PLAN LOCAL DE MOBILITÉ

2026|2040



Villefranche
Agglomération
Beaujolais Saône

AVANT-PROPOS

Le Plan Local de Mobilité (PLM) de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône s'inscrit dans une dynamique territoriale engagée depuis plusieurs années en faveur des mobilités durables. Il prolonge les actions déjà mises en œuvre pour développer un véritable bouquet de mobilités : renforcement des transports collectifs, promotion des modes actifs (marche et vélo), déploiement du covoiturage et de l'autopartage, et mise en place de nouveaux services pour faciliter les déplacements quotidiens tels que le service de location de vélos. Il vient compléter ce bouquet par le développement de nouvelles actions dont celles sur les mobilités solidaires et la logistique urbaine afin de répondre à la diversité des besoins des habitants, des actifs et des entreprises.

Ce document stratégique et opérationnel vise à anticiper les évolutions territoriales (développement démographique, développement résidentiel et développement économique) et prend également en compte les futurs projets d'aménagement.

Il s'agit de favoriser des pratiques de déplacement à court, moyen et long terme, et à proposer une feuille de route ambitieuse pour structurer un système de mobilité plus sobre, inclusif et adapté aux spécificités du territoire. Ce choix traduit la volonté de construire un système cohérent, où chaque mode trouve sa place et contribue à réduire la dépendance à la voiture individuelle, améliorer la qualité de vie et atteindre les objectifs de transition.

La Communauté d'agglomération s'est saisie de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) qui demande aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) de définir un cadre cohérent pour répondre aux enjeux de transition, d'accessibilité et de qualité de vie.

À noter, le PLM constitue la déclinaison locale du Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais porté par SYTRAL Mobilités, en l'adaptant aux réalités du bassin de vie Beaujolais Saône.

Des enjeux forts pour le territoire

Le diagnostic territorial met en évidence une dépendance importante à la voiture individuelle, des congestions récurrentes, des disparités d'accessibilité entre secteurs urbains et ruraux, et une appropriation encore limitée des mobilités alternatives. Face à ces constats, le PLM fixe des objectifs clairs :

- Réduire la place de la voiture individuelle et encourager le report modal vers les transports collectifs et les modes actifs,
- Améliorer l'intermodalité pour fluidifier les parcours et rendre les mobilités plus attractives,
- Intégrer une dimension sociale et solidaire afin de répondre aux besoins de l'ensemble des usagers,
- Prendre en compte la logistique urbaine et ses impacts sur l'environnement et le cadre de vie,
- Contribuer à la neutralité carbone à l'horizon 2050.

Un PLM qui prolonge et amplifie une politique déjà engagée

Ce plan vient compléter et renforcer les actions menées ces dernières années, telles que :

- L'augmentation de l'offre de transport collectif (+16% depuis 2023),
- Le développement de nouveaux services : vélos en libre-service (viavélo), autopartage, aires de covoiturage,
- L'adoption du Schéma Directeur Cyclable et la mise en œuvre des premiers aménagements pour les modes actifs dans le cadre du Plan Vélo.

Le PLM propose d'aller plus loin en structurant ces initiatives dans une stratégie globale et en ouvrant de nouveaux champs d'action : mobilités solidaires, logistique durable, apaisement des circulations, sécurisation des espaces publics, et accompagnement au changement des pratiques.

Une articulation forte avec les autres documents cadres

Le PLM s'inscrit dans la cohérence des politiques publiques existantes et se complète avec notamment :

- **Le PLUi-H**, qui pose les bases d'un nouveau modèle de développement urbain, centré sur le renforcement des polarités (polarité urbaine et centres-bourgs) et la réduction des distances,
- **Le PCAET**, qui fixe les objectifs de transition énergétique et de réduction des émissions de GES,
- **Le Contrat Local de Santé**, qui intègre les enjeux d'accès au soin, de qualité de l'air et de bien-être,
- **Le Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais**, garant de la compatibilité à l'échelle du bassin métropolitain.

Ainsi, le PLM constitue **le volet opérationnel des mobilités**, en lien direct avec la stratégie d'aménagement portée par le PLUi-H et les ambitions environnementales et sociales des autres documents cadres.

SOMMAIRE

1. LE PLAN LOCAL DE MOBILITÉ : OBJECTIFS ET CADRE 4

2. UNE ÉLABORATION DU PLM FONDÉE SUR LA CONCERTATION 6

3. DES PRATIQUES DE MOBILITÉ EN LIEN AVEC LA STRUCTURE TERRITORIALE 8

4. LES MOBILITÉS : ATOUTS, FRAGILITÉS ET LEVIERS D'ACTION POUR DEMAIN 17

5. LES APPORTS DE LA CONCERTATION SUR LES ENJEUX 19

6. UNE STRATÉGIE EN CINQ ORIENTATIONS POUR TRANSFORMER LA MOBILITÉ 20

7. PLAN D'ACTION

— Orientation 1 : Organiser et aménager le territoire de la Communauté d'agglomération pour faciliter la mobilité 23

— Orientation 2 : Repenser la circulation et le stationnement pour un partage équilibré de l'espace public 43

— Orientation 3 : Poursuivre l'amélioration et l'articulation des réseaux de transport en commun et des services de mobilité 59

— Orientation 4 : Garantir une mobilité accessible et adaptée à tous les publics 93

— Orientation 5 : Favoriser la compréhension et l'appropriation de l'offre de mobilité 115

8. L'ESTIMATION FINANCIÈRE PRÉVISIONNELLE À L'HORIZON 2040 127

9. CALENDRIER DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'ACTION 129

10. MODALITÉS DE SUIVI, INDICATEURS ET GOUVERNANCE 131

1.

LE PLAN LOCAL DE MOBILITÉ : OBJECTIFS ET CADRE

LE PLAN LOCAL DE MOBILITÉ (PLM) EST UN DOCUMENT DE PLANIFICATION ET DE PROGRAMMATION QUI VISE À ANTICIPER LES ÉVOLUTIONS DES MOBILITÉS À COURT, MOYEN, LONG TERME ET À FIXER UN CADRE STRATÉGIQUE COMMUN POUR LE TERRITOIRE EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS.

Le PLM de la Communauté d'agglomération a été élaboré en tenant compte de quatre dimensions complémentaires :

- Une **dimension territoriale**, en intégrant les 18 communes du territoire et en cohérence avec les intercommunalités voisines des départements du Rhône et de l'Ain. Il tient compte de la particularité du territoire – entre polarité urbaine et polarité rurale – pour proposer des solutions adaptées à chaque contexte.
- Une **dimension prospective**, en définissant les orientations et actions à mener à l'horizon 2040, en cohérence avec le Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais de SYTRAL Mobilités, et en prévoyant des jalons intermédiaires à 2030 et 2035 pour suivre la mise en œuvre et ajuster la trajectoire.
- Une **dimension multimodale**, en abordant l'ensemble des modes de déplacement – marche, vélo, transports collectifs, covoiturage, logistique, mobilité solidaire, etc. – dans une logique de bouquet de mobilités complémentaires, et en fixant des objectifs de progression des usages ainsi que des leviers pour y parvenir.
- Une **dimension programmatique**, en proposant un plan d'action hiérarchisé et réaliste, élaboré en partenariat avec l'ensemble des acteurs institutionnels, économiques et associatifs du territoire.

La Communauté d'agglomération élabore son Plan Local de Mobilité en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) et membre de l'Autorité Organisatrice des Mobilités des Territoires Lyonnais (SYTRAL Mobilités).

Cette démarche s'inscrit dans un cadre réglementaire défini par le Code des transports et la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 qui vise la neutralité carbone en 2050.





Route de Verrier à Arnas, axe de transit est-ouest pour rejoindre l'A6 et «l'arc Actif».

Ainsi, conformément au Code des transports, le PLM de la Communauté d'agglomération doit respecter les dispositions suivantes :

- **Compte tenu du poids démographique de la Communauté d'agglomération au sein du nouveau Rhône**, celle-ci est tenue d'élaborer un Plan Local de Mobilité sur l'ensemble de son ressort territorial ;
- Le PLM **détaille et complète le Plan de Mobilité (PdM) des Territoires Lyonnais** élaboré par SYTRAL Mobilités sur les thématiques relevant directement de sa compétence, telles que les mobilités actives, partagées, solidaires ou la logistique urbaine ;
- Il doit être **compatible avec le PdM des Territoires Lyonnais** afin d'assurer une cohérence d'ensemble à l'échelle du bassin de mobilité ;
- Enfin, son élaboration implique une **consultation du public et une évaluation environnementale**. Cette évaluation environnementale vise à garantir la prise en compte des enjeux environnementaux dans toutes les étapes du projet. Elle comprend notamment :

— Une analyse de l'état initial de l'environnement sur le ressort territorial, des perspectives d'évolution sans mise en œuvre du PLM et des impacts attendus de sa mise en œuvre sur les milieux naturels, la santé et le cadre de vie ;

— L'étude des solutions de substitution envisageables, permettant d'atteindre les objectifs du PLM tout en limitant les effets négatifs sur l'environnement ;

— La justification des choix retenus, au regard des objectifs de protection de l'environnement ;

— La présentation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences environnementales ou sanitaires, lorsque ces dernières ne peuvent être totalement supprimées ;

— La définition des indicateurs et modalités de suivi environnemental, destinés à :
  - Vérifier, après adoption du plan, la bonne appréciation des incidences et la pertinence des mesures retenues ;
  - Identifier d'éventuels effets négatifs imprévus et permettre, le cas échéant, la mise en œuvre d'actions correctives adaptées.



TCL à la demande sur une voie réservée devant la gare.

2.

UNE ÉLABORATION DU PLM FONDÉE SUR LA CONCERTATION

APRÈS UN DIAGNOSTIC, MENÉ EN 2023, L'ÉLABORATION DU PLM A MOBILISÉ PLUSIEURS PHASES D'ÉTUDE :

Diagnostic	2023 - 2024
Stratégie mobilité	de novembre à avril 2025
Plan d'action	De mai à juillet 2025
Programmation et évaluation environnementale	de août à novembre 2025
Arrêt du projet	de novembre à décembre 2025
Consultation partenaires	de avril à juin 2026
Consultation du public	de juillet à septembre 2026
Approbation du PLM	à partir de octobre 2026



Lors de l'élaboration du PLM, une attention a été portée sur la consultation et la concertation des parties prenantes. Ainsi, lors de la phase diagnostic, 3 temps de concertation ont été organisés :

- Entretiens avec les Maires des 18 communes (janvier / février 2023)
- Enquêtes en ligne (mars 2023) :
  — Enquêtes habitants (1 033 répondants)
  — Enquêtes salariés (570) et employeurs (110)
- 3 ateliers de concertation (mai 2023)
  — 2 avec les élus des communes : secteur rural et secteur urbain
  — 1 avec les acteurs locaux : quelques grands employeurs du territoire (Hôpital Nord-Ouest, AGIVR), des regroupements d'employeurs (Collectif de la ZI Nord Arnas et Les Calades), une association d'usager (VUVIB) et deux collectivités (Communauté de communes Dombes Saône Vallée (CCDSV) et le Département du Rhône).

Durant la phase d'élaboration de la stratégie cette dynamique a été poursuivie avec :

- Un atelier consacré aux mobilités solidaires (20 janvier 2025), regroupant les acteurs de l'action sociale sur le territoire pour comprendre les besoins, les attentes des publics, et mieux identifier les dispositifs existants et les manques du point de vue des acteurs.
- Un temps de concertation avec les habitants sur le terrain, avec un dispositif d'aller-vers sur l'espace public, à l'aide d'un triporteur électrique (mars 2025).
- Un atelier réunissant acteurs et représentants d'usagers pour identifier des besoins et des solutions à l'aide de personas (13 mars 2025).
- Un atelier consacré à la mobilité domicile-travail avec les employeurs sur un format petit déjeuner (25 avril 2025).
- Un atelier regroupant les communes pour identifier à différentes échelles locales les besoins pour développer les modes actifs, la mobilité partagée et solidaire et les transports en commun (5 mai 2025).
- Un atelier spécifique aux cinq communes de la polarité urbaine portant sur la logistique, le stationnement et les plans de circulation (16 juin 2025).

L'élaboration du Plan Local de Mobilité s'est inscrite dans une dynamique de concertation continue et approfondie, associant l'ensemble des parties prenantes du territoire. Les échanges menés dès la phase de diagnostic, puis tout au long de la construction de la stratégie, ont permis de recueillir des contributions variées, reflétant la diversité des attentes et des besoins en matière de mobilité.

Ces apports ont permis d'enrichir le contenu du PLM : ils ont conduit à des ajustements, des précisions et des évolutions intégrées dans le document final, garantissant ainsi une meilleure adéquation avec les réalités locales.



Atelier mobilité avec les acteurs et représentants d'usager du territoire.

3.

DES PRATIQUES DE MOBILITÉ EN LIEN AVEC LA STRUCTURE TERRITORIALE

SITUÉE AU NORD DE LA MÉTROPOLE DE LYON, LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION VILLEFRANCHE BEAUJOLAIS SAÔNE EST COMPOSÉE DE 18 COMMUNES. ELLE OCCUPE UNE POSITION STRATÉGIQUE À LA CROISÉE DU BEAUJOLAIS, DE LA VALLÉE DE LA SAÔNE ET DU BASSIN LYONNAIS.

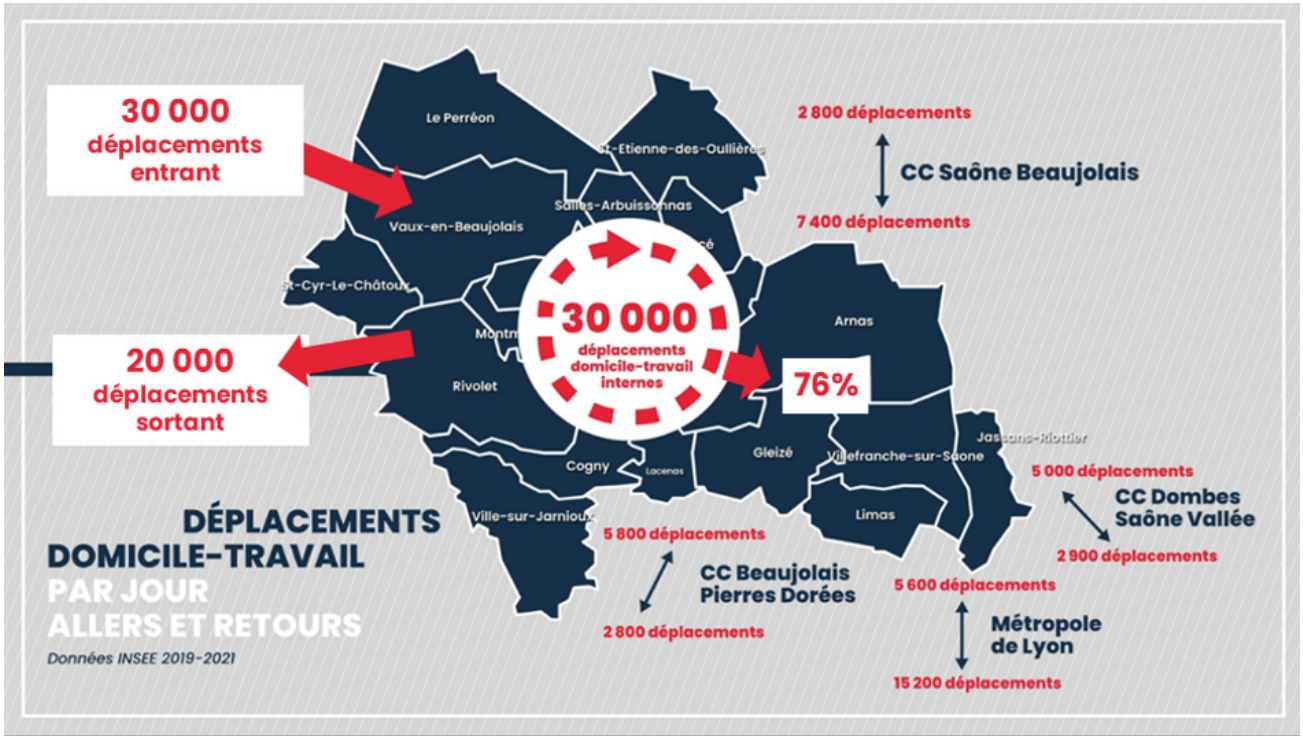
SON TERRITOIRE, À LA FOIS ATTRACTIF ET DIVERSIFIÉ, SE CARACTÉRISE PAR LA COEXISTENCE DE DEUX SECTEURS COMPLÉMENTAIRES :

- **Une polarité urbaine** dense et polarisante, structurée autour de Villefranche-sur-Saône (80% de la population) et de 4 communes urbaines : Arnas, Gleizé, Jassans-Riottier et Limas.
- **Les villages** constituant un secteur étendu et connecté, regroupant treize communes aux profils variés (20% de la population) : Blacé, Cogny, Denicé, Lacenas, Le Perréon, Montmelas-Saint-Sorlin, Rivolet, Saint-Cyr-le-Chatoux, Saint-Etienne-des-Oullières, Saint-Julien, Salles-Arbuissonnas-en-Beaujolais, Vaux-en-Beaujolais, Ville-sur-Jarnioux.

Cette particularité territoriale influence fortement la répartition des emplois et des services et les pratiques de mobilité ainsi que les enjeux d'accessibilité.

Le Plan Local de Mobilité prend en compte cette structuration territoriale en définissant une stratégie cohérente et équilibrée, conciliant attractivité, qualité de vie, développement et environnement.





Structure et répartition modale de la mobilité quotidienne (Enquête déplacements 2015 de l'aire métropolitaine lyonnaise).

UNE POLARITÉ URBAINE ATTRACTIVE QUI CONCENTRE LES DÉPLACEMENTS

La ville de **Villefranche-sur-Saône** (36224 habitants en 2022) constitue le centre économique, administratif et commercial du territoire.

