaité engager une dynamique de travail partenarial afin de faire du PDU un document partagé qui donne un nouvel élan à la politique de déplacements de l'agglomération. Ainsi, les acteurs institutionnels en charge de la mise en œuvre des politiques de déplacements, ont pu travailler conjointement à la définition d'une stratégie globale qui traite de tous les modes et de tous les enjeux associés (urbanisme, santé publique ...).

Les conditions d'un dialogue constructif avec les territoires ont été organisées au travers d'une démarche d'échange et de rencontre particulière avec les élus des communes du périmètre d'application du PDU. Pour cela, deux sessions de réunions territoriales ont permis de réunir les maires ou leurs représentants dans le cadre d'une approche par grands secteurs géographiques, incluant les Conférences Territoriales des Maires de la Métropole de Lyon, la CCEL et les six communes de l'Ouest Lyonnais. Cela a donné lieu à deux séries de réunions portant sur 4 grands secteurs tels que représentés dans la carte suivante.



La première session de réunions territoriales s'est déroulée à l'automne 2015. Ces premières réunions visaient deux objectifs :

- informer et débattre avec les élus des territoires sur les grands défis pour la révision du PDU de l'agglomération lyonnaise ;
- échanger avec les élus sur les enjeux propres à chaque territoire.

Dans ce cadre, les points abordés ont été notamment :

- le rôle et la portée d'un Plan de Déplacements Urbains ;
- la démarche de révision du PDU de l'agglomération ;
- une première approche des enjeux transversaux à l'échelle de l'agglomération ;
- diagnostic et enjeux du territoire concerné.

109 élus ont participé à cette première session de réunions qui a permis au SYTRAL de prendre connaissance du regard porté par les élus locaux sur les enjeux de mobilité de leur territoire.

Le travail de définition des orientations du PDU s'est ensuite appuyé sur les enseignements de ces réunions, prenant en considération les expressions et arbitrages des élus.

Enfin une seconde session de réunions territoriales réalisée au printemps 2016 a permis d'aborder notamment les points suivants :

- premières grandes orientations et objectifs à l'échelle de l'agglomération ;
- proposition de déclinaison des orientations et actions pour chaque territoire.

96 élus ont participé à cette seconde session de réunions qui a permis de partager avec tous, les enjeux et objectifs et pour aboutir au meilleur plan d'action à mettre en œuvre.

Le SYTRAL a par ailleurs souhaité inscrire le PDU dans **une démarche volontaire et innovante de concertation et d'expertise**, qui permette tant l'intervention du citoyen (dans ses différentes facettes d'usager, d'habitant, de riverain, etc.) que l'apport des professionnels, techniciens, spécialistes ou représentants de la société civile. Le SYTRAL a ainsi retenu un dispositif de concertation ambitieux, reposant sur :

- des ateliers partenariaux / groupes de travail technique ;

- des séances de travail avec des habitants non spécialistes ;
- une conférence-débat ouverte à tous ;
- un espace dédié d'information et d'expression sur le site internet du SYTRAL.

Au fondement du projet se retrouve ainsi la volonté du SYTRAL d'asseoir l'élaboration du PDU sur une dynamique partenariale forte et sur une concertation ouverte avec les acteurs du territoire.

La méthodologie retenue s'est structurée autour de différentes instances : la Commission SYTRAL instituée par la délibération 15.044 du 19 juin 2015, le Comité de pilotage des partenaires du PDU associant la Métropole de Lyon, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département du Rhône, l'Etat et les syndicats mixtes en charge des Schémas de Cohérence Territoriale concernés, et le Comité syndical du SYTRAL. Cette structuration de la démarche PDU a permis d'encadrer la construction d'un projet partagé.

3/ En troisième lieu, un diagnostic a été réalisé avec l'Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise afin de fonder la définition des objectifs et du plan d'action.

Ce diagnostic a en outre été alimenté et complété par les participants aux groupes de travail technique mis en place dans la phase de concertation.

Dans le cadre de la démarche PDU, le projet a retenu du diagnostic les enseignements suivants :

****Une agglomération dynamique, avec des fragilités à résorber***

- Un fort développement démographique, un dynamisme économique porté par les services
- Habitat et emploi : une déconnexion croissante au sein de l'agglomération
- Une aire d'influence qui s'est élargie
- Un dynamisme métropolitain qui doit profiter à toutes les populations et à tous les territoires
- 250 000 habitants du centre de l'agglomération régulièrement exposés à une pollution atmosphérique importante

****Un développement important des réseaux et services de mobilité depuis quinze ans***

- Un développement considérable du réseau et de l'offre de transport collectif, qui demande à être poursuivi
- Un réseau routier dense, confronté à des problèmes de congestion et générateur de nuisances
- De nouveaux services et un réseau en développement pour continuer à augmenter l'usage du vélo
- L'essor de nouveaux services de mobilité : vers un changement du rapport à l'automobile ?
- Différents dispositifs pour inciter au changement de comportement
- Un contexte institutionnel et financier en mouvement

****Stationnement et partage de l'espace public : deux leviers d'action majeurs à mobiliser***

- Des politiques de stationnement qui interrogent la place de la voiture particulière sur l'espace public
- Un espace public encore majoritairement dédié à la voiture alors qu'il est de plus en plus sollicité pour d'autres usages