Elle concentre une part importante des services, et près des deux tiers des emplois du territoire, tandis que plus de 90% des emplois sont répartis au sein des cinq communes constituant la polarité urbaine. Cette concentration s'appuie sur un ensemble structurant de zones d'activités économiques (ZAE) qui s'étendent du nord au sud de la polarité urbaine, formant un «arc Actif» particulièrement dynamique. Au cœur de cet ensemble, la zone Port Europe – Zone d'activités de la Sauvagère – Échangeur regroupe à elle seule 4400 emplois, constituant le principal pôle économique du territoire. L'ensemble de cet arc représente environ 11000 emplois, illustrant le rôle moteur de la polarité dans le développement économique local.

La commune accueille également des équipements structurants, tels que la gare, pôle multimodal majeur (ferroviaire et routier) enregistrant près de 11000 montées et descentes par jour en 2024.



Les données mobilisées

Le diagnostic du PLM, réalisé en 2023, est basé sur la mobilisation de plusieurs sources de données :

- Les données INSEE issues du recensement décrivant la structure et la localisation des populations, la motorisation des ménages, la structure et la localisation des emplois, la structure de la mobilité domicile travail, et celle de la mobilité domicile études.
- La répartition des équipements selon la Base Permanente des Equipements issues de l'INSEE.
- Les comptages routiers et les relevés de fréquentation des différents services de mobilité.
- L'enquête déplacements 2015 de l'aire métropolitaine lyonnaise, avec un échantillonnage réduit (500 réponses sur le territoire communautaire) mais avec des critères de représentativité garantis par une méthode normalisée, qui permet en particulier de mesurer les pratiques modales pour l'ensemble des motifs de la mobilité quotidienne, et de préciser les origines et destinations principales.
- Deux enquêtes réalisées dans le cadre du diagnostic du PLM : l'une à destination des habitants (1033 réponses), et l'autre à destination des salariés (681 réponses), qui ont permis de faire émerger les besoins et les principales attentes des publics enquêtés.

Avec la ville-centre, un tissu urbain continu forme la polarité urbaine :

Arnas (4 408 habitants en 2022) au nord, prolonge cet arc à l'est avec la ZI Nord (2500 emplois) jusqu'à l'échangeur autoroutier «Villefranche Nord» qui accueillera à partir de 2028 la nouvelle ZAE Beau Parc visant 1000 emplois. La partie résidentielle de la commune se trouve quant à elle isolée du reste de la polarité par une zone agricole ;

Gleizé (7 824 habitants en 2022), à l'ouest, accueille notamment l'Hôpital Nord-Ouest, premier employeur du territoire (près de 2 300 professionnels) et pôle générateur majeur de déplacements ;

Jassans-Riottier (6 315 habitants en 2022), sur la rive gauche de la Saône, forme avec le reste de la polarité un ensemble urbain fonctionnel, jouant un rôle de liaison avec les territoires de l'Ain via les ponts de Frans et de Beauregard, dont les aménagements principalement orientés vers la voiture rendent difficiles le développement des mobilités alternatives ;

Limas (4 749 habitants en 2022), au sud, constitue une porte d'entrée et de sortie de l'agglomération via l'échangeur autoroutier de l'A6 «Villefranche Sud», et s'inscrit dans la continuité de «l'arc Actif» au sud avec notamment le boulevard E. Herriot et la zone du Martelet.

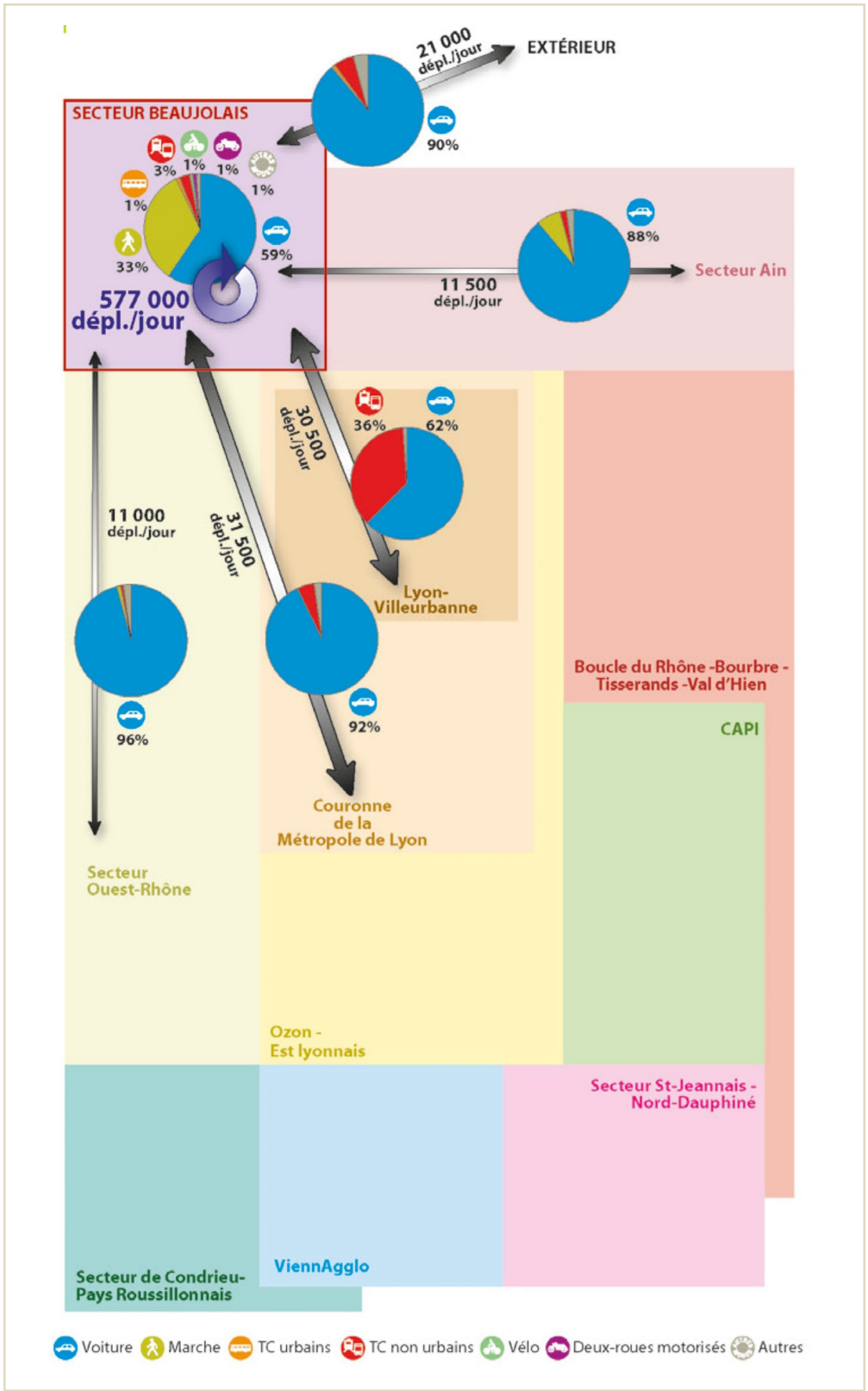


Cette polarité urbaine (près de 60000 habitants) concentre ainsi l'essentiel des déplacements internes et entrants, comme l'illustrent les données INSEE domicile-travail de 2019 : **76% des 30 000 déplacements internes** domicile-travail au territoire sont dirigés sur la polarité urbaine.

Les déplacements entrants domicile-travail (30000) sont également essentiellement polarisés sur la polarité urbaine, au départ principalement des Communautés de communes Saône Beaujolais (7400), Pierres Dorées (5800), Dombes Saône Vallée (5000), et de la Métropole de Lyon (5600). En effet, le territoire de la Communauté d'agglomération bénéficie d'une situation géographique stratégique, aux portes de la Métropole de Lyon, sur l'axe historique de développement du Val de Saône. Il est desservi par des infrastructures de transport majeures à l'échelle nationale, telles que l'autoroute A6 et l'axe ferroviaire Lyon–Paris. La présence de la gare TER de Villefranche-sur-Saône, ainsi que des deux échangeurs autoroutiers de Villefranche-sur-Saône et d'Arnas, favorisent des échanges quotidiens soutenus avec la Métropole de Lyon. Par ailleurs, l'agglomération accueille une part significative d'emplois métropolitains à forte valeur ajoutée, dits «supérieurs», renforçant son rôle dans l'organisation fonctionnelle de l'aire métropolitaine et l'intensité des échanges.

Cette concentration des fonctions économiques, administratives et de services sur la polarité urbaine couplée à une dynamique territoriale génèrent une intensification des flux de déplacements, tant internes qu'entrants. Cette dynamique territoriale, reflet de l'attractivité du bassin de vie, exerce une pression croissante sur les infrastructures de mobilité, notamment sur les axes autoroutiers et les principaux points d'entrée de l'agglomération qui connaissent des situations de congestion.

Dans ce contexte, la polarité urbaine bénéficie d'une offre de mobilité structurée et en évolution. Le réseau de transports en commun, organisé en étoile autour de la gare SNCF de Villefranche-sur-Saône, propose une couverture importante sur les communes de la polarité urbaine via 5 lignes urbaines (151, 152, 153, 154 et 155) particulièrement renforcées depuis 2023. La gare, au cœur du système de transport, enregistre une fréquentation en forte hausse (+7 % par an), avec une accessibilité importante en modes actifs (50 % à pied, 8 % à vélo ou trottinette), bien que le rabattement automobile reste élevé (estimation à 1 300 véhicules en 2025). La dynamique vers des mobilités alternatives s'accélère : développement du vélo avec le service Viavélo (135 vélos en libre-service), aménagement de la Voie Bleue à Jassans-Riottier, renforcement du covoiturage autour de l'échangeur autoroutier, et extension du service d'autopartage Citiz (7 véhicules en 2025).



Structure et répartition modale de la mobilité quotidienne (Enquête déplacements 2015 de l'aire métropolitaine lyonnaise).

LES VILLAGES : UNE ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS CENTRÉE SUR L'AUTOMOBILE

L'ensemble des villages de la Communauté d'agglomération (près de 13000 habitants) regroupe 13 communes réparties en deux entités territoriales :

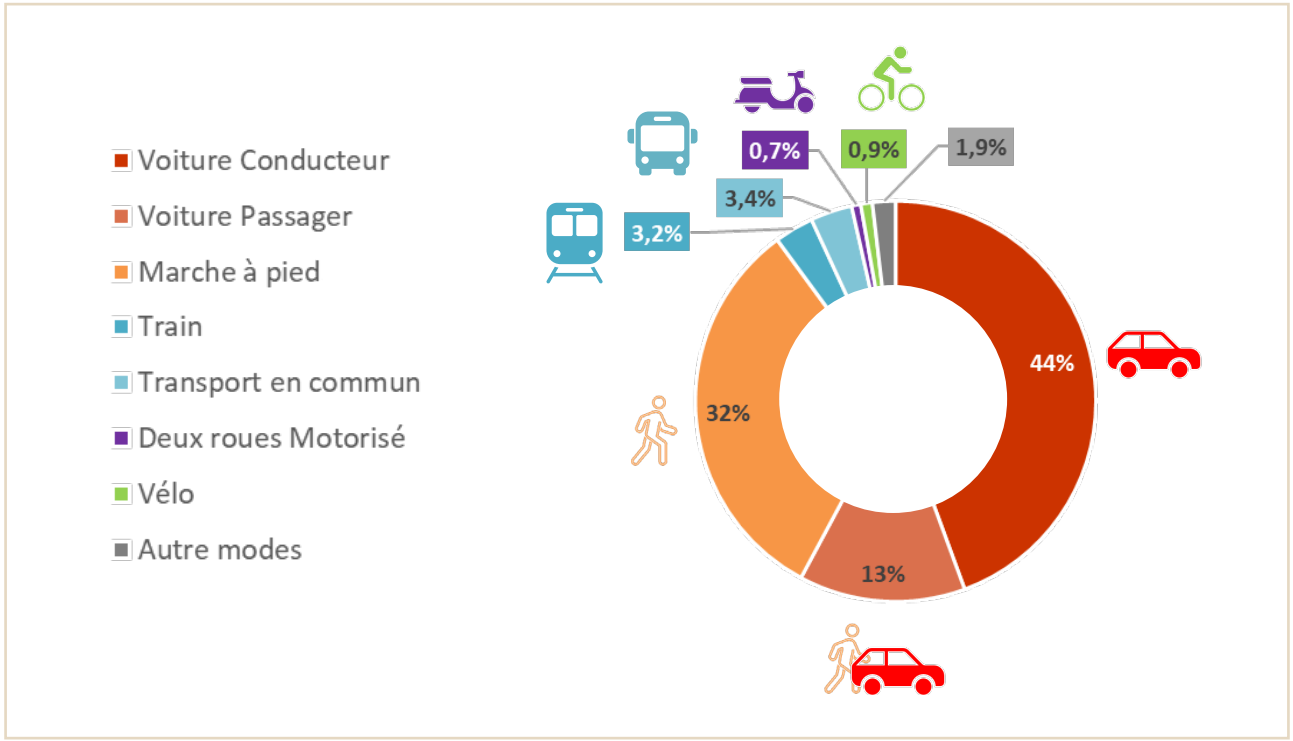
- **Les villages en continuité directe de la polarité urbaine** présentent une dynamique plus résidentielle, avec des centres-bourgs plus denses, mieux équipées, et des activités artisanales et commerciales plus présentes. Ce secteur a connu une forte croissance démographique et résidentielle, aujourd'hui régulée par les dispositions du PLUi-H, afin d'en préserver la qualité paysagère et la cohérence urbaine. Les enjeux portent sur la diversification de l'offre de logements, le renforcement des centres-bourgs, la valorisation des pôles de proximité et la maîtrise des flux pendulaires vers la polarité urbaine.
- **Les Monts et Contreforts du Beaujolais** se distinguent par des dynamiques démographiques assez modestes (6 communes pour 4000 habitants) et une économie fondée sur la valorisation des ressources locales (agriculture, bois, énergie renouvelable, tourisme). Dans ce territoire rural et éloigné de la polarité urbaine, la mobilité quotidienne constitue un enjeu majeur : accès aux services, à l'emploi, aux établissements scolaires, mais aussi maintien du lien social.

Bien qu'elle regroupe 20% de la population, les villages représentent 50% des kilomètres parcourus domicile-travail internes au territoire. Ces déplacements sont principalement réalisés en voiture puisque l'offre disponible sur ce secteur est principalement orientée vers les personnes non motorisées, avec un service de transport à la demande et des lignes scolaires, et que les itinéraires cyclables sécurisés sont essentiellement aménagés sur la polarité urbaine. La voiture demeure essentielle pour ce secteur

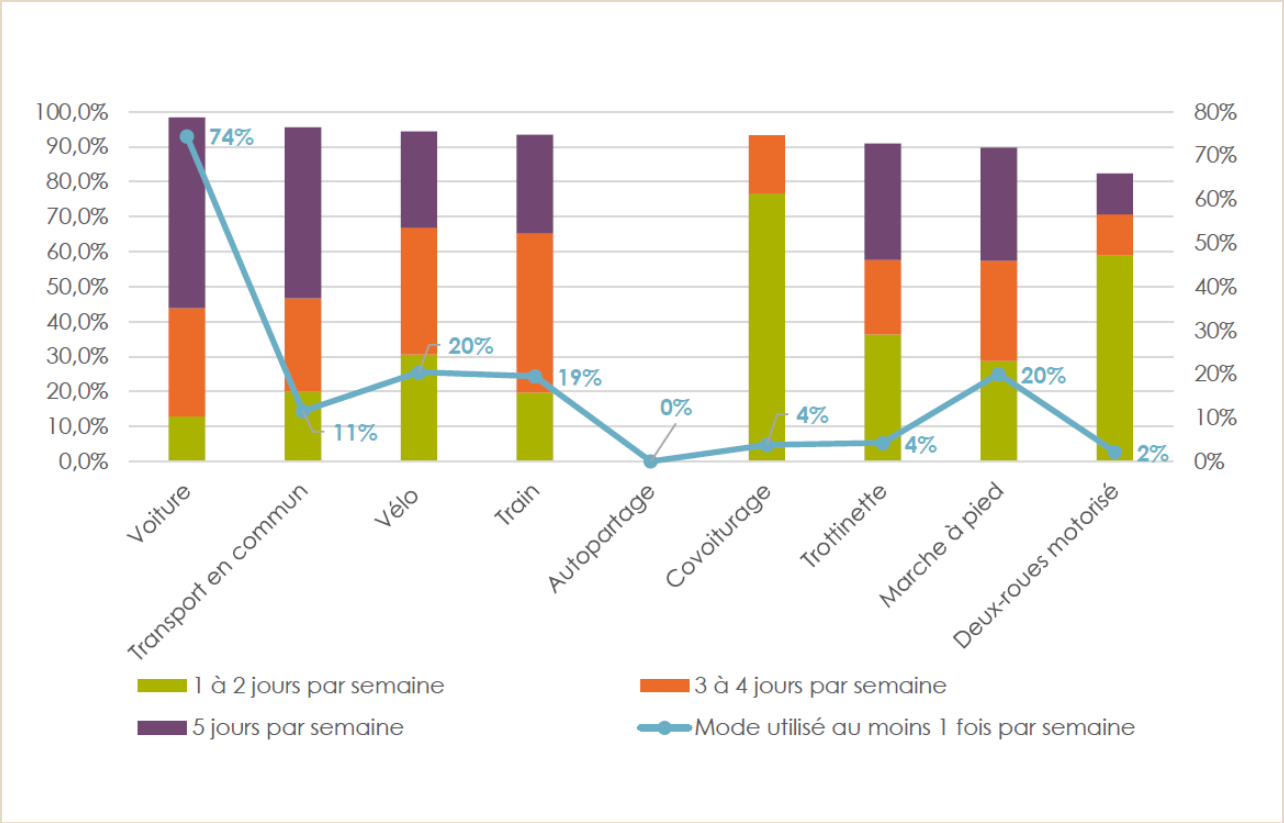


Places de covoiturage à Vaux-en-Beaujolais.

POUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE : UNE MOBILITÉ ENCORE DOMINÉE PAR LA VOITURE



Part modale des flux tous modes (EMD 2015)



Répartition des modes de déplacements utilisés au moins 1 fois par semaine par les habitants actifs du territoire (enquête en ligne 2023).