****Des pratiques de mobilité aux évolutions encourageantes***

- La mobilité individuelle baisse mais les déplacements augmentent globalement dans l'agglomération
- L'automobile : un recul qui se confirme
- Deux modes en progression : les transports collectifs et la marche
- Un usage du vélo conforté, avec des pratiques en évolution
- Des potentiels d'évolution en matière de report modal
- Un transport de marchandises essentiellement routier, des enjeux importants pour la qualité de l'air et l'occupation de l'espace public

****Des problématiques hétérogènes selon les territoires***

- Le secteur centre (Lyon et Villeurbanne) : territoire de prédilection des modes actifs

- Le secteur est : territoire-clé du développement de l'agglomération, large croissant s'étendant depuis le bassin du Rhône amont au nord jusqu'au Rhône aval au sud, et où l'utilisation de la voiture reste importante
- Le secteur ouest : territoire contrasté s'étendant depuis le secteur des Monts d'Or au nord jusqu'au Rhône aval au sud, et où le ferroviaire apparaît structurant, mais où le réseau routier et son utilisation restent majeurs
- Le secteur nord : territoire à l'accessibilité contrainte, du Val de Saône et Plateau Nord, où les réseaux structurants de transport collectif constituent un enjeu majeur

****Eclairage prospectif***

Le projet de PDU 2017-2030 prend en considération les enseignements du diagnostic, en mettant au jour les tendances concernant différents domaines : socio-démographiques, développement urbain et économique, évolutions des comportements et des pratiques de mobilité, développement des réseaux et services de transport, etc.

Ils font l'objet d'un éclairage prospectif qui vise à mieux préciser et anticiper les enjeux qui se posent en matière de déplacements à l'horizon 2030 où les pratiques de déplacement ne se fonderont plus sur les mêmes logiques que celles observées antérieurement.

4/ Enfin, conformément aux exigences légales et réglementaires, le projet de PDU de l'agglomération lyonnaise 2017-2030 a fait l'objet d'une évaluation environnementale.

La démarche projet a donné lieu à l'établissement d'un rapport environnemental, lequel notamment :

- décrit l'état initial de l'environnement ;
- identifie et évalue les effets notables que peut avoir la mise en œuvre du PDU sur l'environnement ainsi que les solutions de substitution raisonnables ;
- présente les mesures prévues pour réduire et, dans la mesure du possible, compenser les incidences négatives notables que l'application du PDU peut entraîner sur l'environnement ;
- définit les critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement afin d'identifier notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et d'envisager, si nécessaire, les mesures appropriées.

Le projet de PDU de l'agglomération lyonnaise 2017-2030

Composition du projet

Le projet de PDU de l'agglomération lyonnaise 2017-2030 présente, dans un document unique, un volet planification et un volet programmation. Ce document est organisé autour de 5 parties et intègre en outre un glossaire.

Conformément à l'article R1214-1 du Code des transports, le projet de PDU de l'agglomération lyonnaise 2017-2030 comprend une annexe accessibilité.

Contenu du projet

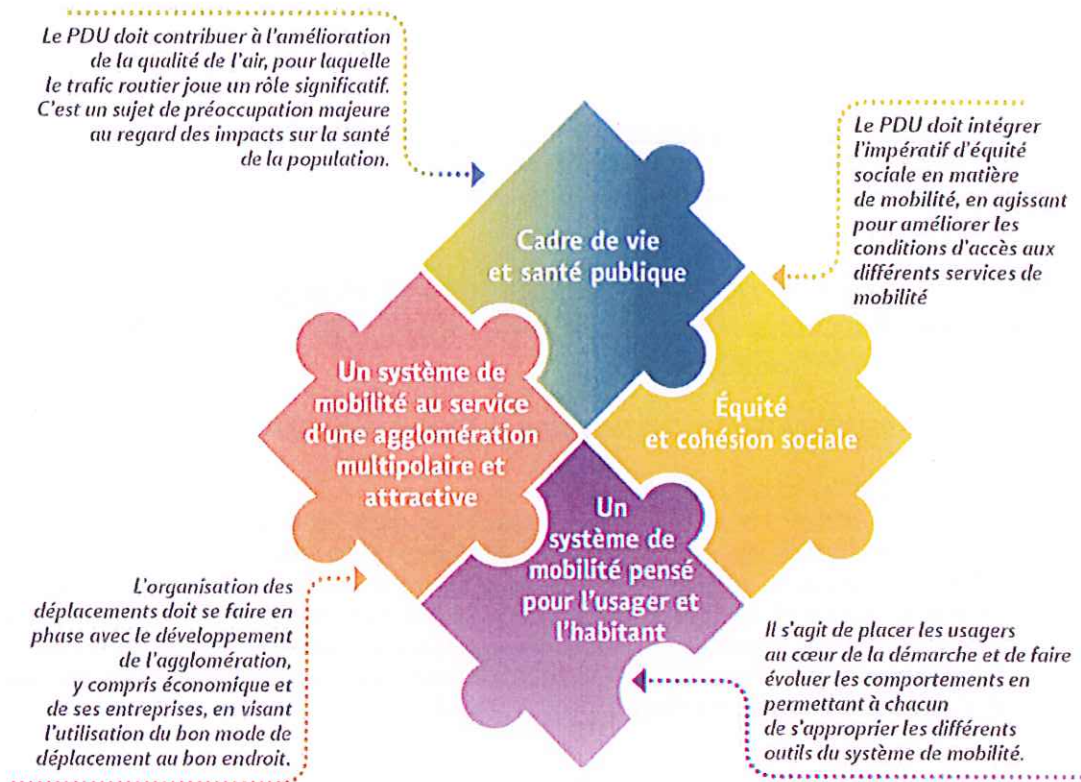
Le PDU est organisé autour de 5 parties:

1. Le projet : un système de mobilité durable au service d'une agglomération multipolaire attractive et solidaire
2. Le plan d'action
3. Focus par secteur
4. Evaluation financière du plan d'action
5. Modalités de suivi et d'évaluation

➤ Partie 1 : « Le projet : un système de mobilité durable au service d'une agglomération multipolaire attractive et solidaire »

Les fondements de la démarche d'élaboration du projet sont issus des éléments suivants : points clés des bilans des précédents PDU, synthèse entre le projet de territoire et les enjeux environnementaux et de santé publique, travail partenarial et concertation, enseignements du diagnostic.