Avec un taux de motorisation élevé (85%), l'usage de la voiture demeure prépondérant à l'échelle du territoire, avec une part modale de 57% sur l'ensemble des motifs de la mobilité quotidienne (enquête déplacements 2015 de l'Aire métropolitaine lyonnaise).

L'ouest de la polarité urbaine s'organise autour d'un «arc Actif» constitué de plusieurs zones d'activités économiques et commerciales, s'étendant d'Arnas à Limas. Historiquement conçus selon une logique d'accessibilité routière, ces espaces présentent une configuration favorable aux déplacements automobiles, et moins adaptée aux mobilités actives et aux transports collectifs. Ce modèle d'aménagement pose aujourd'hui des enjeux majeurs en matière de requalification afin de favoriser des mobilités plus diversifiées.

Par ailleurs, une étude sur le stationnement réalisée par la Ville de Villefranche-sur-Saône en 2022 montre que l'offre actuelle, 8671 places, dont 25% en stationnement payant, est globalement suffisante, avec une tarification parmi les plus basses des villes de taille comparable. L'étude recommande de favoriser une meilleure rotation des véhicules, de renforcer le jalonnement afin d'orienter les usagers vers les parkings en ouvrage, moins sollicités que les places en surface, et d'améliorer les conditions d'intermodalité autour de la gare, un secteur particulièrement sous pression.

Une première phase du projet d'extension du stationnement payant de la ville a d'ailleurs été mis en place en octobre 2024 sur le secteur Est de la gare afin d'éviter le stationnement «ventouse» sur voirie. Cette évolution a cependant accentué la saturation des parkings gratuits autour de la gare.

La prédominance de l'usage de la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens se traduit par l'apparition de points de congestion récurrents sur plusieurs axes structurants du territoire, tels que le pont de Frans, les accès sud de Villefranche-sur-Saône, la RD306, la RD43 ou encore l'autoroute A6. Cette situation engendre des effets sensibles sur la qualité de l'air, le cadre de vie et le budget mobilité des ménages. Elle souligne la nécessité d'une approche renouvelée en matière de planification des mobilités, intégrant une diversification des modes de déplacement et une meilleure articulation entre les fonctions urbaines.

L'enquête en ligne menée par la Communauté d'agglomération en 2023 révèle pourtant que 45% des trajets en voiture couvrent une distance inférieure à 10 km, dont la moitié à moins de 5 km, soulignant un fort potentiel de report modal vers les modes actifs (marche et vélo).

DES DYNAMIQUES DE MOBILITÉ ALTERNATIVES INSTALLÉES ET EN COURS

L'offre de mobilité quotidienne est structurée autour d'un réseau urbain dense et bien identifié composé de 5 lignes dont 3 lignes fortes du réseau TCL (151, 152 et 153).

Ces lignes convergent vers la gare SNCF et routière qui constitue le pôle d'échange majeur. Elles partent de la périphérie où des parcs relais ont été réalisés (Arnas, Gleizé) pour favoriser l'intermodalité et convergent vers le centre permettant ainsi de desservir toutes les communes de la polarité urbaine. Ce maillage de transport urbain structurant est complété par des lignes interurbaines en connexion avec les territoires voisins telles que la ligne 217 (Tarare – Villefranche en passant par l'ouest Beaujolais Pierre Dorées et reliant l'agglomération de l'Ouest Rhôdanien) et les lignes 204 et 215 (Lyon – Villefranche traversant la Communauté de communes Beaujolais Pierre Dorées du nord au sud). Un service de transport à la demande zonal offre un complément des lignes urbaines en soirée et le dimanche et mobilise 4 minibus pour assurer la couverture de la polarité rurale et de l'arc Actif avec un système de réservation pouvant être déclenché 30 minutes avant le départ et couvrant plus de 80 points d'arrêt. Enfin, 40 lignes à vocation scolaire assurent la desserte des établissements d'enseignement. Toutefois, ces disparités de desserte et de niveau de service entre secteurs entretiennent une forme de dépendance à la voiture, et les difficultés de circulation des bus en zone urbaine limitent les performances et l'attractivité du réseau.



Usager Viavélo circulant place de la gare.

Avec près de 11 000 montées et décentes par jour ouvré, **la gare SNCF de Villefranche-sur-Saône est l'une des gares les plus fréquentées de l'aire métropolitaine lyonnaise**. Dotée de 5 trains, par sens, en heure de pointe, elle propose l'offre la plus attractive du corridor Val de Saône en connexion avec la Métropole de Lyon et le nord de la région. Située en cœur de ville, elle bénéficie naturellement d'une bonne accessibilité en modes actifs (données SYTRAL Mobilités 2025 : 50% marche et 8% vélo/trottinettes).



Parc Relais l'Escale - Grange du Moulin à Arnas.

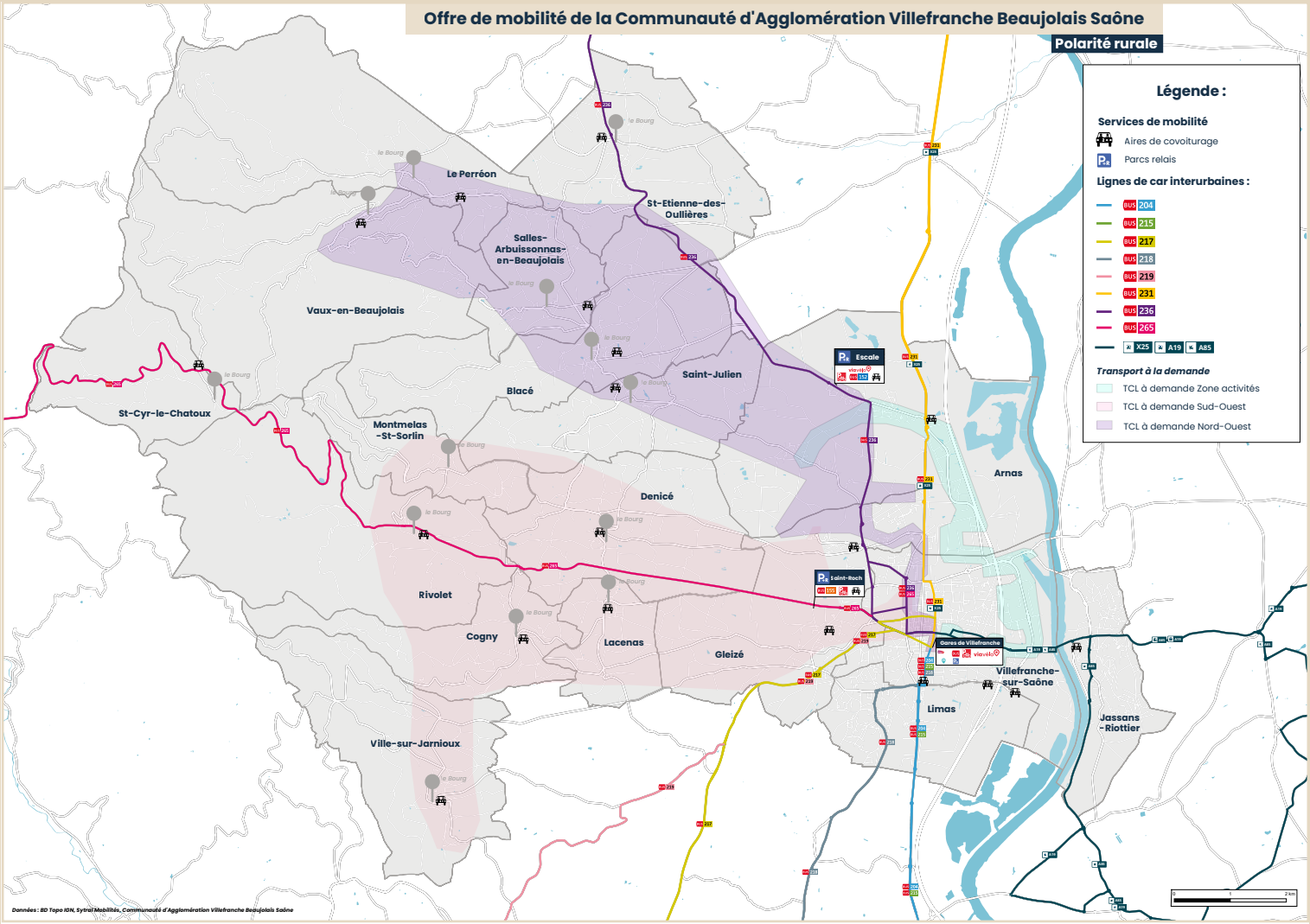
En revanche, le rabattement automobile compris dans un périmètre allant de l'Ouest Rhodanien à Dombes Saône Vallée, reste important (près de 1 300 véhicules par jour) et génère des difficultés de circulation et de stationnement dans un secteur mixte (logements, commerces, activités) déjà en tension.

Le territoire amorce une transition vers des pratiques alternatives à la voiture individuelle, marquée par plusieurs grands projets menés par la Communauté d'agglomération en lien avec SYTRAL Mobilités. Depuis 2023, l'offre de service du réseau urbain TCL a été augmenté de 16%. Les lignes 151 et 153 disposent en 2025 d'un cadencement à 12 minutes en heures de pointe et 20 minutes en heures creuses en période scolaire. L'offre des lignes 152 et 154 a également été augmentée en lien avec la mise en service des parcs relais.

La gare de Villefranche-sur-Saône enregistre une augmentation annuelle moyenne de 7 % de sa fréquentation, soit environ 1 500 voyageurs supplémentaires quotidiens depuis deux ans.

La pratique du vélo demeure faible (environ 1 % des déplacements) sur le territoire. Des dynamiques concrètes sont toutefois à l'œuvre avec l'adoption en juin 2024 du Schéma Directeur Cyclable, inscrit dans le Plan vélo de la Communauté d'agglomération, qui pose les bases d'un développement des itinéraires continus et sécurisés, et de services favorisant la pratique du vélo (stations de réparation, stationnement, jalonnement). Le potentiel de développement est confirmé par la fréquentation du service de location Viavélo, une solution de vélos à assistance électrique en libre-service implantée sur la polarité urbaine (24 stations, 135 vélos) depuis août 2025.

Située sur la rive gauche de la Saône et traversant la commune de Jassans-Riottier, la Voie Bleue est un itinéraire cyclable majeur pour les excursionnistes à la journée, et intègre un parcours d'itinérance vélo entre Moselle et Saône d'environ 700 km. Il pourrait également structurer une pratique du vélo du quotidien en traitant les connexions jusqu'au cœur de la polarité urbaine.



Carte des solutions existantes sur l'ensemble du territoire.

Dans les zones denses de la polarité urbaine, **la marche à pied** tient une place centrale dans les déplacements du quotidien, notamment grâce à la proximité des services, des commerces et des pôles de transport comme la gare de Villefranche-sur-Saône. Toutefois, cette pratique est plus limitée au sein des secteurs périurbains et ruraux où les distances, la discontinuité des cheminements et le manque d'aménagements adaptés freinent les usages. Le diagnostic met en évidence plusieurs points de vigilance : la sécurisation des itinéraires piétons, en particulier aux abords des axes routiers et des zones d'activités, la qualité des traversées, souvent peu lisibles ou peu confortables et l'accès aux points des arrêts de transport en commun dans les hameaux, qui reste insuffisante pour encourager une intermodalité efficace.

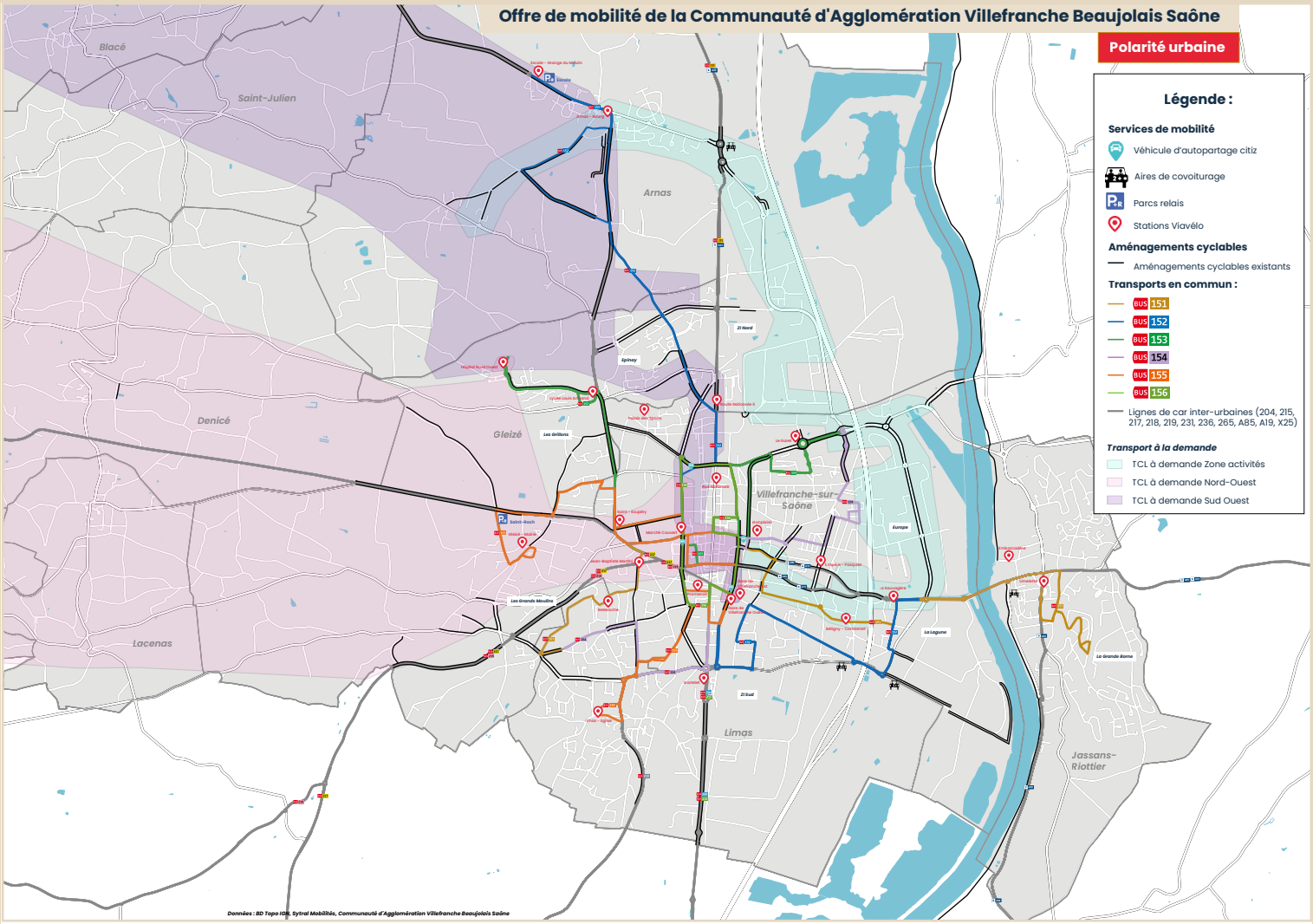
Le covoiturage, bien que déjà soutenu par une offre de stationnement spécifique dans plusieurs communes du territoire, reste une pratique encore marginale dans les déplacements du quotidien. Toutefois, il progresse en suivant les tendances nationales et locales. Des signes encourageants de structuration et de montée en puissance sont observables.

En 2023, la création par la Communauté d'agglomération de deux aires de covoiturage majeures de part et d'autre de l'échangeur autoroutier de Villefranche-sud (environ 200 places) marque une étape importante dans la structuration de cette pratique comme levier de mobilité durable.

Ces infrastructures, bien situées et accessibles, répondent à une logique de rabattement vers les grands axes et les pôles d'échange. En complément, la mise en place en 2025 de la plateforme "En Covoit'Rendez-vous" à l'échelle de SYTRAL Mobilités, accompagnée d'incitations financières proposées par les territoires membres, dont la Communauté d'agglomération vise à faciliter la mise en relation entre covoitureurs et à encourager l'usage régulier du covoiturage.

Malgré ces réalisations, **le potentiel du covoiturage** reste largement à développer.





Carte des solutions existantes sur la polarité urbaine.

L'autopartage, initié en 2015 avec trois véhicules accessibles depuis la gare et le centre-ville de Villefranche-sur-Saône, constitue un service apprécié par le public avec 130 réservations par mois en moyenne en 2024. Entre 2024 et 2025, 4 véhicules, dont un véhicule utilitaire, ont été ajoutés au réseau existant pour renforcer le maillage du centre-ville.

Enfin, plusieurs initiatives locales sont menées sur le territoire **pour aider les publics vulnérables** à se déplacer tels qu'un service de transport bénévole à Gleizé pour les seniors ou un accompagnement au passage du code pour les publics en difficulté à Villefranche-sur-Saône. Ces démarches, bien que dispersées, traduisent une mobilisation locale réelle qui gagnerait à être mieux coordonner et valoriser.

Ainsi, le territoire affirme une dynamique de bouquet de solution, portée par des évolutions récentes dans l'offre de transport collectif, le développement des mobilités actives et l'émergence de solutions partagées.

Cependant, le territoire demeure encore marqué par une dépendance à l'automobile, des disparités d'accessibilité entre les secteurs, et une appropriation encore limitée des solutions alternatives par une partie des usagers.

Ces constats soulignent la nécessité d'une consolidation des dispositifs existants, d'une meilleure articulation entre les modes et d'un accompagnement renforcé des usagers.

L'enjeu du PLM est donc pour les années à venir d'inscrire ces évolutions dans une stratégie globale, lisible et permettant de structurer une mobilité du quotidien adaptée aux besoins de l'ensemble des habitants du territoire.

4.

LES MOBILITÉS : ATOUTS, FRAGILITÉS ET LEVIERS D'ACTION POUR DEMAIN

DES ATOUTS À VALORISER

- Une accessibilité renforcée par la **présence de grands axes de communication :** ligne TER, autoroute A6, la Saône et la Voie Bleue.
- Des **flux de déplacements majoritairement polarisés** par Villefranche-sur-Saône et la polarité urbaine.
- Un **réseau de transports** en commun structuré autour du cœur de Villefranche-sur-Saône en connexion avec la gare comprenant des lignes urbaines sur la polarité urbaine, des lignes interurbaines en connexion avec les territoires voisins et un Transport A la Demande généralisé.
- Une **offre de mobilités variée et en développement :** vélos et voitures en libre-service, plateforme et infrastructures de covoiturage, projet de lignes de covoiturage, parc relais.
- Une **morphologie urbaine et une topographie favorable** à la pratique du vélo, complétées par des **aménagements piétons globalement accessibles**.
- Un **dynamisme économique** et la présence d'un **port multimodal à position stratégique régionale**.
- Des **zones d'activités proches des grands axes**, limitant la pression sur le réseau local.



DES FRAGILITÉS À CORRIGER

- Une partie de l'organisation territoriale a **étiré les déplacements** (zonage, mitage urbain, habitat pavillonnaire), une situation accentuée par une croissance démographique plus forte dans les villages (en taux).
- Des **coupures urbaines marquées à l'Est** (autoroute A6, Saône, voie ferrée) générant nuisances et ruptures de continuité.
- Un **« arc Actif »** à l'est rassemblant plusieurs zones d'activités et commerciales dédié majoritairement aux véhicules **motorisés**.
- Une **motorisation élevée** provoquant notamment des problématiques de **congestion et de saturation du stationnement sur certains secteurs**.
- Des **itinéraires cyclables discontinus** sur la polarité urbaine, le franchissement de la Saône difficile et des **liaisons rurales-urbaines et intra rurales non sécurisées** rendent difficiles le développement du vélo.
- Certains secteurs stratégiques restent encore mal desservis par les transports en commun réguliers, notamment les zones d'activités situées à l'Est. De plus, la **faible vitesse commerciale** du réseau urbain constitue un frein majeur à son attractivité et limite son développement.
- Une **accessibilité insuffisante à la gare de Villefranche-sur-Saône** (stationnement saturé, cheminements piétons et cyclables inégaux, connexions en transport en commun incomplètes).
- Certaines **traversées piétonnes peu sécurisées** et certaines **liaisons depuis les hameaux vers les centralités ou arrêts de bus difficiles**.
- Un **manque de confort et d'agrément des parcours piétons** (végétalisation limitée, ambiance routière, absence de mobilier de repos).



DES OPPORTUNITÉS SUR LESQUELLES S'APPUYER

- Le **projet SERM (Service Express Régional Métropolitain) Lyonnais**, pour renforcer les connexions extérieures, en lien avec le projet urbain, sur le quartier gare.
- L'**autoroute A6**, pour absorber le flux de transit et renforcer les liaison Nord–Sud (projet de ligne de covoiturage à haut niveau de service en 2027).
- La **Saône**, un **atout sous-exploité** pour le développement des mobilités fluviales et touristiques.
- Une **culture du transport en commun déjà présente**, appuyée sur un **réseau historique reconnu**.
- Des **emprises disponibles** (voiries, accotements, stationnements) facilitant la **mise en place d'aménagements multimodaux** (voies cyclables, couloirs bus, espaces piétons).
- Des **distances de déplacement adaptées aux modes actifs**, notamment pour les trajets internes.
- Un **Schéma Directeur Cyclable** adopté en juin 2024, structurant le développement de la pratique cyclable et les services à mettre en place.
- Des **secteurs d'activité denses** propices à la création de **zones apaisées** et de **mobilités exemplaires** dans les projets urbains (quartier gare, Beau Parc).
- Une **dynamique économique et sociale favorable**, soutenue par un **écosystème actif autour de la mobilité solidaire et des initiatives locales**.

DES FREINS ET CONTRAINTES À LEVER

- Des compétences croisées complexifiant la mise en œuvre de politiques de mobilité : intercommunale pour la mobilité, partagée pour la voirie et communale pour le stationnement et la circulation Une **multiplicité d'acteurs** sur la mobilité rendant la **coopération complexe**, notamment pour assurer les continuités cyclables
- Des **contraintes budgétaires fortes** pour l'État et les collectivités restreignant les marges de manœuvres pour le développement de nouvelles infrastructures ou services.
- Des **freins opérationnels au développement des transports collectifs** : pénurie de conducteurs, saturation du dépôt de bus à Arnas et de la gare routière limitant les possibilités d'extension ou d'amélioration de l'offre.
- Un **retard dans la mise en accessibilité piétonne et PMR**, faute de programmation et de financements dédiés.
- Des **contraintes foncières et techniques** freinant le développement du **port**.
- Une **culture de la voiture ancrée** qui nécessite un accompagnement au changement sur des temps longs, fondé sur des actions de sensibilisation, d'incitation et de transformation progressive de l'offre.

5.



LES APPORTS DE LA CONCERTATION SUR LES ENJEUX

LES DIFFÉRENTS TEMPS DE CONCERTATION ONT MIS EN AVANT DES MESURES À COMPLÉTER OU RENFORCER POUR AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS DES DIFFÉRENTS ACTEURS DU TERRITOIRE.

Ils ont permis d'alimenter la construction de la stratégie tant sur le contenu, en venant préciser les besoins de certaines actions, que sur la quantification et la priorisation des actions. Les enseignements sont présentés selon les différents temps de concertation et acteurs.

Principales attentes complémentaires des habitants et des salariés (enquête 2023)

- **Renforcer la fréquence des services de transports collectifs** aux horaires des actifs et étendre leur périmètre.
- Améliorer l'accessibilité de la gare de Villefranche-sur-Saône.
- **Développer des aménagements cyclables** sécurisés répondant aux logiques de flux observées.

Principales attentes complémentaires des élus du territoire de la Communauté d'agglomération (ateliers 2023 et 2025)

- **Rendre plus attractif le réseau de transports en commun**, notamment depuis les points de rabattements.
- Mieux communiquer autour des solutions de mobilités et **accompagner au changement de comportement**.
- Mieux sécuriser les aménagements cyclables.
- Favoriser un travail coordonné à l'échelle de la polarité urbaine sur le plan de circulation et de stationnement.

Principales attentes des territoires voisins (réunion 2025)

- **Sécuriser les liaisons cyclables** entre les principales communes et vers la gare.
- Faciliter l'accès à la gare en transports collectifs.
- **Améliorer la desserte** des zones d'activités en transports collectifs et par le covoiturage.

Principales attentes des acteurs de la mobilité solidaire (atelier 2025)

- **Améliorer l'accès à l'information** et la communication : portail unique, supports accessibles à tous (papier, numérique, téléphone).
- Valoriser et envisager l'extension des dispositifs existants.
- Faciliter l'accompagnement et l'accessibilité à la mobilité : aide à l'achat sociale, remise en selle, réparation, maison des mobilités, réduction du coût des transports pour les publics vulnérables.
- **Réduire l'éloignement aux équipements et aux services :** TAD priorisé pour les soins et services sociaux, prise en compte des aidants, prise en charge des coûts.

Principales attentes des entreprises et acteurs locaux (atelier 2025)

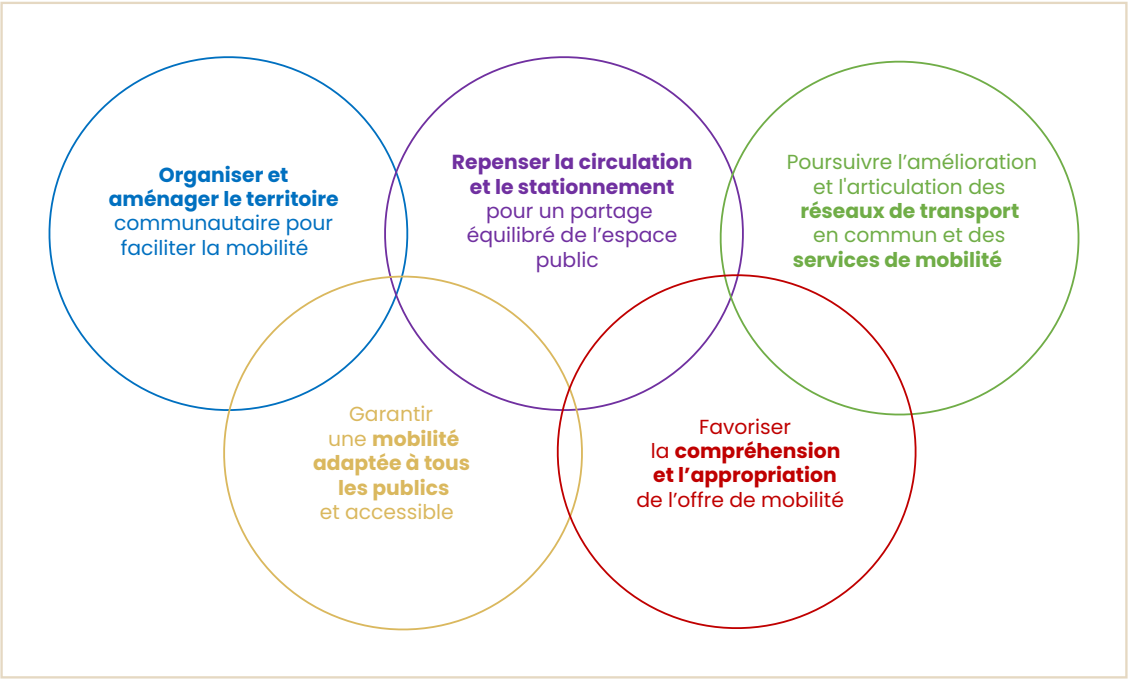
- **Développer et faciliter l'accès au covoiturage :** communauté de covoitureurs dans les ZA notamment.
- **Élargir l'amplitudes des transports en commun** (dont transport à la demande).
- Améliorer la performance et la régularité des transports en commun.
- **Sécuriser les déplacements à vélo**, et notamment par l'aménagement d'une liaison entre la gare et l'arc Actif.

6.

UNE STRATÉGIE EN CINQ ORIENTATIONS POUR TRANSFORMER LA MOBILITÉ

SUR LA BASE DU DIAGNOSTIC ET DE LA CONCERTATION MENÉE, 5 GRANDES ORIENTATIONS ONT ÉTÉ RETENUES POUR FORMER LA STRATÉGIE MOBILITÉ DU PLM. LES ORIENTATIONS SE DÉCLINENT EN 13 AXES, AUXQUELS DES NIVEAUX D'AMBITION DISTINCTS ONT ÉTÉ ASSOCIÉS AFIN D'ATTEINDRE LES OBJECTIFS LOCAUX INSCRITS AU PDM DES TERRITOIRES LYONNAIS DE SYTRAL MOBILITÉS ET POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX DU TERRITOIRE.

Le Plan Local de Mobilité (PLM) de la Communauté d'agglomération s'inscrit dans une logique de transformation progressive et cohérente du système de mobilité, en réponse aux constats établis dans le diagnostic territorial. Ce dernier met en évidence une dépendance à la voiture individuelle, une offre de transport collectif encore perfectible, une pratique limitée des mobilités actives, ainsi qu'une gouvernance complexe et des contraintes opérationnelles et budgétaires fortes. Face à ces enjeux, le PLM propose une stratégie articulée autour de cinq grandes orientations, déclinées en 13 axes stratégiques.



Les 5 orientations du PLM de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône

ORIENTATION 1

Organiser et aménager le territoire communautaire pour faciliter la mobilité

Cette orientation vise à renforcer la cohérence entre aménagement du territoire et politiques de mobilité, en s'appuyant sur les documents de planification existants (SCoT, PLUi-H). L'objectif est de limiter les besoins en déplacements et de réduire les distances parcourues, en favorisant une organisation plus équilibrée du territoire. Deux axes structurent cette orientation :

- **Axe 1 :** Renforcer le maillage territorial par des aménagements et services de mobilité adaptés aux besoins locaux.
- **Axe 2 :** Réduire les nuisances générées par les grands flux de marchandises et de déplacements pendulaires.

Cette orientation répond directement au **levier n°1** du Plan de Mobilité des territoires lyonnais : « Réduire les distances parcourues en lien avec l'organisation du territoire».

ORIENTATION 2

Repenser la circulation et le stationnement pour un partage équilibré de l'espace public

Dans un contexte de voirie partagée entre plusieurs acteurs, cette orientation vise à établir une vision commune de l'aménagement des espaces publics, afin de faciliter l'insertion des mobilités alternatives (transports collectifs, modes actifs) et d'améliorer la qualité des cheminements. Elle s'appuie sur deux axes :

- **Axe 3 :** Reconfigurer la voirie et les plans de circulation pour intégrer des couloirs bus et des aménagements cyclables et piétons.
- **Axe 4 :** Apaiser, sécuriser et valoriser les secteurs à enjeux pour renforcer leur attractivité.

Elle contribue au **levier n°3** du Plan de Mobilité des territoires lyonnais : «Redéfinir les usages nécessaires de la voiture, notamment en agissant sur l'espace public».

ORIENTATION 3

Poursuivre l'amélioration et l'articulation des réseaux de transport en commun et des services de mobilité

Face à une offre de transport collectif encore peu attractive et à des freins opérationnels identifiés (pénurie de conducteurs, saturation des infrastructures), cette orientation vise à intensifier l'offre en matière de services de mobilité. Elle ambitionne également de renforcer l'intermodalité et de soutenir les mobilités partagées. Elle se décline en quatre axes :

- **Axe 5 :** Améliorer la performance du réseau de transports collectifs et des services complémentaires.
- **Axe 6 :** Optimiser l'intermodalité.
- **Axe 7 :** Encourager le développement de l'autopartage.
- **Axe 8 :** Renforcer le déploiement de la politique cyclable.

Cette orientation s'inscrit dans le **levier n°2** du Plan de Mobilité des territoires lyonnais : «Poursuivre le développement des offres et des services de mobilité».

ORIENTATION 4

Garantir une mobilité accessible et adaptée à tous les publics

Le diagnostic met en évidence des inégalités d'accès à la mobilité, notamment pour les personnes à mobilité réduite ou en situation de vulnérabilité.
Cette orientation vise à améliorer l'accessibilité physique, sociale et territoriale. Elle comprend trois axes :

- **Axe 9 :** Replacer le piéton au cœur des aménagements et des services de mobilité.
- **Axe 10 :** Améliorer les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite.
- **Axe 11 :** Développer des solutions adaptées aux publics en situation de précarité.

Elle contribue aux **leviers n°2** et **n°3** du Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

ORIENTATION 5

Favoriser la compréhension et l'appropriation de l'offre de mobilité

La transition vers des mobilités plus durables nécessite un accompagnement des usagers pour favoriser l'évolution des comportements. Cette orientation vise à renforcer la lisibilité de l'offre, à promouvoir les services existants et à encourager leur usage par des actions de sensibilisation et d'animation. Elle se décline en deux axes :

- **Axe 12 :** Accompagner la mise en œuvre et l'appropriation des nouveaux services de mobilité.
- **Axe 13 :** Sensibiliser les usagers et promouvoir l'offre de mobilité du territoire.

Elle s'inscrit pleinement dans le **levier n°4** du Plan de Mobilité des territoires lyonnais : «Accompagner et encourager les changements de pratiques de mobilité».

En structurant son Plan Local de Mobilité autour de ces cinq orientations stratégiques, la Communauté d'agglomération affirme sa volonté de construire un système de mobilité plus sobre, plus inclusif et mieux adapté aux spécificités de son territoire.

Ce cadre stratégique, décliné en 13 axes et 37 actions, constitue une feuille de route opérationnelle pour répondre aux défis identifiés dans le diagnostic et accompagner la transition vers une mobilité plus durable.

Axe	Description de l'axe	n° action	nom de l''action
Organiser et aménager le territoire de la Communauté d'agglomération pour faciliter la mobilité			
Axe 1	Renforcer le maillage territorial par des aménagements et services de mobilité adaptés aux besoins locaux	1	Accompagner le développement urbain en favorisant des transports collectifs structurants
		2	Intégrer des services de mobilité durable au sein des projets urbains
		3	Valoriser les déplacements de courtes distances, en modes actifs, par la qualité des aménagements dans les centralités et la polarité urbaine
		4	Coordonner la logistique urbaine et valoriser la présence de la Saône et du port pour le transport de marchandise
Axe 2	Réduire les nuisances générées par les grands flux de marchandises et de déplacements pendulaires	5	Réduire l'exposition des populations aux nuisances bruit et pollution
		6	Optimiser le fonctionnement des transports en heures de pointes
Repenser la circulation et le stationnement pour un partage équilibré de l'espace public			
Axe 3	Reconfigurer la voirie et les plans de circulation pour intégrer des couloirs bus et des aménagements cyclables et piétons	7	Permettre la multimodalité, en adaptant le plan de circulation
		8	Evoluer vers une politique d'aménagement et de stationnement multimodale dans les ZAE
Axe 4	Apaiser, sécuriser et valoriser les secteurs à enjeux pour renforcer leur attractivité	9	Apaiser et renforcer l'attractivité des centres-bourgs et de la polarité urbaine en limitant les trafics de transit et en développant les zones de circulation apaisée
		10	Sécuriser les zones à enjeux
		11	Mieux organiser et réglementer le stationnement pour favoriser l'attractivité commerciale des centralités et de la polarité urbaine
Poursuivre l'amélioration et l'articulation des réseaux de transport en commun et des services de mobilité			
Axe 5	Améliorer la performance du réseau de transports collectifs et des services complémentaires	12	Renforcer l'attractivité du réseau urbain
		13	Offrir des dessertes performantes vers les territoires voisins
		14	Développer progressivement une offre régulière pour la desserte des zones d'activités
		15	Améliorer la desserte des villages
Axe 6	Optimiser l'intermodalité	16	Améliorer les conditions physiques de l'intermodalité pour les usagers
		17	Assurer la fluidité des échanges sur les lieux d'intermodalité
Axe 7	Encourager le développement de l'autopartage	18	Développer l'autopartage sur la polarité urbaine
		19	Structurer une offre d'autopartage dans les villages
Axe 8	Renforcer le déploiement de la politique cyclable	20	Réaliser progressivement les aménagements inscrits au Schéma Directeur Cyclable
		21	Améliorer les conditions de stationnement des vélos
		22	Guider les usagers par un jalonnement des itinéraires cyclables
		23	Offrir des services complémnetaires pour développer la cible du vélo utilitaire au quotidien
Garantir une mobilité accessible et adaptée à tous les publics.			
Axe 9	Replacer le piéton au cœur des aménagements et des services de mobilité	24	Aménager des itinéraires à enjeux pour les déplacements du quotidien
		25	Faciliter l'autonomie des écoliers
		26	Renforcer la place du piéton dans les aménagements de voirie
Axe 10	Améliorer les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite	27	Poursuivre la mise en accessibilité PMR de la voirie et des espaces publics
		28	Compléter la mise en accessibilité du réseau TC
		29	Disposer d'un service de transport pour les usagers PMR
Axe 11	Développer des solutions adaptées aux publics en situation de précarité	30	Faciliter l'accès et le développement aux solutions déjà existantes sur le territoire
		31	Déployer des actions de mobilité solidaire
Favoriser la compréhension et l'appropriation de l'offre de mobilité			
Axe 12	Accompagner la mise en œuvre et l'appropriation des nouveaux services de mobilité	32	Encourager les plans de mobilité employeur
		33	Encourager une mobilité durable pour les scolaires
		34	Développer l'accompagnement au changement de mobilité pour les habitants
Axe 13	Sensibiliser les usagers et promouvoir l'offre de mobilité du territoire	35	Améliorer la communication et l'information aux usagers
		36	Disposer d'un lieu identifié mobilité avec des moyens d'aller-vers
		37	Sensibiliser les usagers et promouvoir des services de mobilités au plus proche des usagers

Axe phare pour la politique communautaire

7.