Ils ont permis d'identifier les 4 enjeux majeurs suivants :



Le défi que le PDU de l'agglomération lyonnaise doit relever est de viser à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité, de facilité d'accès, d'équité et de cohésion sociale d'une part, et les préoccupations liées au cadre de vie, à la protection de l'environnement et à la santé publique d'autre part.

Aussi, en réponse aux quatre enjeux majeurs identifiés pour la politique de déplacements de l'agglomération, le projet de PDU de l'agglomération lyonnaise 2017-2030 fixe ainsi les objectifs-cibles suivants :

1/ Un objectif ambitieux de répartition modale

Cet objectif traduit l'ambition du projet en matière d'évolution des comportements de mobilité.

Le PDU 2017-2030 entend sur ce thème poursuivre la dynamique globale engagée en faveur de la baisse de l'usage de la voiture. Le projet vise donc un horizon 2030 où les pratiques de déplacement se seront modifiées et où la mise en place de la ville des courtes distances et d'une politique de mobilité ambitieuse se traduira par une utilisation accrue des modes alternatifs et redonnera sa juste place à la voiture individuelle.

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 ses auxiliaires),
- 22% de déplacements en transports collectifs (urbains et non urbains),
- 8% de déplacements en vélo.

2/ Les objectifs liés aux enjeux de santé publique et de cadre de vie

La qualité du cadre de vie constitue un enjeu majeur du PDU, notamment aux fins de conforter le dynamisme et l'attractivité de l'agglomération lyonnaise. Il s'agit alors de résorber les nuisances générées par la circulation automobile (pollution de l'air, bruit, occupation de l'espace public, coupures urbaines...) pour améliorer la qualité de vie de tous.

La prise en compte des enjeux de santé publique implique en particulier de diminuer la pollution atmosphérique ainsi que les nuisances sonores liées aux transports et aux déplacements.

Le projet de PDU fixe également des objectifs en matière d'activité physique et de sécurité des déplacements afin de s'inscrire dans une approche globale de l'amélioration de la santé publique par le prisme de la politique de mobilité.

Enfin, le projet de PDU intègre des enjeux globaux de lutte contre le changement climatique et entend contribuer localement aux engagements internationaux en la matière.

Objectifs :

Réduire d'au moins 5% en 2030 les kilomètres parcourus par les voitures particulières et le transport routier de marchandises par rapport à 2015 sur le territoire d'application du PDU.

Réduire sur le territoire d'application du PDU les émissions de polluants locaux (NOx, PM10) pour répondre aux objectifs découlant du PPA et du SRCAE :

- Pour les NOx, réduire de plus de 85% les émissions liées au transport en 2030 par rapport à 2007
- Pour les PM10, réduire de plus de 60% les émissions liées au transport en 2030 par rapport à 2007

Réduire de plus de 35% les émissions de gaz à effet de serre sur le territoire d'application du PDU en 2030 par rapport à 2005

Inciter à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture individuelle pour permettre aux habitants de l'agglomération de réaliser les 30 mn d'activité physique quotidienne recommandées par l'OMS

Réduire de moitié le nombre de tués (32 en 2014) et de blessés graves (2408 en 2014) liés aux accidents de la circulation sur le territoire du PDU d'ici 2030, en particulier parmi les usagers des modes actifs

3/ Les objectifs liés à l'enjeu d'équité et de cohésion sociale

La mobilité constitue un facteur essentiel d'intégration sociale. Or, il subsiste dans l'agglomération des inégalités sociales et territoriales dans l'accès à la mobilité. Il s'agit donc d'améliorer les conditions

effectives d'accès aux services de mobilité existants et d'accompagner les publics les plus vulnérables dans leurs parcours de mobilité.

De même, et en dépit des améliorations réalisées, plusieurs quartiers d'habitat social connaissent encore des difficultés de desserte par le transport public ou l'ensemble des services de mobilité. Le désenclavement de ces quartiers constitue un objectif majeur du PDU.

Enfin, la mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement pour les personnes à mobilité réduite est affirmée comme une priorité. Au-delà, il importe de prendre conscience que les améliorations apportées aux cheminements, dispositifs d'information et de signalétique, au matériel roulant des systèmes de transports collectifs et à leurs infrastructures, sont autant de progrès pour l'ensemble des usagers.

Objectifs :

Améliorer les conditions effectives d'accès à l'ensemble des services de mobilité

Accompagner les publics les plus vulnérables dans leurs parcours de mobilité, notamment pour favoriser l'accès à l'emploi

Offrir des services de mobilité adaptés aux besoins des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville

Assurer une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite de l'ensemble de la chaîne de déplacements

4/ Les objectifs liés à un système de mobilité pensé pour l'utilisateur et l'habitant

Le développement de l'offre de mobilité peut ne pas suffire à faire évoluer les pratiques. L'un des champs d'actions prioritaires est alors de susciter et d'accompagner les changements de comportement aux fins de permettre la bonne appropriation par chacun de la diversité des solutions existantes.