LE PLAN D'ACTION

ORIENTATION 1

Organiser et aménager le territoire de la Communauté d'agglomération pour faciliter la mobilité

AXE 1

Renforcer le maillage territorial par des aménagements et des services de mobilité adaptés aux besoins locaux

Action n°1
Accompagner le développement urbain en favorisant des transports collectifs structurants

Action n°2
Intégrer des services de mobilité durable au sein des projets urbains

Action n°3
Valoriser les deplacements de courte distance, en modes actifs, par la qualité des amenagements dans les centralités et la polarité urbaine

Action n°4
Coordonner la logistique urbaine et valoriser la presence de la Saône et du port pour le transport de marchandise

AXE 2

Réduire les nuisances générées par les grands flux de marchandises et de déplacements pendulaires

Action n°5
Réduire l'exposition des populations aux nuisances bruit et pollution

Action n°6
Optimiser le fonctionnement des transports en heures de pointe

ORIENTATION 1

Organiser et aménager le territoire de la Communauté d'agglomération pour faciliter la mobilité

Les actions développées dans le cadre de cette orientation visent à **renforcer la cohérence entre l'armature territoriale et l'offre de mobilité, dans une logique d'optimisation des déplacements et de réduction de la dépendance à la voiture individuelle.** Ce positionnement stratégique s'inscrit dans la continuité des orientations du **PLUi-H de la Communauté d'agglomération, approuvé le 24 septembre 2025** qui promeut un nouveau modèle de développement - conciliant développement et protection du cadre de vie - recentré sur les centralités urbaines et les polarités de proximité.

Le diagnostic territorial a mis en évidence un important usage de la voiture, une faible part mod soutenir la vitalité des centres-villes et centre-bourgs ale des transports collectifs, et une pratique encore limitée des mobilités actives. Dans ce contexte, la structuration du territoire apparaît comme un levier déterminant pour agir sur la demande de mobilité. En favorisant un développement urbain et économique recentré sur les centralités existantes, en particulier la polarité urbaine et les polarités de proximité identifiées dans le SCoT, il devient possible de réduire les distances parcourues et de favoriser des déplacements réalisables à pied, à vélo ou en transports collectifs.

Cette orientation vise également à **soutenir la vitalité des centres-villes et centre-bourgs** par des aménagements qualitatifs en faveur des modes actifs, en cohérence avec les objectifs du PLUi-H en matière de densification, de mixité fonctionnelle et de préservation des espaces naturels et agricoles.

Par ailleurs, à l'instar des déplacements des personnes, **les flux de marchandises doivent être intégrés dans une logique de mobilité durable**. Le développement du **Port de Villefranche-sur-Saône**, en tant qu'infrastructure stratégique, doit s'inscrire dans une approche multimodale, conciliant performance logistique et réduction des externalités négatives. Le développement d'une logistique urbaine plus vertueuse constitue un axe de travail prioritaire.

Enfin, cette orientation vise à **réduire les nuisances générées par les déplacements**, qu'il s'agisse de pollution atmosphérique, de bruit ou de congestion. Le transport routier, qui représente à lui seul **44 % des émissions de gaz à effet de serre du territoire**, constitue un enjeu majeur de transition.

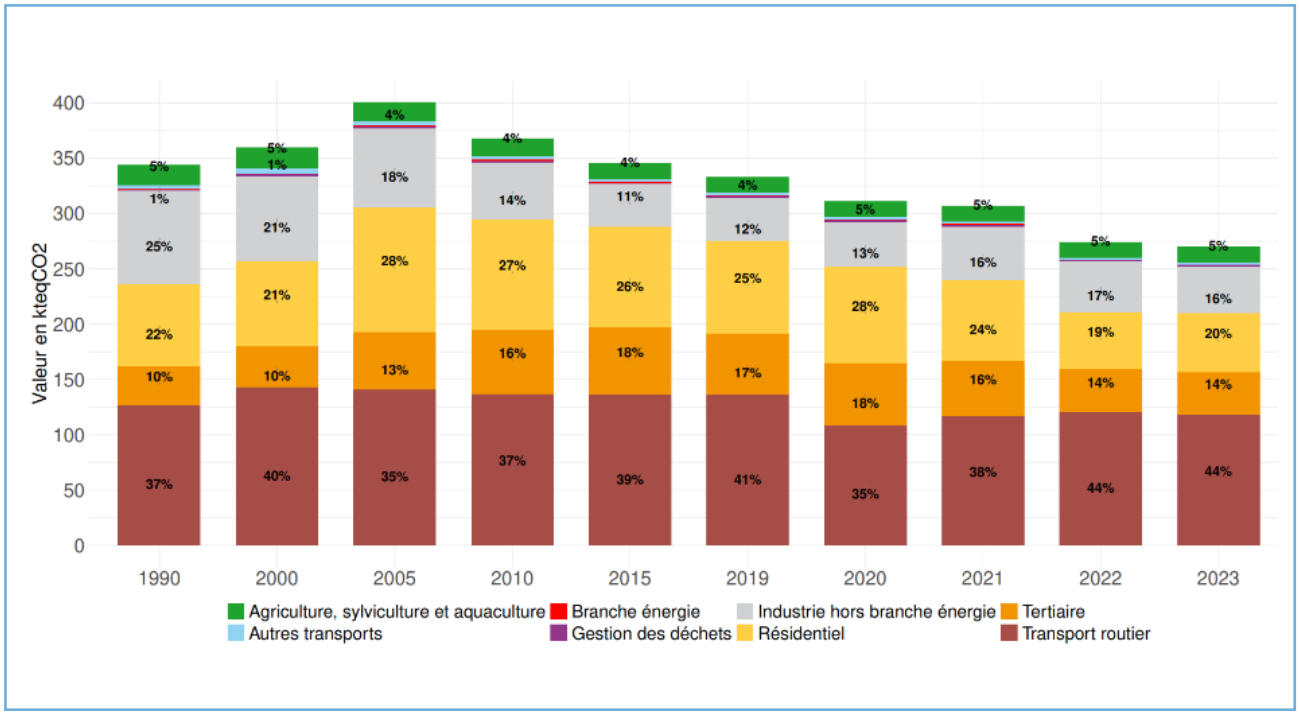
Ces actions s'inscrivent pleinement dans les ambitions de SYTRAL Mobilités, notamment l'objectif de réduire de moitié le nombre de tués et de blessés graves d'ici 2030, et de tendre vers zéro tué ou ` grave à l'horizon 2050, tel que défini dans le Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais, levier 4 – axe 3.

Les actions de l'**axe 1** visent à réduire les distances parcourues et à favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle, tandis que celles de l'**axe 2** s'attachent à limiter l'exposition des habitants aux nuisances liées aux grands flux de circulation, notamment dans les secteurs les plus sensibles.

Cette orientation contribue directement **au levier n°1 du Plan de Mobilité des territoires lyonnais**, qui vise à «réduire les distances parcourues en lien avec l'organisation du territoire», en articulant urbanisme, mobilité et qualité de vie.



Commune de Vaux-en-Beaujolais



Évolution de la part sectorielle dans les émissions totales de GES sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône (Source : ORCAE 2025)

ORIENTATION 1 AXE 1

Renforcer le maillage territorial avec des aménagements et des services de mobilité adaptés aux besoins locaux

Les deux principaux facteurs influençant le bilan carbone d'un déplacement sont la **distance parcourue** et le mode de transport utilisé. L'axe 1 du projet agit sur ces deux leviers de manière complémentaire :

• Directement, en rapprochant les lieux de vie des destinations quotidiennes (travail, loisirs, commerces, équipements), grâce à une stratégie de développement urbain cohérente et concrète, intégrant pleinement les enjeux de mobilité.

• Indirectement, en favorisant des déplacements plus courts, qui deviennent plus facilement réalisables en modes actifs (marche, vélo). Cette proximité encourage ainsi un changement de comportement vers des modes de transport plus durables.

Cet axe intègre également une approche de planification urbaine qui préserve les conditions nécessaires pour la mise en œuvre d'une logistique urbaine durable et au développement d'une logistique portuaire multimodale.

En effet, **la présence de la Saône** constitue une opportunité pour diversifier les flux de marchandises et réduire la pression sur les infrastructures routières. Le développement du transport fluvial, en complément des modes terrestres, permettrait de limiter les émissions liées au fret, de désengorger les axes saturés et de renforcer la résilience logistique du territoire. Cette orientation s'inscrit dans une logique de mobilité durable et de transition énergétique.

Cet axe vise à concilier les impératifs économiques avec la qualité de vie des habitants, en limitant les nuisances liées aux flux logistiques.

Cette démarche contribue à un développement territorial équilibré et maîtrisé, en cohérence avec le PLUi-H approuvé le 24 septembre 2025 qui vise à renforcer la cohérence entre l'armature territoriale et l'offre de mobilité.

Focus

Le volet mobilité du PLUi-H

Le confortement des polarités du territoire (polarité urbaine et centre-bourgs) et le renforcement de l'offre d'emplois constituent les deux premiers leviers permettant de limiter les besoins et les temps de déplacement quotidiens des ménages. Ils sont traduits dans le PLUi-H par une maîtrise du développement résidentiel et économique en dehors de ces espaces de centralité (polarité et centres villageois).

Le PLUi-H traduit la volonté de renforcer l'offre alternative à la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens réalisés au sein du territoire et vers les territoires voisins. Le renforcement de l'offre de services de transport est une priorité ainsi que le développement du transport pour tendre progressivement vers une mobilité plus durable.

Pour les modes de déplacements alternatifs, notamment les modes doux, le PLUi-H permet de mettre en œuvre une mobilité des «courtes distances» au sein des communes du territoire (renforcement des centralités notamment, prise en compte des déplacements doux dans les nouveaux secteurs de développement, lors de renouvellement urbain, etc.).

Action n°1

Accompagner le développement urbain en favorisant des transports collectifs structurants

Mesure 1

Poursuivre les travaux de mise en cohérence du PLUi-H et du système de mobilité

Tout le territoire

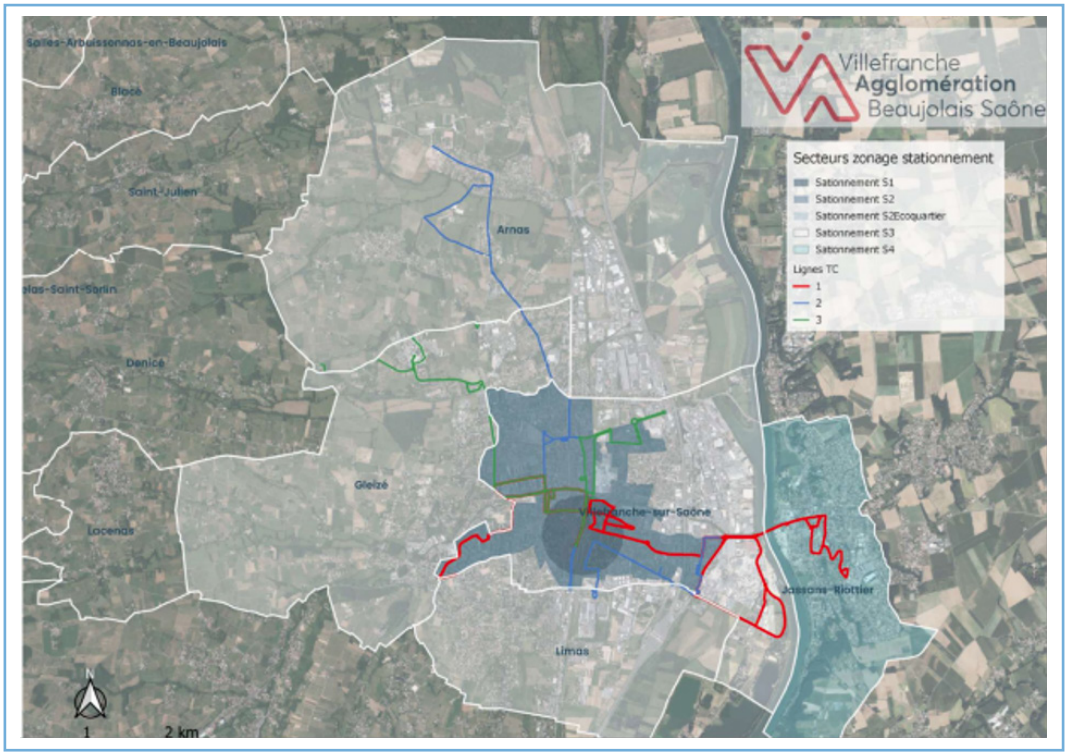
- Le règlement du PLUi-H prend en compte la promotion des mobilités actives grâce à l'inscription de 28 emplacements réservées à la création ou l'amélioration des mobilité douces et par l'encadrement des règles de stationnement pour favoriser les transports en commun (cf. encart «pour aller plus loin : ce que dit le PLUi-H de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône»).

- À moyen et long terme, il s'agit d'adapter les règles du PLUi-H en fonction de l'évolution de l'urbanisation et de l'amélioration du niveau de service des lignes de transport urbaines (action 12) et interurbaines (action 15).

- Le PLUi-H prévoit que le développement urbain doit s'articuler avec les transports en commun, notamment au sein de la polarité urbaine, ainsi qu'en densification et renouvellement dans les centres-bourgs.

- Dans ce cadre, une extension progressive de la zone de stationnement réglementée S2 pourra être envisagée (cf. encart) :
— Au sein de la polarité urbaine.
— Le long des corridors desservis par les lignes interurbaines 150 à 155.

- Ces évolutions réglementaires permettront de :
— Renforcer la performance des transports collectifs.
— Encourager le report modal.
— Limiter l'usage de la voiture individuelle dans les secteurs bien desservis.



Zonage des règles de stationnement en lien avec les lignes structurantes du réseau de transports collectifs (PLUi-H Communauté Beaujolais Saône, 2025)

Pour aller plus loin

Ce que dit le PLUi-H de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône

Le règlement du PLUi-H prend en compte la promotion des mobilités actives grâce à :

- **28 emplacements réservés dédiés** à la création ou à l'amélioration de voies dédiées à la mobilité douce (trottoirs ou pistes cyclables),
- **L'encadrement par le règlement écrit du nombre de places de stationnement** automobile et exigences de stationnement vélo sécurisés dans les immeubles résidentiels et de bureaux. Sur ce point, la présence de la gare et d'un réseau de transport en commun sur la polarité urbaine a été valorisée dans l'écriture de la règle de stationnement, pour favoriser le report modal vers ces déplacements plus durables.

— Ainsi, le secteur S1, autour de la gare (présence de la gare ferroviaire, de la gare routière et du réseau de transport en commun), constitue un hub multimodal sur lequel il a été décidé d'exiger un nombre de places de stationnement par logement inférieur aux autres secteurs du territoire.

— Le secteur S2 constituent les secteurs les mieux desservis en transport en communs et particulièrement ceux couverts par plusieurs lignes fortes du territoire (à savoir les lignes 151, 152 et 153).

À noter que le S2 Ecoquartier correspond au secteur Monplaisir. Ces secteurs sont également propices au report modal tant par la présence d'une offre de mobilités robuste que par la densité des équipements. Sur ces secteurs, les règles de stationnement prennent en compte ces atouts :

- S1 : 1 place de stationnement pour 40 m² de surface de plancher avec un maximum de 1 place par logement,
- S2 : 1 place de stationnement pour 50 m² de surface de plancher avec un maximum de 2 places par logement,
- S2 Ecoquartier : 1 place de stationnement pour 60 m² de surface de plancher avec un maximum de 2 places par logement,
- S3 : 1 place de stationnement pour 50 m² de surface de plancher avec un maximum de 2 places par logement,
- S4, 2 places de stationnement par logement.

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	Moyens humains actuels	Communauté d'agglomération	Coordonner, réaliser	Moyens humains actuels	—	2026-2040

Action n°2

Intégrer des services de mobilité durable au sein des projets urbains

Mesure 1

Favoriser
la prise en compte des prescriptions mobilité du PLUi-H et des OAP cadres dans les projets d'aménagement

Tout le territoire

L'action vise à favoriser l'intégration des règles et prescriptions mobilités du PLUi-H et des OAP cadres dans la mise en œuvre concrète des projets d'aménagement, en particulier ceux liés aux secteurs à enjeux (couverts par des OAP sectorielles, pour l'aménagement de zones d'activités économiques, aux établissements publics et aux opérations urbaines d'ensemble, etc.).

● **Poursuivre et amplifier le travail de co-construction** avec les porteurs de projets, dès les phases amont, pour accompagner l'évolution des projets avant le dépôt des autorisations d'urbanisme. En 2025, la Communauté d'agglomération a renforcé les commissions «architecte-conseil» comme outil d'accompagnement et de dialogue avec les porteurs de projets. Dans ces commissions, pourront être étudiées :

— **Stationnement et autopartage :**
  - Les réductions du ratio de places de stationnement par logement en cas de présence d'un service d'autopartage.