Cela concerne à la fois la lisibilité et la simplicité de l'accès à l'information, aux titres de transport et aux services dans le cadre d'une approche multimodale et unifiée.

Cela concerne également les acteurs économiques (employeurs, transporteurs, etc.), pouvant être porteurs d'initiatives concourant à l'atteinte des objectifs poursuivis par le PDU.

Objectifs :

Susciter et accompagner les changements de comportement en faveur d'une mobilité durable

Simplifier le vécu des habitants en matière de mobilité quotidienne

Coordonner et intégrer les interventions des institutions publiques

Renforcer les complémentarités avec les acteurs privés impliqués dans les politiques de mobilité

5/ Les objectifs liés à un système de mobilité au service de la construction d'une agglomération multipolaire et attractive

Le projet de PDU organise un système de mobilité qui alimente l'organisation projetée pour le territoire d'une part, par le SCOT de l'agglomération lyonnaise, à savoir une agglomération multipolaire et une « ville des courtes distances » par le renforcement des polarités urbaines et par la priorité accordée aux

transports collectifs, au vélo et à la marche ; et d'autre part par le SCOT de l'Ouest Lyonnais au travers de « villages densifiés ».

Cela implique à la fois de renforcer les réseaux de transports collectifs et de promouvoir les alternatives à l'usage de la voiture solo sur l'ensemble de l'agglomération, voire à l'échelle du bassin de vie.

Garantir la viabilité financière du système de mobilité apparaît en outre comme un enjeu majeur. Le programme d'actions du PDU intègre ces contraintes et vise à optimiser les ressources disponibles. Il prévoit également d'étudier la participation des usagers, en s'interrogeant sur une tarification des déplacements qui favorise le report modal tout en étant socialement équitable.

Par ailleurs, il y a aujourd'hui un impératif de rapprochement entre les politiques menées en matière de mobilité et d'espace public. L'objectif est d'assurer la cohérence entre le partage de l'espace public et les objectifs de la politique de déplacements et de stationnement, en prenant en compte les performances attendues des différents modes mais aussi de l'espace public dans sa globalité (agrément, confort, sécurité, lisibilité, aménités...).

En la matière, le projet de PDU détermine les principes régissant l'organisation du stationnement afin que ce levier joue pleinement son rôle et que les actions portées par les différents acteurs concernés soient cohérentes et au service des objectifs du PDU. Ce levier a aussi vocation à être envisagé dans une perspective résolument multimodale, en s'intéressant également au stationnement pour les vélos, le covoiturage, l'autopartage, les véhicules de transport public, les taxis...

Enfin, le projet de PDU renforce la prise en compte du transport de marchandises dans la politique de déplacements de l'agglomération en définissant les conditions d'organisation permettant de répondre aux besoins des activités économiques tout en réduisant, en lien avec les professionnels du secteur, l'impact environnemental de l'acheminement et des livraisons des marchandises.

Objectifs :

Organiser la multimodalité en lien avec les spécificités des territoires, en offrant un bouquet de services articulant en bonne cohérence les systèmes traditionnels et les nouveaux services à la mobilité

Renforcer les réseaux de transports collectifs pour répondre aux enjeux de développement de l'agglomération tout en garantissant leur viabilité financière

Accompagner le dynamisme économique de l'agglomération en intégrant le transport de marchandises dans le système de mobilité aux différentes échelles de territoire en lien avec leurs politiques d'aménagement

Concevoir un espace public à échelle humaine, contribuant à la lutte contre la sédentarité et à la diminution de la place occupée par la voiture individuelle en circulation et en stationnement

➤ **Partie 2 : « le Plan d'action »**

Le PDU de l'agglomération lyonnaise 2017-2030 constitue un document de planification définissant la stratégie en matière de mobilité et comportant un plan d'action pour atteindre les objectifs fixés.

Le plan d'action du PDU se caractérise par un double horizon temporel :

- un horizon à moyen terme, qui correspond à un horizon de programmation fine et au jalon de l'évaluation (5 ans) ;
- un horizon prospectif à 2030, qui correspond à une approche de type phasage ou priorisation mais qui fera l'objet de précisions à l'occasion de l'établissement des futures programmations des collectivités concernées.

Le choix a été fait de structurer le plan d'action dans le cadre d'une stratégie fondée sur les huit axes suivants :

- une mobilité sans couture
- un espace public accueillant et facilitant pour les modes actifs
- des transports collectifs performants et attractifs
- une mobilité automobile régulée et raisonnée
- susciter et accompagner le changement de comportements
- favoriser l'accès à la mobilité pour tous, aux plus vulnérables et dans tous les territoires
- des transports de marchandises intégrés
- modalités de mise en œuvre et financement

Les actions, rattachées à ces huit axes stratégiques, sont regroupées par famille dans des fiches-actions.

LE PLAN D'ACTION DU PROJET DE PDU DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE 2017-2030 :

Le système multimodal des déplacements

Axe stratégique 1 – Une mobilité sans couture

Fiche-action 1.1 – Une information multimodale et accessible à tous

Action 1 : Concevoir un schéma directeur d'information multimodale

Action 2 : Pérenniser et mieux faire connaître les outils numériques existants

Action 3 : Déployer des moyens de communication téléphonie et internet dans le réseau métro

Fiche-action 1.2 – Offrir une billettique et des tarifications combinées pour favoriser la multimodalité et l'intermodalité

Action 1 : Améliorer l'interopérabilité des systèmes billettiques

Action 2 : Élargir la palette des services pouvant être hébergés sur les supports billettique des réseaux de transports collectifs

Action 3 : Viser une tarification multimodale claire et cohérente, élargie à d'autres services de mobilité que les transports collectifs

Action 4 : Améliorer la connaissance de l'usage des différents services de mobilité

Action 5 : Proposer un réseau de distribution des titres élargi et plus homogène

Fiche-action 1.3 – Mettre en œuvre une stratégie multimodale de rabattement et de diffusion vers et depuis les transports collectifs

Action 1 : Définir une gouvernance adaptée pour mettre en œuvre la stratégie multimodale de rabattement et de diffusion

Action 2 : Décliner la stratégie multimodale de rabattement et de diffusion sur les pôles d'échanges de l'agglomération

Action 3 : Définir des principes partagés de conception, d'aménagement et de gestion des pôles d'échanges

Action 4 : Mettre en œuvre un plan d'action hiérarchisé pour faire évoluer les pôles d'échanges de l'agglomération

Axe stratégique 2 – Un espace public accueillant et facilitant pour les modes actifs

Fiche-action 2.1 – Améliorer la sécurité, la qualité d'accueil et l'agrément de l'espace public

Action 1 : Réaliser et diffuser des référentiels d'aménagement pour mieux intégrer les modes actifs dans les projets urbains et de voirie

Action 2 : Mieux connaître l'accidentologie du territoire et sensibiliser au partage de la rue

Action 3 : Apaiser les vitesses de circulation

Fiche-action 2.2 – Faciliter et encourager les déplacements à pied

Action 1 : Développer les liaisons et les aménagements piétons

Action 2 : Améliorer l'information et la signalétique pour les piétons

Action 3 : Développer la complémentarité de la marche avec les transports collectifs

Action 4 : Connaître, communiquer et dialoguer

Fiche-action 2.3 – Encourager et rendre performants les déplacements à vélo

Action 1 : Développer les aménagements et liaisons cyclables

Action 2 : Renforcer l'offre de stationnement vélo

Action 3 : Guider et orienter les cyclistes

Action 4 : Renforcer l'offre de vélos en libre-service

Action 5 : Développer et diversifier les services vélo
Action 6 : Connaître, communiquer et dialoguer

Fiche-action 2.4 – Améliorer l'intégration urbaine des infrastructures de transport

Action 1 : Réduire les nuisances et les effets de coupures liés aux grandes infrastructures de transport pour valoriser le territoire

Action 2 : Assurer les liens de part et d'autre des obstacles physiques

Axe stratégique 3 – Des transports collectifs performants et attractifs

Fiche-action 3.1 – Augmenter la capacité du réseau structurant et renforcer sa fiabilité

Action 1 : Augmentation de capacité et renouvellement du parc métro

Action 2 : Augmentation de capacité et renouvellement du parc tramway

Action 3 : Augmentation de capacité et amélioration de la robustesse de l'infrastructure ferroviaire

Fiche-action 3.2 – Poursuivre le maillage du réseau structurant de transports collectifs urbains

Action 1 : Poursuivre le développement du réseau métropolitain

Action 2 : Structuration du réseau maillé d'agglomération

Fiche-action 3.3 – Améliorer la performance du réseau de bus urbain

Action 1 : Définir et mettre en œuvre un schéma d'amélioration de la performance des lignes de bus

Action 2 : Améliorer l'efficacité des déplacements intermodaux dans le Val de Saône en lien avec le Centre de l'agglomération

Fiche-action 3.4 – Renforcer les liens en transports collectifs avec les territoires voisins

Action 1 : Aménagement de voies réservées aux transports collectifs sur les voies structurantes d'agglomération

Action 2 : Étude des conditions de réalisation d'une liaison structurante de transport collectif routier sur l'emprise ferroviaire Pont-de-Chéruy – Meyzieu

Action 3 : Amélioration de la desserte interdépartementale en transports collectifs du Val de Saône

Action 4 : Évolution du réseau ferroviaire de l'Ouest Lyonnais

Action 5 : Évolution des dessertes entre le périmètre d'application du PDU, le département du Rhône et les départements voisins

Fiche-action 3.5 – Réduire les nuisances induites par le fonctionnement des réseaux de transports collectifs

Action 1 : Maintenir le rythme de renouvellement du parc des bus TCL

Action 2 : Définir et mettre en œuvre une stratégie en matière d'électrification du parc bus TCL

Action 3 : Poursuivre les actions de formation à l'éco-conduite des conducteurs de bus TCL

Action 4 : Poursuivre les actions visant la réduction des nuisances sonores générées par le réseau TCL

Fiche-action 3.6 – Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs

Action 1 : Mise en accessibilité du réseau TCL

Action 2 : Mise en accessibilité du réseau TER

Action 3 : Démarche partenariale sur les projets et commission métropolitaine d'accessibilité

Fiche-action 3.7 – Renforcer la sécurité sur le réseau TCL pour permettre à chacune et chacun de voyager en toute tranquillité

Action 1 : Poursuivre les partenariats avec les acteurs de la sécurité publique et de l'éducation

Action 2 : Sensibiliser les publics jeunes pour réduire le vandalisme

Action 3 : Améliorer la sécurité et la tranquillité des femmes dans le réseau TCL