— **Zones à vocation économique (Ui et AUi) :**
  - Recherche de mutualisation du stationnement dès lors que plusieurs lots sont concernés,
  - Solutions de stationnement à envisager dans un rayon de 300 m autour du projet.

— **Qualité environnementale des parkings en lien avec l'OAP :**
  - Désimperméabilisation des sols,
  - Installation d'ombrières photovoltaïques sur les parkings en surface en lien avec l'OAP thématique «installations solaires et paysage».

● **Établir des recommandations pour les équipements à déployer :** élaboration d'un cahier de recommandations inspiré notamment du projet Beau Parc, incluant :

— Flottes de véhicules partagés (voitures, vélos).
— Stationnement vélo sécurisé.
— Crèche mutualisée.
— Restauration partagée.
— Mutualisation du stationnement.

● **Envisager des adaptations réglementaires :** suivre la mise en œuvre des règles liées au stationnement; évaluer les effets produits et identifier si besoin des mesures correctives et des ajustements possibles des règles d'urbanisme pour faciliter le report modal.

● **Prioriser les aménagements cyclables et les dessertes bus** (desserte régulière) vers les zones d'activités afin de construire un système de mobilité cohérent et attractif pour les usagers, notamment entre la gare et «l'arc Actif» (cf. actions des axes 5 et 8).

Pour aller plus loin

Ce que dit le PLUi-H de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône

● **Le PLUi-H indique les prescriptions suivantes en termes de services de mobilité :**

— «Le nombre de places de stationnement pour les véhicules automobiles exigées à l'article 7 des chapitres des zones se définit sur la base d'une surface de plancher affectée à une nature du projet; il est arrondi au nombre entier le plus proche».

— «La mutualisation, totale ou partielle, des emplacements de stationnement exigés à l'article 7 des chapitres des zones, est autorisée sous réserve que les places soient aménagées ou existantes a moins de 300 mètres du projet. La justification quant à la réponse aux obligations doit être apportée au dossier de demande. La mutualisation peut concerner des projets simultanés et/ou un projet isolé avec une opération voisine».

— «Dans le cas d'une opération d'ensemble, il sera recherche une mutualisation des places de stationnement».

● **Au sein de l'OAP thématique «Paysage et installations solaires», il est précisé :**

— «Toute installation d'ombrière doit constituer un levier d'adaptation au dérèglement climatique des espaces artificialisés, par la prise en compte du besoin d'ombrage, de rafraichissement, de renaturation, d'infiltration de l'eau, la création de continuité écologique et d'un cadre de vie toujours amélioré, quel qu'il soit.

— Toute création de parking avec ombrière intégrera une infiltration des eaux pluviales, une végétalisation et une désimperméabilisation des revêtements de sol.

— Tout aménagement d'ombrière en parking existant, s'il n'intégrait pas une désimperméabilisation totale des surfaces, répondra toutefois à une récolte et infiltration des eaux issues de l'ombrière et une végétalisation conséquente.»

Mesure 2

Envisager
l'évolution des règles de stationnement dans les zones d'activités

Polarité urbaine

● **À moyen / long termes**, lorsque les conditions d'accessibilité en transports collectifs (axe 5) et à vélo (axe 8) seront facilitées, **réévaluer les normes de stationnement au sein des zones d'activités** selon la présence de services de mobilité, d'offre de transport collectif, d'autopartage et de stationnement vélo.

● **Prévoir l'évolution des règles du PLUi-H en étudiant l'intérêt d'instaurer des normes plafond** (et non plancher) laissant la possibilité d'aménager moins de stationnement automobile si l'aménageur ou le propriétaire le souhaite (en particulier si cela est compensé par exemple par du stationnement vélo ou des places d'autopartage). Dans cette optique, une vigilance particulière sera portée sur les mesures à mettre en place pour éviter un effet de report sur l'espace public. Un tel aménagement pourra permettre une optimisation de la surface constructible et des extensions de bâtiments pour les propriétaires, dans un contexte de rareté du foncier économique.

Ces réflexions sont à mener en cohérence avec les démarches d'élaboration de plan de mobilité employeurs (action 32).

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	Adaptation des zones réglementées de stationnement Cahier de recommandations	Communauté d'agglomération	Réaliser	Moyens humains actuels	—	2026-2040
2.	En continu	Communauté d'agglomération	Coordonner Réaliser	Moyens humains actuels	—	2026-2040

Action n°3

Valoriser les déplacements de courte distance, en modes actifs, par la qualité des aménagements dans les centralités et la polarité urbaine

Mesure 1

Poursuivre
le renforcement des centralités

Tout le territoire

● Dans le cadre de la mise en œuvre du PLUi-H, les communes et la Communauté d'agglomération veillent à ce que les projets urbains, notamment dans les **centralités de proximité**, intègrent les services et équipements nécessaires à une mobilité durable :
— **Renforcement des services de transport régulier** en milieu périurbain et rural (action 14), et en lien avec les territoires voisins (action 13).
— **Développement de lignes de covoiturage** desservant les centralités (action 13).
— **Déploiement de services de transport à la demande (action 15) et de mobilité solidaire** (actions 30, 31), en lien avec les équipements présents dans les centralités.

● Pour faciliter cette prise en compte, la Communauté d'agglomération **incite les communes à réaliser des plans guides** intégrant les enjeux de mobilité durable dans leurs projets d'aménagement. **Dans ce cadre, la Communauté d'agglomération a mis en place en 2025**, pour une durée de 4 ans, deux marchés pour la réalisation d'études (en cofinancement Commune et Communauté d'agglomération) et de plans guides sur le territoire sur des secteurs dits à enjeux :
— Un groupement dédié aux **villages.**
— Un groupement dédié à la **polarité urbaine.**

● Par ailleurs, la Communauté d'agglomération **poursuit et renforce les commissions «architecte-conseil»** qui permettent un accompagnement en amont des projets, en favorisant la co-construction avec les porteurs de projets avant le dépôt des autorisations d'urbanisme.

Ces actions sont à poursuivre dans le temps du PLM.

Mesure 2

Favoriser
les modes actifs au sein des polarités de proximités

Polarités de proximité (cf. SCoT)

Favoriser le développement et la sécurisation des modes actifs dans les **polarités de proximité** (Lacenas <> Denicé, Blacé <> Saint Julien, Le Perréon <> Saint-Etienne-des-Oullières) :

● **Pour l'accès aux polarités de proximité :**
— Prioriser les aménagements des liaisons cyclables interurbaines entre les deux villes du duo de polarités de proximité (action 20).
— Mettre en place un jalonnement vélo pour renforcer la lisibilité des itinéraires (action 22).
— Aménager les liaisons piétonnes stratégiques entre les hameaux et le centre des 6 communes concernées (action 25).

● **Pour les cheminements au sein des 6 communes :**
— Traiter en priorité la mise en sécurité et la mise en accessibilité PMR des passages piétons (action 26 et 27).
— Pacifier les centres-bourgs pour faciliter les échanges en modes actifs internes (action 9 et 10).
— Déployer du stationnement vélo au sein des centres-bourgs pour encourager l'usage quotidien du vélo (actions 21).

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	Prioriser les actions 13, 14, 15, 30, 31 au sein des centralités de proximité	Communauté d'agglomération	Coordonner Inciter	Moyens humains actuels (soutien en ingénierie aux communes)	Communes	2026-2040
2.	Prioriser les actions 9,10, 20, 21, 22, 24, 25, 26, 27 au sein des centralités de proximité	Communauté d'agglomération	Coordonner Inciter	Moyens humains actuels (soutien en ingénierie aux communes)	Communes	2026-2040

Action n°4

Coordonner la logistique urbaine et valoriser la présence de la Saône et du port pour le transport de marchandise

Mesure 1

Se donner les moyens
de coordonner une logistique urbaine durable

Polarité urbaine

- **Engager une démarche Interlud afin de :**
  — Mieux connaître les besoins des acteurs économiques locaux en matière de livraison de proximité.
  — Interroger les règles de stationnement et de livraison pour les adapter aux usages.
  — Préciser les modes et les solutions possibles de logistique du dernier kilomètre (logistique à vélo, flotte de véhicule électrique, mutualisation).
  — Étudier l'opportunité de mettre en place un hôtel logistique urbain (HLU) et/ou des espaces logistiques urbains (ELU) et spécifier les emprises nécessaires (cf. mesure suivante).
  — Structurer un dialogue avec les acteurs économiques sur les questions de logistique urbaine (cf. mesure suivante).

- **S'inscrire dans une dynamique territoriale avec SYTRAL Mobilités :**
  — D'ici 2030, intégrer l'Instance logistique de la Métropole de Lyon, qui a vocation à s'étendre à l'ensemble du périmètre de SYTRAL Mobilités (instance de travail entre les acteurs de la logistique du territoire).
  — Favoriser l'élargissement du périmètre de l'Observatoire Logistique des biens et des services de la Métropole à l'échelle de SYTRAL Mobilités.



Pour aller plus loin

La démarche Interlud

Une collectivité territoriale compétente en matière de mobilité ou de logistique urbaine peut s'engager dans une démarche Interlud. La collectivité doit être concernée par des enjeux logistiques et disposer d'une ressource technique qui aura la charge du suivi de l'étude et de la mise en relation des acteurs. Une convention pourra alors être signée avec le CEREMA, et la collectivité pourra recevoir un financement.

www.interlud.green/comprendre-la-demarche

InterLUD+

Mesure 2

Permettre le bon fonctionnement du port multimodal, et l'organisation de la logistique urbaine.

Polarité urbaine

Structurer une logistique territoriale durable, articulée autour des pôles économiques majeurs (Port multimodal, arc Actif, centralités commerciales, etc.), en s'appuyant sur les leviers suivants :

- **Préserver et valoriser du foncier logistique stratégique :**
  - Identification et préservation de foncier en continuité du **port multimodal**, de la **voie ferrée**, et plus largement au sein de **l'arc Actif**.
  - Conservation des **ITE (Installations Terminales Embranchées)**, y compris celles actuellement inactivées, en vue d'une réutilisation future.

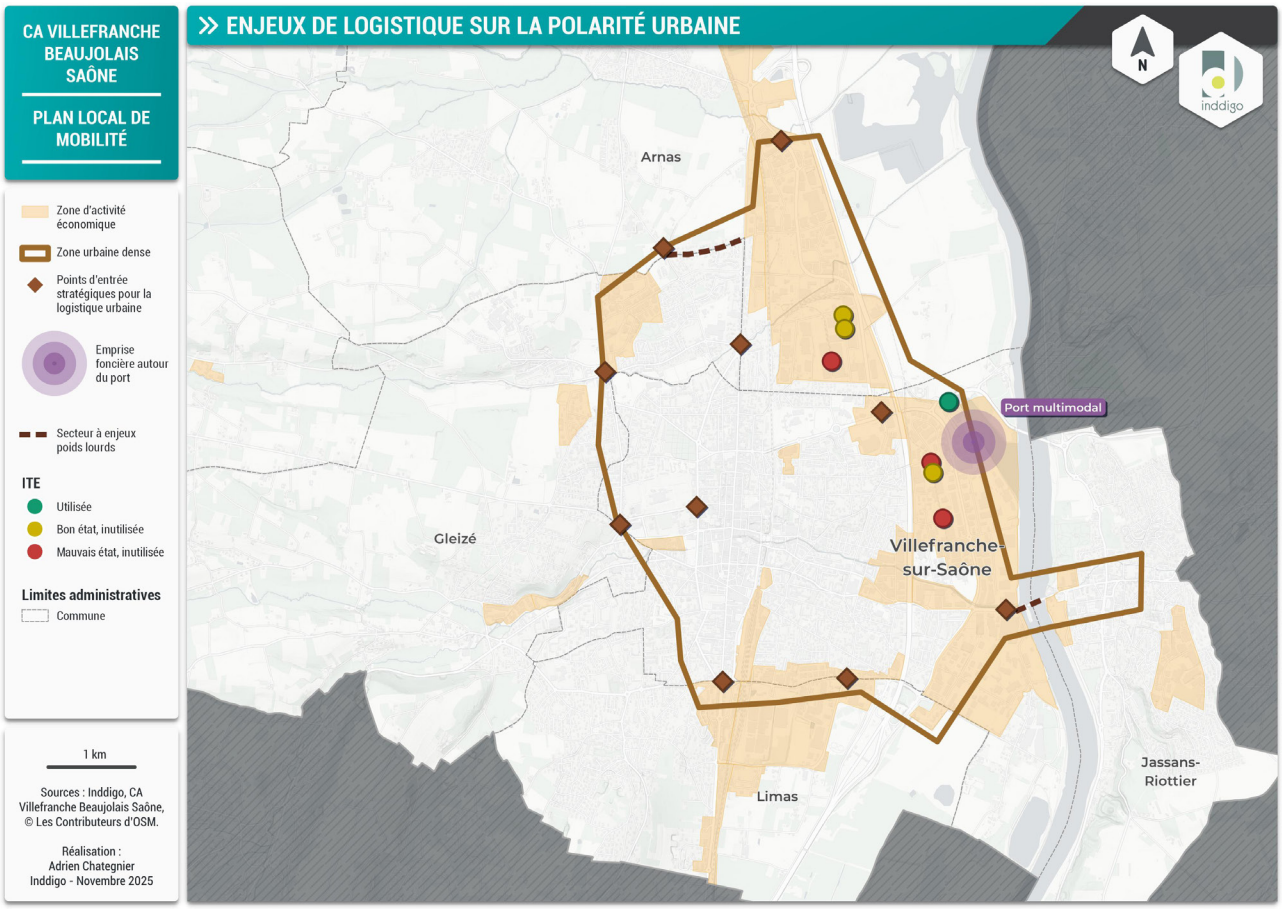
- **Renforcer la logistique urbaine :** identification de secteurs propices à l'implantation d'équipements pour le **dernier kilomètre**, tels que :
  - **Hôtels de logistique urbaine (HLU).**
  - **Espaces logistiques urbains (ELU)** de taille réduite.
  - **Intégration des fonctions logistiques dans les projets urbains :**
    - Aménagements de stationnement permettant des livraisons en horaires dédiés,
    - Réflexion sur les horaires de livraison pour limiter les nuisances en centre-ville,
    - Prise en compte des besoins logistiques dans les autorisations d'urbanisme.

- **Adapter le cadre réglementaire (zonage du PLUi-H) si nécessaire** lors des prochaines évolutions. Création d'emplacements réservés si nécessaires (ER) pour :
  - Le port multimodal.
  - Les ITE.
  - Les ELU et HLU.

- **Créer un cadre de gouvernance et accompagnement :**
  - Mettre en place un **cadre de travail formalisé** avec les acteurs économiques : **Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre des Métiers et de l'Artisanat, VNF** (Élaboration d'une convention de partenariat pour coordonner les actions).
  - Faciliter les échanges avec les transporteurs, logisticiens, commerçants notamment dans le cadre des réflexions sur les plans de circulations et stationnement.

La présence de la Saône constitue une opportunité pour diversifier les flux de marchandises et réduire la pression sur les infrastructures routières. Le développement du transport fluvial, en complément des modes terrestres, permettrait de limiter les émissions liées au fret, de désengorger les axes saturés et de renforcer la résilience logistique du territoire. Cette orientation s'inscrit dans une logique de mobilité durable et de transition énergétique.

La Communauté d'agglomération étudiera les possibilités de renforcement du transport fluvial sur la Saône en lien avec l'ensemble des usages et enjeux de la Saône.



Enjeux de logistique sur la polarité urbaine

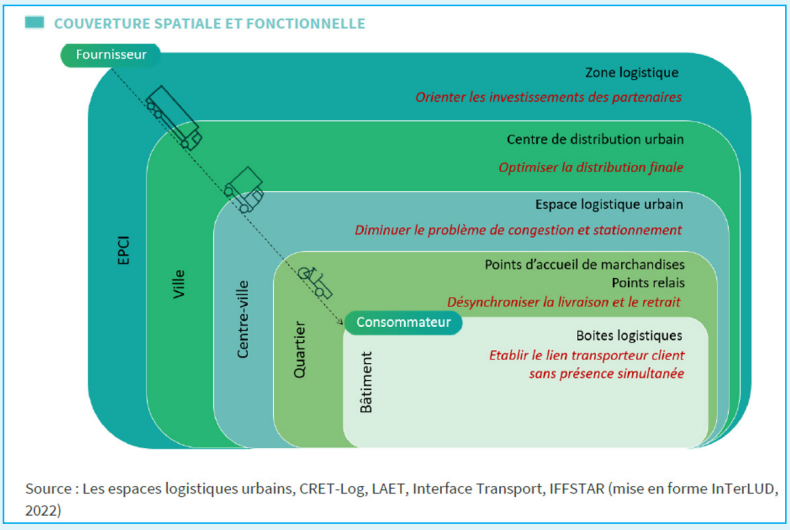
Définition

ELU – Espaces Logistiques Urbains

Les ELU – Espaces Logistiques Urbains, sont des «équipements destinés à optimiser la livraison des marchandises en ville, sur les plans fonctionnel et environnemental, par la mise en œuvre de points de rupture de charge.» (D. Boudouin).

Différentes opérations peuvent être réalisées dans ces ELU : réception, tri, stockage, mutualisation. «Le passage par un ELU n'a de sens que si le coût de la rupture de charge supplémentaire éventuelle est compensé par une meilleure efficience» (D. Boudouin). Sur un territoire, ils sont les points de passage obligés de la plupart des marchandises acheminées ou expédiées. L'objectif est d'offrir une solution pour l'accessibilité des centres-villes au transport de marchandises.

Les ELU se développent à différentes échelles : de celle du quartier ou de l'immeuble (consigne, sas de livraison) à celle de l'agglomération tout entière (plateformes logistiques).



Source : Les espaces logistiques urbains, CRET-Log, LAET, Interface Transport, IFFSTAR (mise en forme InTerLUD, 2022)

Guide de l'engagement volontaire en faveur de la logistique urbaine - ADEME

Définition

L'Hôtel Logistique Urbain (HLU)

L'Hôtel Logistique Urbain (HLU) est un lieu de massification des flux de marchandises pour livrer le cœur d'une zone urbaine, en favorisant une livraison du dernier kilomètre décarbonée.
A l'instar des ELU, il propose des cellules logistiques permettant la distribution de marchandises qui arrivent de l'extérieur de la zone urbaine (par la route; le fer ou le fleuve), puis sont traitées en «cross dock*» dans le HLU et sont livrées en tournées rationalisées et optimisées avec une flotte décarbonée.