Action 4 : Poursuivre l'équipement du réseau TCL en système de vidéoprotection

Axe stratégique 4 – Une mobilité automobile régulée et raisonnée

Fiche-action 4.1 – Un réseau de voirie optimisé et hiérarchisé

Action 1 : Requalifier la partie urbaine de l'axe A6/A7 déclassé en boulevard urbain apaisé

Action 2 : Compléter le maillage routier de l'agglomération

Action 3 : Réaliser le projet d'Anneau des Sciences

Action 4 : Mettre en œuvre une stratégie d'exploitation du réseau de voirie favorisant le partage spatial et temporel de l'espace public

Action 5 : Assurer une gestion et un entretien patrimonial du réseau viaire adaptés et durables

Fiche-action 4.2 – Favoriser les usages partagés de la voiture

Action 1 : Développer l'usage du covoiturage sur l'aire métropolitaine lyonnaise

Action 2 : Définir et mettre en œuvre un cadre de coopération publique/privée permettant de favoriser, encadrer et réguler les services d'autopartage

Action 3 : Mieux prendre en compte le rôle des taxis dans la mobilité quotidienne des habitants

Fiche-action 4.3 – Une politique de stationnement cohérente et favorisant la multimodalité

Action 1 : Améliorer la connaissance et la communication sur le stationnement dans l'agglomération

Action 2 : Renforcer la réglementation du stationnement sur voirie et son respect

Action 3 : Optimiser la gestion des parcs de stationnement en ouvrage

Action 4 : Encadrer la production de stationnement privé et encourager la mutualisation

Action 5 : Faciliter le stationnement des vélos

Action 6 : Réguler et organiser le stationnement des cars

Fiche-action 4.4 – Réduire les nuisances liées à la circulation automobile

Action 1 : Mettre en place une zone à faibles émissions dans le centre de l'agglomération

Action 2 : Aider financièrement le renouvellement du parc de véhicules utilitaires légers

Action 3 : Favoriser un mix énergétique du parc roulant adapté au territoire

Action 4 : Réduire les nuisances des infrastructures de transport et aider à mieux s'en protéger

Action 5 : Mieux connaître et faire connaître l'état des nuisances environnementales

Action 6 : Mieux communiquer autour des actions menées lors des épisodes de pollution

Axe stratégique 5 – Susciter et accompagner le changement de comportements

Fiche-action 5.1 – Faire connaître et découvrir le bouquet de services pour une mobilité durable

Action 1 : Sensibiliser aux enjeux d'une mobilité durable et communiquer sur les services alternatifs à l'automobile

Action 2 : Développer les actions de découverte et d'expérimentation des différents services de mobilité

Action 3 : Organiser des événements incitant à l'évolution des pratiques de mobilité

Fiche-action 5.2 – Travailler avec les générateurs de déplacements pour faire évoluer les pratiques de mobilité

Action 1 : Renforcer le volet mobilité du Schéma d'accueil des entreprises

Action 2 : Accompagner le management de la mobilité dans les entreprises et les administrations

Action 3 : Accompagner le management de la mobilité dans les établissements scolaires et universitaires

Action 4 : Promouvoir dans les établissements scolaires une éducation à la mobilité durable assortie d'actions concrètes

Action 5 : Améliorer les connaissances, initier et soutenir les expérimentations de réduction choisie de la mobilité

Fiche-action 5.3 – Structurer les actions de management de la mobilité

Action 1 : Fédérer durablement les acteurs du management de la mobilité

Action 2 : Élaborer une stratégie partagée en matière de management de la mobilité

Action 3 : Développer les interfaces avec des acteurs relais pour mener des actions de conseil en mobilité sur le territoire du PDU

Axe stratégique 6 – Favoriser l'accès à la mobilité pour tous, aux plus vulnérables et dans tous les territoires

Fiche-action 6.1 – Améliorer la desserte tous modes des quartiers inscrits en politique de la ville

Action 1 – Mieux connaître les spécificités des quartiers inscrits en politique de la ville

Action 2 – Réduire les situations d'enclavement par une action sur les coupures urbaines

Action 3 – Amélioration des dessertes en transports en commun

Action 4 – Amélioration des liaisons piétonnes et cyclables

Fiche-action 6.2 – Mieux accompagner les publics fragiles dans leurs parcours de mobilité

Action 1 : Améliorer la connaissance sur la mobilité des publics vulnérables pour mieux les accompagner

Action 2 : Rendre effectif l'accès aux tarifications sociales pour les personnes à faibles ressources

Action 3 : Faciliter la prise en compte des problématiques de mobilité par les relais locaux des politiques sociales

Action 4 : Pérenniser la plateforme mobilité emploi insertion

Action 5 : Soutenir les dispositifs de sensibilisation et d'accompagnement à destination des publics fragiles

Action 6 : Initier et accompagner la mise en œuvre des PDIE de filières pour améliorer l'accès à l'emploi

Fiche-action 6.3 – Renforcer l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne du déplacement aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi qu'aux personnes âgées

Action 1 : Encourager la poursuite de la mise en œuvre des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

Action 2 : Développer la démarche qualité d'usage de la chaîne du déplacement

Action 3 : Réaliser une cartographie actualisée des emplacements de stationnement réservés aux personnes à mobilité réduite

Action 4 : Coordonner et harmoniser la mise en accessibilité sur le territoire

Axe stratégique 7 – Des transports de marchandises intégrés

Fiche-action 7.1 – Réduire l'impact environnemental des déplacements liés au transport de marchandises

Action 1 : Innover dans les outils de facilitation à l'acquisition de véhicules faibles émissions