L'Hôtel Logistique Urbain (HLU) se distingue de l'Espace Logistiques Urbains (ELU) par sa taille plus importante. Selon l'échelle de la zone urbaine à desservir, l'HLU peut :
— Se substituer aux ELU pour assurer l'ensemble des opérations de distribution de la logistique urbaine.
— Se concevoir en complémentarité des ELU pour assurer une coordination des flux de la logistique.
— Ne pas être nécessaire pour de petits territoires, les ELU assurant le rôle de pivot dans la logistique urbaine.

**Le cross docking fait référence à une technique logistique largement utilisée dans le milieu industriel pour la gestion des approvisionnements. Cette méthode consiste à faire transiter les marchandises depuis les quais d'arrivée jusqu'aux quais de départ sans passer par une remise en stock en entrepôt.*

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	Étude Interlud réalisée d'ici 2028 Intégration des instances logistique dès 2026	Communauté d'agglomération	Réaliser Coordonner	Investissement + Moyens humains actuel	CCI VNF	2028 2026-2040
2.	En continu	Communauté d'agglomération	Réaliser Coordonner	Moyens humains actuels	CCI VNF	2026-2040



– Mesures Éviter, Réduire, Compenser –

Prévues au sein de l'évaluation environnementale pour atténuer les incidences négatives de cette action (détail au sein de l'annexe environnementale)

Thématique	Éviter	Réduire	Compenser
	• **Privilégier les espaces déjà imperméabilisés :** → Utiliser en priorité les aménagements existants et disponibles	• **Limiter l'imperméabilisation dans les projets :** → Favorise l'infiltration et améliore la préservation quantitative de la ressource en eau • **Privilégier une gestion des eaux pluviales (EP) à la parcelle avec une infiltration et des ouvrages plantés / végétalisés ou mutualiser la gestion des EP avec d'autres équipement :** → Préserve l'alimentation des nappes souterraines par infiltration et introduit une épuration des eaux avant infiltration. Cette mesure doit se faire en cohérence avec les prescriptions du PLUi-H et les nouveaux zonages relatifs à la gestion des eaux pluviales • **Vigilance particulière à porter au risque de pollution accidentelle des eaux en phase travaux (mise en place des moyens de prévention nécessaires)**	—
	• **Éviter les zones à enjeux** (notamment les Espaces Naturels Sensibles, les zones humides et la trame verte et bleue présents sur le territoire de la Communauté d'agglomération) • **Intégrer les milieux naturels urbains présents au sein des projets**	• **Adapter le calendrier des travaux en fonction du calendrier écologique**	—
	• **Privilégier les espaces déjà imperméabilisés :** → Utiliser en priorité les aménagements existants et disponibles	• **Limiter l'imperméabilisation dans les projets :** → Optimisation des espaces en créant des mini-pôles logistiques	—
		• **Réduire le bruit à la source en utilisant des dispositifs spécifiques** (livraison en horaire décalée ou de nuit, utilisation d'engins logistiques à faibles émissions sonores, etc) à établir au sein de l'étude et de la charte Interlud (inscrite au sein de cette action 4).	—



Mesure d'accompagnement

Aménager de nouveaux espaces dédiés à la biodiversité dans les projets (nichoirs, zones refuge, etc.).

– Programmation mise en œuvre des actions –

Axe 1 : Renforcer le maillage territorial avec des aménagements et des services de mobilité cohérents

Actions	Portage	Rôle de la Communauté d'agglomération	Partenaires	Échéances 2030	Échéances 2035	Échéances 2040	Indicateur de mise en œuvre	Indicateurs d'efficacité
N °1 Accompagner le développement urbain	Communauté d'agglomération	Coordonner Réaliser		En continu	En continu	En continu	Mise en œuvre du PLUi-H	• Part modale modes actifs et TC dans les centralités de proximités et dans les déplacements DT à destination des ZAE • Fréquence d'utilisation des services de mobilités au sein des ZAE
N°2 intégrer des services de mobilité dans les projets	Communauté d'agglomération	Coordonner Réaliser		Cahier de recommandations	En continu	En continu	• Nb de services de mobilités implantés • Évolution des règles en lien avec l'offre de mobilité	
N°3 Favoriser les centralités de proximité	Communauté d'agglomération	Coordonner Réaliser		En continu	En continu	En continu	Cf. mise en œuvre des actions spécifiques	
N°4 Permettre une logistique durable	Communauté d'agglomération	Coordonner Réaliser	CCI VNF	Etude Interlud réalisée Intégration des instances logistique dès 2026	En continu	En continu	• Étude Interlud réalisée • Évolution du PLUi-H en lien avec les activités logistiques	• Activité du Port Multimodal • Répartition modale des livraisons



Vue de Belleroche, quartier politique de la ville en rénovation urbaine.

ORIENTATION 1 AXE 2

Réduire les nuisances générées par les grands flux de marchandises et de déplacements pendulaires

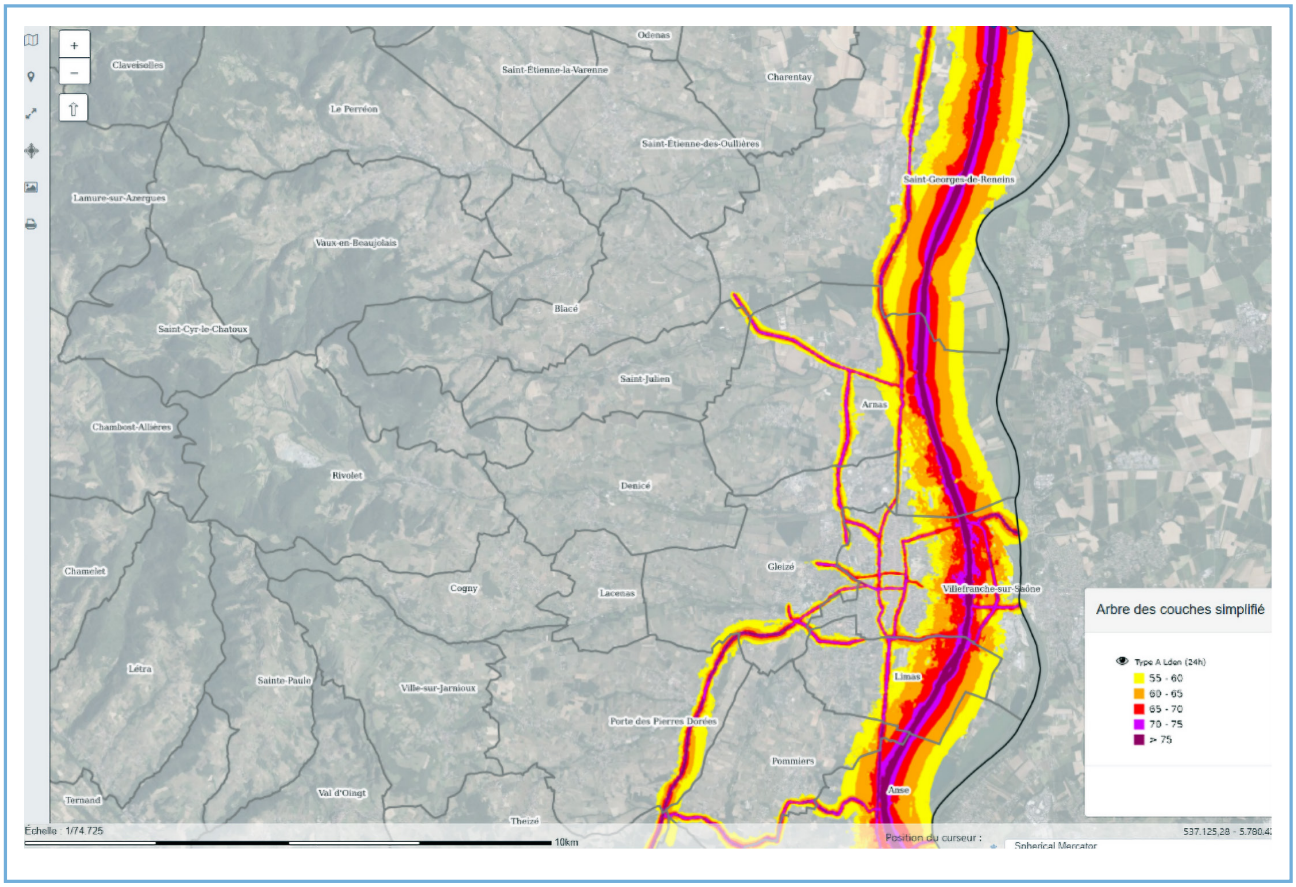
Les actions de l'axe 2 du PLM visent à **limiter l'exposition des usagers aux nuisances générées par les déplacements,** en particulier la **pollution de l'air** et la **pollution sonore**, identifiées comme des enjeux majeurs dans le diagnostic territorial. Celui-ci met en évidence une forte dépendance à la voiture individuelle, notamment sur les trajets domicile-travail, et une concentration des nuisances le long des grands axes routiers, dont l'**Autoroute A6**.

Pour répondre à ces enjeux, la Communauté d'agglomération déploie une stratégie articulée autour de plusieurs leviers :

- **Réduction des nuisances à la source :**
- **Réduction des vitesses sur l'Autoroute A6**, en lien avec les partenaires compétents, afin de diminuer les émissions polluantes et le bruit routier.
- **Décarbonation de la flotte de véhicules communautaires**, par le renouvellement progressif vers des véhicules électriques ou à faibles émissions.
- **Déploiement de bornes de recharge électrique** sur les parkings communautaires, pour accompagner la transition énergétique des usages privés et professionnels.

- **Par ailleurs, il est à noter que la facilitation du report modal de la voiture individuelle vers des modes alternatifs**, qui est l'objectif de l'ensemble des actions du PLM contribue par essence à la réduction des nuisances pour les usagers à travers :
  - Le développement des modes actifs (marche, vélo) avec des aménagements sécurisés et continus,
  - Le renforcement de l'offre de transport collectif,
  - La promotion du covoiturage et des services de mobilité partagée.

Ce report modal est essentiel pour réduire les émissions de polluants atmosphériques, limiter les nuisances sonores, et améliorer la qualité de l'air dans les secteurs les plus exposés.



Carte stratégique du bruit des infrastructures routières de type A (Lden). Source : DDT69, 2022.

Action n°5

Réduire l'exposition des populations aux nuisances bruit et pollution

Mesure 1

Réduire
les vitesses sur l'A6

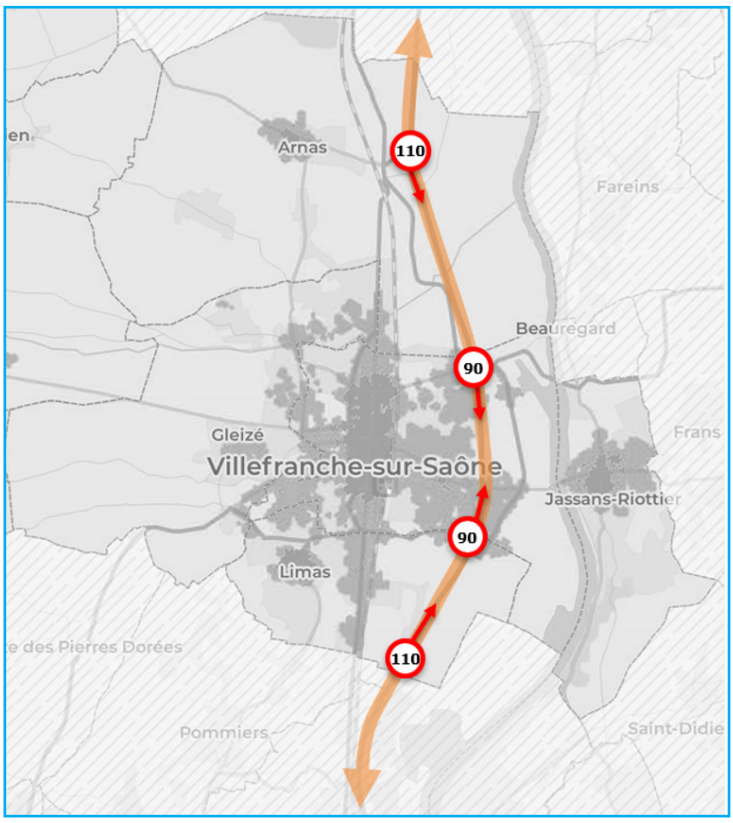
Polarité urbaine

S'engager à réduire les nuisances liées aux déplacements, notamment la pollution sonore et les émissions de gaz à effet de serre (GES), en agissant sur les infrastructures routières les plus impactantes.

- Une mesure phare consiste à **abaisser progressivement la vitesse sur l'autoroute A6**, selon une logique territorialisée :
  — **À 110 km/h** dès l'échangeur «Villefranche-Nord».
  — Puis à **90 km/h** après le franchissement du D306 / avenue de l'Europe, jusqu'à la barrière de péage sud.

- Cette mesure vise à :
  — **Réduire significativement les nuisances sonores** pour les riverains,
  — **Diminuer les émissions de GES**.
  — **Améliorer la fluidité du trafic**.
  — **Sécuriser les échanges de flux** aux abords des échangeurs et de la barrière de péage.

- **Une expérimentation de l'abaissement à 110 km/h** sur l'ensemble de la section entre l'échangeur «Villefranche-Nord» et la barrière de péage a été **validée lors du comité de pilotage du Plan de Protection de l'Atmosphère (COPIL PPA) du 24 novembre 2025.** Elle constitue une première étape, avant l'abaissement à 90 km/h sur la portion la plus urbaine.



Objectif de réduction des vitesses sur A6 sur le territoire - source Inddigo

Mesure 2

Déployer
un réseau de bornes de recharge IRVE

Polarité urbaine

● **Répondre aux exigences réglementaires** d'aménagement de places équipées de bornes de recharge électrique sur les parkings des équipements communautaires (1 point de charge par tranche de 20 places de stationnement). Sur la durée du PLM, il est prévu le déploiement d'une première vague d'installation de 35 points de charge sur 9 parkings gérés par la Communauté d'agglomération et représentant 1400 places de stationnement (soit la moitié du déploiement nécessaire à terme).

● **À noter :**
— Les communes ont transféré leurs compétences en termes de branchement IRVE et d'éclairage public au SYDER (Syndicat Départemental d'Energies du Rhône). Ainsi, le SYDER organise le déploiement des bornes IRVE sur voirie, avec une programmation inscrite au Schéma Directeur de déploiement IRVE.
— La Communauté d'agglomération n'est pas membre du SYDER, et assure l'installation des bornes IRVE sur les parkings des équipements communautaires.
— Listes des parkings communautaires, nombre de places et nombre de points de charge nécessaires sous réserve de faisabilité technique :

Nom	Commune	Nombre de place	Quotas points de charge
Le Verger	Villefranche-sur-Saône	24	1
L'Escale	Arnas	400	20
Nautile	Villefranche-sur-Saône	200	10
Aire de covoiturage 1	Limas	97	4
Aire de covoiturage 2	Limas	88	4
P+R Grange Blazet	Villefranche-sur-Saône	152	7
P+R Frans Lamartine	Villefranche-sur-Saône	317	15
Cimetière paysager	Gleizé	80	4
Le Cep/Hippocampe/espace 3 pommes	Gleizé	40	2
Total	—	**1398**	**67**

Rappels réglementaires (articles de loi valables au 1er novembre 2025)

Des obligations de déploiement de bornes de recharge s'appliquent sur certains parkings existants, dont certains gérés par la Communauté d'agglomération :

● Parkings gérés en délégation de service public, en régie ou en marché public (VI. de l'art. 64 de la loi n°2019-1428 - LOM);

● Bâtiments non résidentiels (privés ou des collectivités) comportant un parc de stationnement (L.113-13 du Code de la Construction et de l'Habitation) :
— Dans ces parkings, un point de recharge doit être déployé par tranche de 20 emplacements. Au moins un de ces points de recharge doit être accessible aux PMR.
— L'obligation est limitée à un niveau pour lequel le coût des travaux nécessaires en amont du tableau général basse tension et sur ce tableau reste inférieur au coût total des travaux et équipements réalisés en aval en vue de l'installation des points de charge.

Mesure 3

Poursuivre
la décarbonation de la flotte de véhicules

Tout le territoire

Poursuivre le renouvellement de la flotte automobile de la Communauté d'agglomération en lien avec les objectifs règlementaires de décarbonation des mobilités :

● **Véhicules légers et utilitaires (41 véhicules)**
Le renouvellement est planifié sur une période de 15 ans, avec des objectifs différenciés selon les horizons temporels :
• **Entre 2026 et 2030 :** 40% de la flotte sera remplacée par des véhicules décarbonés, soit environ **1 véhicule par an.**

Mesure 3 (suite)

Poursuivre
la décarbonation de la flotte de véhicules

Tout le territoire

- **Après 2030 :** 70% de la flotte restante sera renouvelée, soit environ **2 véhicules par an.**

Cette trajectoire permet d'anticiper les évolutions réglementaires tout en assurant une montée en puissance progressive des motorisations alternatives (électrique, hybride, etc.).

● **Véhicules poids lourds (9 véhicules)**
Le renouvellement des poids lourds, plus complexe techniquement et économiquement, est également envisagé sur 15 ans. Cela représente environ **1 véhicule à renouveler** avec une motorisation décarbonée sur l'ensemble de la période.

À noter : le **renouvellement des bennes à ordures ménagères** nécessite une étude approfondie pour déterminer l'énergie la plus adaptée, entre **GNV (Gaz Naturel pour Véhicule)** et **électricité**, en fonction des usages, des coûts d'exploitation et des infrastructures disponibles.

● **Articulation avec les autres politiques de mobilité**
Le renouvellement de la flotte de véhicules de transport collectif relève de SYTRAL Mobilités, qui prévoit également une transition vers des motorisations décarbonées dans le cadre de ses propres engagements.