Action 2 : Proposer des avantages compétitifs pour les professionnels les plus vertueux

Action 3 : Préserver des sites de logistique ferroviaire et embranchés fer et des sites de logistique fluviale

Action 4 : Préserver les sites multimodaux et routiers existants pour les activités logistiques les plus endogènes à l'agglomération et identifier des potentialités nouvelles

Fiche-action 7.2 – Consolider le cadre et les outils de partenariat avec les professionnels

Action 1 : Conforter l'instance de concertation Transport de Marchandises en Ville

Action 2 : Contractualiser pour renforcer l'opérationnalité et la visibilité des partenariats

Action 3 : Favoriser les autres espaces d'échanges et de dialogue avec les professionnels

Fiche-action 7.3 – Améliorer la connaissance sur la thématique du transport de marchandises par tous les acteurs concernés

Action 1 : Mettre en place un observatoire partenarial

Action 2 : Développer l'utilisation du logiciel FRETURB

Action 3 : Développer des outils et méthodes pilotes pour enrichir les données

Action 4 : Etudier et valoriser les atouts économiques et concurrentiels de l'élargissement du mix énergétique du parc roulant des transporteurs

Action 5 : Sensibiliser et former les professionnels, les décideurs et le grand public aux enjeux du transport de marchandises

Fiche-action 7.4 – Améliorer la prise en compte de la logistique dans les aménagements et équipements urbains

Action 1 : Développer la création d'espaces logistiques urbains de petite taille ou intégrés dans des hôtels logistiques

Action 2 : Intégrer systématiquement le sujet de la gestion des marchandises dans les projets d'aménagement, y compris dans une perspective d'intégration urbaine et paysagère

Action 3 : Expérimenter et déployer des solutions de mixité temporelle d'usage de l'espace public en faveur du transport de marchandises

Action 4 : Reconfigurer les aires de livraison sur l'espace public et contrôler leur usage

Axe stratégique 8 – Modalités de mise en œuvre et financement

Fiche-action 8.1 – Des lieux de dialogue et de discussion autour des politiques de déplacements

Action 1 : Améliorer la coordination des politiques de stationnement

Action 2 : Renforcer les partenariats avec les territoires voisins

Action 3 : Améliorer la coordination entre les politiques sectorielles et la politique de déplacements à toutes les échelles

Fiche-action 8.2 – Étudier, expérimenter et promouvoir de nouveaux outils et services de mobilité avec les acteurs privés

Action 1 : Favoriser la recherche et l'innovation numérique appliquée à la mobilité

Action 2 : Recenser, accompagner et promouvoir l'émergence de nouveaux services de transport

Fiche-action 8.3 – Garantir la viabilité financière du système de mobilité

Action 1 : Mettre en place un compte-déplacements

Action 2 : Lutter contre la fraude dans les transports collectifs

Action 3 : Optimiser les ressources financières et étudier l'opportunité de nouveaux systèmes de financement

Fiche-action 8.4 – Mise en œuvre et suivi du PDU

Action 1 : S'appuyer sur des partenariats ou des dialogues entre partenaires pour le suivi de la mise en œuvre du PDU

Action 2 : Mettre en place une démarche impliquant les habitants et usagers du territoire dans le suivi et la mise en œuvre du PDU

Action 3 : Décliner territorialement le PDU dans le cadre de plans locaux de mobilité

➤ **Partie 3 : « Focus par secteurs »**

Ces focus apportent d'abord un éclairage particulier sur chaque grand secteur (Centre, Est, Nord, Ouest) en rappelant les résultats de l'enquête déplacements 2015, la synthèse du diagnostic, et les principaux enjeux.

Les focus sectoriels déclinent par suite certaines des actions du PDU :

Focus sur le secteur Est

Les actions structurantes du PDU programmées d'ici 2022

Le maillage et l'augmentation des capacités métro et tramway
Le corridor T3 (Part Dieu – Vaulx-en-Velin – Décines – Meyzieu)
Les liaisons d'agglomération maillées
Améliorer la performance du réseau de bus
Améliorer la desserte tous modes des quartiers en politique de la ville
Études de faisabilité de grand contournement de l'agglomération lyonnaise
Etude d'un nouvel accès à Eurexpo
Schéma directeur d'agglomération de la gestion de trafic
La poursuite de la réalisation du Boulevard Urbain Est (BUE)
Le développement des modes actifs (vélo et marche à pied)

Les actions à programmer d'ici 2030

Développer l'utilisation du train
Développer le réseau de transports collectifs d'agglomération maillé
Orienter les usages de la voiture
Nouvel accès depuis l'A43 au droit de la Plaine Saint-Exupéry
L'accessibilité multimodale de tous les publics au Grand Parc Miribel Jonage
Susciter et accompagner les changements de mobilité

Focus sur le secteur Ouest

Les actions structurantes pour le PDU programmées d'ici 2022

Les évolutions à venir du réseau autoroutier
Développer l'utilisation du train
L'augmentation des capacités métro et tramway
L'extension du métro B aux Hôpitaux sud à Saint-Genis Laval
Etude pour une liaison en métro vers Alaï
Création d'un parc-relais à Grézieu-la-Varenne
Améliorer la performance du réseau de bus
Rendre compétitif et attractif l'usage des modes actifs

Les actions à programmer d'ici 2030

Une mobilité automobile raisonnée et régulée
Des transports collectifs performants et attractifs
Susciter et accompagner les changements de mobilité

Focus sur le secteur Nord

Les actions structurantes du PDU programmées d'ici 2022

Développer l'utilisation du train
L'aménagement des accès de la gare de Sathonay Camp – Rillieux
Organiser les rabattements vers les gares de la rive droite du Val de Saône
Améliorer la performance du réseau de bus urbain
Favoriser l'usage des modes actifs avec le Plan des mobilités actives.
Le schéma Directeur d'Agglomération de la Gestion du Trafic (SDAGT)
Adapter la desserte routière pour préserver l'attractivité du nord du secteur
Favoriser l'usage des modes actifs avec le Plan des mobilités actives

Les actions à programmer d'ici 2030

Vers un système de mobilité multimodale cohérent pour le Val de Saône
Une mobilité automobile raisonnée et régulée
Susciter et accompagner les changements de mobilité

Focus sur le secteur Centre

Les actions structurantes pour le PDU programmées d'ici 2022

Études de faisabilité de grand contournement de l'agglomération lyonnaise
Le devenir de la partie urbaine des autoroutes A6/A7
Des voiries réaménagées

La zone à faibles émissions
Les projets d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux
Des transports collectifs performants et attractifs
Le stationnement des cars Améliorer la desserte tous modes des quartiers en politique de la ville
Rendre compétitif et attractif l'usage des modes actifs
Les actions à programmer d'ici 2030
Développer le réseau de transports collectifs d'agglomération maillé
Une mobilité automobile raisonnée et régulée
Vers un partage de l'espace public plus équilibré
Les services innovants de mobilité

➤ **Partie 4 : « Evaluation financière du plan d'action »**

Le projet de PDU 2017-2030 présente successivement :

- L'évaluation financière des actions programmées par le SYTRAL sur la période 2017-2022 ;
- Les modalités de financement et la couverture des coûts d'exploitation pour les actions programmées sur la période 2017-2022 (actions dont le SYTRAL est maître d'ouvrage) ;
- Les modalités de financement des actions et la couverture des coûts d'exploitation du plan d'action 2023-2030 (contexte financier / les modalités de financement et couverture des coûts d'exploitation du plan d'action 2023-2030 – SYTRAL).

➤ **Partie 5 : « Modalités de suivi et d'évaluation »**

Le suivi-évaluation du PDU repose à la fois sur une obligation du Code des transports et sur une démarche volontaire de suivi plus régulier de la mise en œuvre des actions.

**Concernant l'évaluation obligatoire à cinq ans :*

L'obligation légale d'évaluation à cinq ans coïncidera avec une première échéance importante du plan d'action (2022) et constituera ainsi un jalon essentiel d'une évaluation *in-itinere* dont l'objectif global est d'ajuster « chemin faisant » la mise en œuvre du PDU.

**Concernant le suivi en continu :*

Il est apparu essentiel de prévoir un suivi de la mise en œuvre des actions du PDU par la Commission PDU du Sytral et pouvant être présenté tous les ans au Comité de pilotage du PDU.

**Concernant les modalités de la démarche de suivi-évaluation :*

La mise en œuvre du PDU repose sur une dynamique éminemment partenariale et le suivi-évaluation de la démarche s'inscrit pleinement dans cette dynamique. Les partenaires mettront ainsi en œuvre dès l'adoption du PDU un processus de travail dédié à l'organisation du suivi-évaluation, porté par le Sytral. La démarche de suivi-évaluation s'appuiera également sur le compte-déplacements, qui constituera un outil de pilotage financier à la disposition du Comité de pilotage du PDU. La démarche de suivi-évaluation devra par ailleurs se fonder sur une approche à la fois quantitative et qualitative, qui permette notamment de recueillir le point de vue des habitants et acteurs du territoire.

➤ **L'annexe accessibilité du PDU de l'agglomération lyonnaise**

L'article 45 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a prévu que le PDU comporte une « annexe particulière traitant de l'accessibilité ».

L'annexe accessibilité du projet de PDU précise les mesures et moyens à mettre en œuvre pour améliorer l'accessibilité de la chaîne du déplacement et plus particulièrement les transports publics, la voirie et les espaces publics.

L'annexe accessibilité du projet de PDU de l'agglomération lyonnaise présente ainsi le bilan de l'accessibilité sur le territoire avant de décrire les dispositions relatives à la mise en accessibilité en précisant la programmation des actions au niveau temporel et financier.

Il sera en outre ici rappelé que le territoire d'application du PDU est couvert par plusieurs Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE). Ces PAVE font partie intégrante du PDU et ont été transmis aux membres du Comité syndical.

Les suites de la procédure

L'arrêt du projet constitue un jalon important dans le processus de révision du PDU de l'agglomération lyonnaise.

Par la suite, conformément à l'article L.1214-15 du Code des transports, le projet arrêté sera soumis pour avis aux personnes publiques et fera l'objet d'une enquête publique.

Aux termes de la procédure, il reviendra au Comité syndical du SYTRAL d'approuver le projet de PDU de l'agglomération lyonnaise 2017-2030.

APRES ECHANGES DE VUES,

DECIDE : à la majorité absolue des suffrages exprimés,

- d'arrêter le projet de PDU de l'agglomération lyonnaise 2017-2030,
- d'autoriser la Présidente à procéder à la transmission du projet de PDU auprès des personnes publiques consultées avant soumission à enquête publique,
- d'autoriser la Présidente à accomplir toutes les formalités nécessaires liées à ces consultations et à l'enquête publique.

Pour Extrait Conforme,
La Présidente,


Annie GUILLEMOT.