En complément, **la Communauté d'agglomération agira pour réduire les impacts environnementaux du transport de marchandise via la réalisation d'une étude Interlud et la mise en œuvre d'une logistique durable** (action 4) et **la participation aux actions inscrites au sein du PdM** des Territoires Lyonnais de SYTRAL Mobilité :
— Instauration d'un cadre de la commande publique à intégrer aux cahiers des charges et à partager avec les communes et les différents fournisseurs, pour prendre en compte les enjeux de logistique et de décarbonation au sein des marchés publics.
— Participation à l'élaboration d'un système de labellisation des transporteurs respectueux de l'environnement et des règles sociales (en cours de construction).

Rappels réglementaires (articles de loi valables au 1er novembre 2025)

Exigences réglementaires (L.224-7 Code de l'Environnement)

- 15% de véhicules à faibles émissions dans les renouvellements ou acquisitions de poids lourds,
- 40% de véhicules à faibles émissions dans les renouvellements ou acquisitions de véhicules légers et véhicules utilitaires légers (porté à 70% en 2030),
- 37,4% de véhicules à très faibles émissions dans les renouvellements ou acquisitions de véhicules légers et véhicules utilitaires légers (porté à 40% en 2030).

Rappel des recommandations SYTRAL Mobilités

● **Objectifs règlementaires de verdissement des véhicules de transports collectifs dans les flottes de SYTRAL Mobilités :**
— 100% de véhicules à faibles émissions dans les renouvellements ou acquisitions.
— 50% de véhicules à très faibles émissions dans les renouvellements ou acquisitions.

● **Concernant le transport de marchandises, les actions sont décrites au sein du levier 4, Axe 5 : «Inciter les entreprises de transport de marchandises à réduire leurs impacts environnementaux»**
— Action 1 : Expérimenter un système de labellisation pour identifier les transporteurs respectueux de l'environnement et des règles sociales.
— Action 2 : Mobiliser le levier de l'achat public pour favoriser la transition des flottes de transports de marchandises et les organisations logistiques vertueuses

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1. vitesses sur A6	Passage à 110 km/h sur l'ensemble de la section en 2026 Passage à 90 km/h sur la section urbaine en 2030	État	Favoriser	Moyens humains actuels	APRR	2030-2035
2. bornes IRVE	Installer 35 pts de charges pour les véhicules électriques sur les parkings communautaires	Communauté d'agglomération	Réaliser	Investissements	—	2026-2029
3. flotte de véhicules	Décarboner les 50 véhicules de la flotte	Communauté d'agglomération	Réaliser	Investissements	—	2026-2040

Action n°6

Optimiser le fonctionnement des transports en heures de pointe

Mesure 1

Faciliter l'adaptation des horaires de travail des principaux employeurs

Tout le territoire

Lancer des démarches «bureau des temps» au sein des grands employeurs du territoire, pour permettre l'adaptation des horaires de travail des salariés, afin de :

- **Éviter les pics de fréquentation** sur des zones sensibles, susceptibles de générer des difficultés de circulation et des saturations des transports collectifs. C'est notamment le cas aux abords des **établissements scolaires Mongré à Villefranche-sur-Saône.**

- **Faciliter l'usage des transports en commun**, en permettant aux salariés d'adapter leurs horaires de travail aux horaires de passage des lignes, particulièrement dans les secteurs où la fréquence est limitée.
Ces réflexions sont à lancer en cohérence avec les premières démarches d'accompagnement de Plans de Mobilité Employeurs Communs (PDMEC) portés avec SYTRAL Mobilités (action 32) et de Plans de Mobilité Scolaires (PMS) (action 33).

Par ailleurs, la Communauté d'agglomération pourra **initier une réflexion interne** sur les horaires de travail de ses agents, dans une logique d'exemplarité et d'optimisation des déplacements professionnels et domicile-travail.

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1. désaturation des heures de pointes	Lancer des «réflexions bureau des temps»	Communauté d'agglomération	Favoriser	Moyens humains actuels	Communes CCI Entreprises SYTRAL Mobilités	2026-2040

– Programmation mise en œuvre des actions –

Axe 2 : Réduire les nuisances liées aux grands flux de marchandises et d'usagers

Actions	Portage	Rôle de la Communauté d'agglomération	Partenaires	Échéances 2030	Échéances 2035	Échéances 2040	Indicateur de mise en œuvre	Indicateurs d'efficacité
N °5 **réduire l'exposition des populations**	État APRR	Favoriser	—	Passage à 90 km/h			Modification des limitations de vi-tesses	
	Communauté d'agglomération	Réaliser	—	35 pts de charges pour les véhicules électriques sur les par-kings com-munautaires Décarbo-na-tion de 7 véhicules	Décarbonation de 10 véhicules supplémentaires	Décarbonation de 10 véhicules supplémentaires	Nb de points de recharges installés Nb de véhicules décarbonés	Niveaux de bruit Qualité de l'air
N°6 **optimiser le fonctionnement des transports en heure de pointe**	Communauté d'agglomération	Réaliser	Communes CCI Entreprises SYTRAL Mobilités	Démarche «bureau des temps» lancée	—	—	Nb de démarches	Etalement de la pointe dans les transports en commun Nombre de démarches d'adaptation des horaires dans les entreprises et administration

7.

LE PLAN D'ACTION

ORIENTATION 2

Repenser la circulation et le stationnement pour un partage équilibré de l'espace public

AXE 3

Reconfigurer la voirie et les plans de circulation pour intégrer des couloirs bus et des aménagements cyclables et piétons

Action n°7
Permettre la multimodalité, en adaptant le plan de circulation

Action n°8
Évoluer vers une politique d'aménagement et de stationnement multimodale dans les ZAE

AXE 4

Apaiser, sécuriser et valoriser les secteurs à enjeux pour renforcer leur attractivité

Action n°9
Apaiser et renforcer l'attractivité des centres-bourgs et de la polarité urbaine en limitant les trafics de transit et en développant les zones de circulation apaisée

Action n°10
Sécuriser les zones à enjeux

Action n°11
Mieux organiser et réglementer le stationnement pour favoriser l'attractivité commerciale des centres-bourgs et de la polarité urbaine



ORIENTATION 2

Repenser la circulation et le stationnement pour un partage équilibré de l'espace public

L'aménagement de l'espace public constitue le premier levier stratégique pour favoriser **une mobilité multimodale, apaisée et durable**. Les objectifs de report modal vers des alternatives à la voiture particulière – marche, vélo, transports collectifs, mobilités partagées – nécessitent un **développement des services de mobilité** et une **amélioration significative des conditions de déplacement à pied et à vélo**. Ces orientations sont portées par les axes 5, 6, 7 et 8 de l'orientation 3 du Plan Local de Mobilité (PLM).

Le diagnostic territorial souligne une forte dépendance à la voiture individuelle, des congestions localisées, et une sous-utilisation des modes actifs et collectifs, notamment en zone urbaine. Pour inverser cette tendance, une intervention volontariste sur l'aménagement de l'espace public est indispensable. Cela implique :

- La création de **voies réservées aux transports en commun,**
- L'insertion d'**itinéraires cyclables structurants,**
- L'aménagement de **stations d'autopartage** et de **vélos en libre-service,**
- La requalification des **carrefours et des continuités piétonnes.**



Ces transformations nécessitent une intervention directe sur la voirie, compétence partagée entre les Départements, les communes et la Communauté d'agglomération, appelant à une **approche concertée et coordonnée**.

Pour rendre possible ces aménagements, le second levier est une étude stratégique de circulation et de stationnement à l'échelle de la polarité urbaine. Face à des contraintes foncières fortes en zone urbaine, les cinq communes de la **polarité urbaine** (Arnas, Gleizé, Jassans-Riottier, Limas et Villefranche-sur-Saône) s'engagent, avec la Communauté d'agglomération, dans une **étude commune de circulation et de stationnement**. Cette démarche vise à :

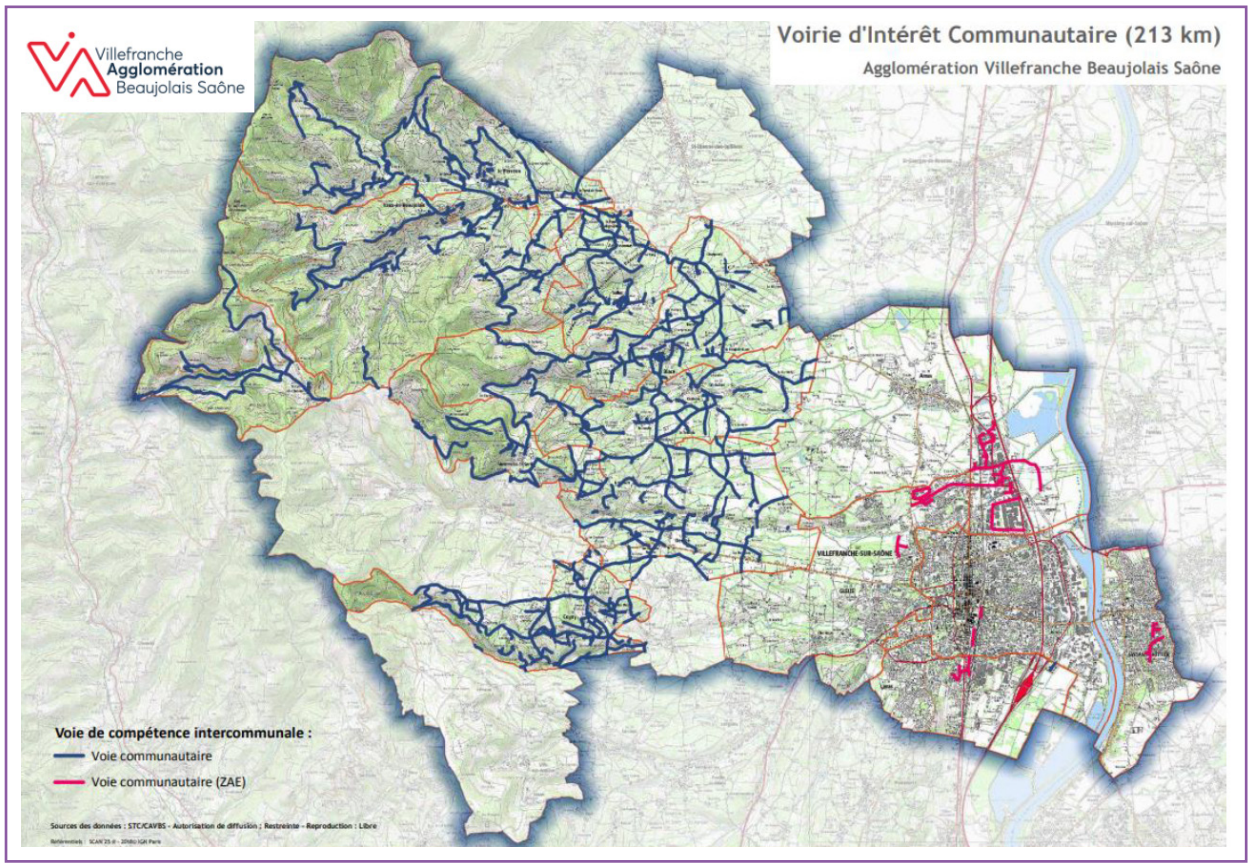
- Identifier les leviers d'**adaptation du plan de circulation,**
- Réviser le **plan de stationnement,**
- Favoriser l'**insertion d'aménagements multimodaux** : voies réservées, carrefours à priorité bus, pistes cyclables continues, cheminements piétons sécurisés.

Ces actions, développées plus spécifiquement dans l'axe 3 du PLM, visent à **rééquilibrer la place des différents modes de déplacement** au sein de la zone urbaine, en cohérence avec les objectifs de transition écologique et de qualité de vie.

Enfin l'aménagement de la voirie constitue un levier transversal essentiel de la **politique de sécurité routière**, d'**apaisement des circulations** et d'**amélioration du cadre de vie**. L'axe 4 du PLM précise les actions à mener pour :

- Pacifier les **zones à enjeux,**
- Sécuriser les **centre-bourgs,**
- Favoriser les **déplacements de courte distance** (axe 1),
- Développer les **aménagements piétons** (axe 9).

Ces actions s'inscrivent pleinement dans les ambitions de SYTRAL Mobilités, notamment l'objectif de réduire de moitié le nombre de tués et de blessés graves d'ici 2030, et de tendre vers zéro tué ou blessé grave à l'horizon 2050, tel que défini dans le Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais, levier 4 – axe 3.



Voies d'interêt communautaire de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône (source : Source Communauté d'agglomération)

ORIENTATION 2 AXE 3

Reconfigurer la voirie et les plans de circulation pour intégrer des couloirs bus et des aménagements cyclables et piétons

L'organisation du plan de circulation et l'adaptation du plan de stationnement constituent deux leviers essentiels pour atteindre les objectifs du Plan Local de Mobilité (PLM), en particulier en matière de report modal vers les modes alternatifs à la voiture particulière.

Au-delà du simple objectif de réduction de l'usage de la voiture, ces évolutions visent à créer les conditions d'une mobilité de qualité, compétitives en modes actifs et en transports collectifs, en garantissant :

- Des **infrastructures performantes** pour l'exploitation des services de mobilité,
- Des **parcours confortables et sécurisés** pour les usagers,
- Une **meilleure lisibilité et fluidité des déplacements** dans l'espace public.

Pour cela, l'aménagement des infrastructures doit permettre un **rééquilibrage de l'espace public**, en faveur des mobilités durables, tout en répondant aux enjeux de sécurité, d'accessibilité et de qualité de vie.

Ces réflexions doivent être menées de manière coordonnée à l'échelle de la polarité urbaine, car de nombreuses voiries structurantes concernées par les propositions d'aménagements traversent plusieurs communes et impactent les comportements des usagers au-delà des simples flux présents sur chaque axe étudié.

La mise en œuvre d'une stratégie à l'échelle de polarité urbaine permet aussi d'éviter des opérations isolées, et pouvant engendrer des répercussions sur des périmètres connexes aux opérations.

Cette approche globale permet ainsi d'anticiper et d'éviter les effets de bords, que cela soit en termes de reports de circulation ou de pratiques de stationnement.

Les actions de l'axe 3 ciblent plus particulièrement :

- L'évolution du plan de circulation de la polarité urbaine,
- L'évolution de la politique de stationnement au sein des zones d'activités économiques.

ORIENTATION 2 AXE 3

Action n°7

Permettre la multimodalité, en adaptant le plan de circulation

Mesure 1

Élaborer
un plan de circulation multimodal à l'échelle de la polarité urbaine

Détail de la mesure / Polarité urbaine

Réaliser une étude de circulation à l'échelle de la polarité urbaine

- En cohérence avec les différentes actions du PLM, et notamment les aménagements stratégiques identifiés dans les actions 7 (couloirs bus), 12 (développement des lignes urbaines), 13 (Car à Haut Niveau de Service), et 20 (itinéraires cyclables structurants), la révision du plan de circulation devra intégrer les enjeux suivants :

— **Améliorer la vitesse commerciale et la fiabilité du réseau de transport collectif**, en facilitant son insertion dans la voirie.
— **Anticiper le développement de l'offre**, notamment les projets structurants comme le futur **Car à Haut Niveau de Service (CHNS)** et les secteurs d'aménagement (ex. : Beau Parc).
— **Sécuriser et assurer la continuité des liaisons cyclables**, en lien avec les principaux pôles générateurs de déplacements.
— **Optimiser les liaisons bus** vers les lieux stratégiques du territoire.
— **Renforcer l'intermodalité en gare**, pour faciliter les correspondances entre les différents modes.
— **Favoriser les déplacements de courte distance à pied et à vélo**, en lien avec les actions de revitalisation des centralités.
— **Encourager l'usage des parkings structurants et des parcs relais (P+R)**, pour limiter l'usage de la voiture en cœur de ville.
— **Sécuriser les abords des établissements scolaires**, pour protéger les publics les plus vulnérables.
— **Prendre en compte les flux logistiques et les itinéraires poids lourds (PL)**, afin de limiter les nuisances et les conflits d'usage.

- Au-delà des enjeux de mobilité, le plan de circulation devra également contribuer à :

— **Renforcer l'attractivité commerciale** des centralités.
— **Améliorer le cadre de vie** des habitants.
— **Intégrer la végétalisation** comme composante de l'aménagement, pour répondre aux enjeux de confort urbain et de résilience climatique.

- La refonte du plan de circulation devra permettre :

— **La réalisation de voies réservées** sur les sections à enjeux présentées sur la carte ci-après. Cela concerne des sections avec de nombreux passages bus pour lesquelles les vitesses commerciales sont insuffisantes, soit du fait de difficultés de circulation (congestion routière), soit de conflits avec d'autres usages (stationnement notamment), ou encore d'une infrastructure trop contrainte.

→ Les sections à étudier en priorité pour des couloirs de bus, souvent bus-vélos sont :

- Route de Frans
- Axes de desserte de la gare depuis le centre-ville : rues des Fayettes, rue P. Bert, rue P. Héron, rue de Thizy, av. Saint-Exupéry, bd. J. Jaurès, rue V. Hugo, bd. L. Blanc
- Rue de la Maladière
- Avenue du Beaujolais
- Rue de Belleville
- Boulevard Burdeau
- Avenue de l'Europe
- Avenue Théodore Braun
- Bd Edouard Herriot

Mesure 1 (suite)

Élaborer
un plan de circulation multimodal à l'échelle de la polarité urbaine

Détail de la mesure / Polarité urbaine

→ Le traitement des carrefours à enjeux pour faciliter l'insertion des bus est plus spécifiquement traité au sein de l'action 12 (axe 5).

— **L'aménagement des itinéraires prioritaires du réseau cyclable structurant** du Schéma Directeur Cyclable (SDC), identifiés au sein de l'action 20) :

- Route de Longsard
- Route des Bruyères
- Rue Gambetta
- Route de Tarare
- Avenue de l'Europe
- Avenue Th. Braun
- Avenue Herriot / Avenue Maladière
- Route de Frans

● Au regard des emprises de voirie contraintes, l'intégration d'itinéraires cyclables aux voies bus sera à privilégier.

● La refonte du plan de circulation, avec la mise en place potentielle de sens uniques de circulation ou de réattribution d'emprise aux modes alternatifs à la voiture particulière doit permettre l'insertion des couloirs bus et des aménagements cyclables structurants (dont double sens cyclable en cohérence avec l'action 20).

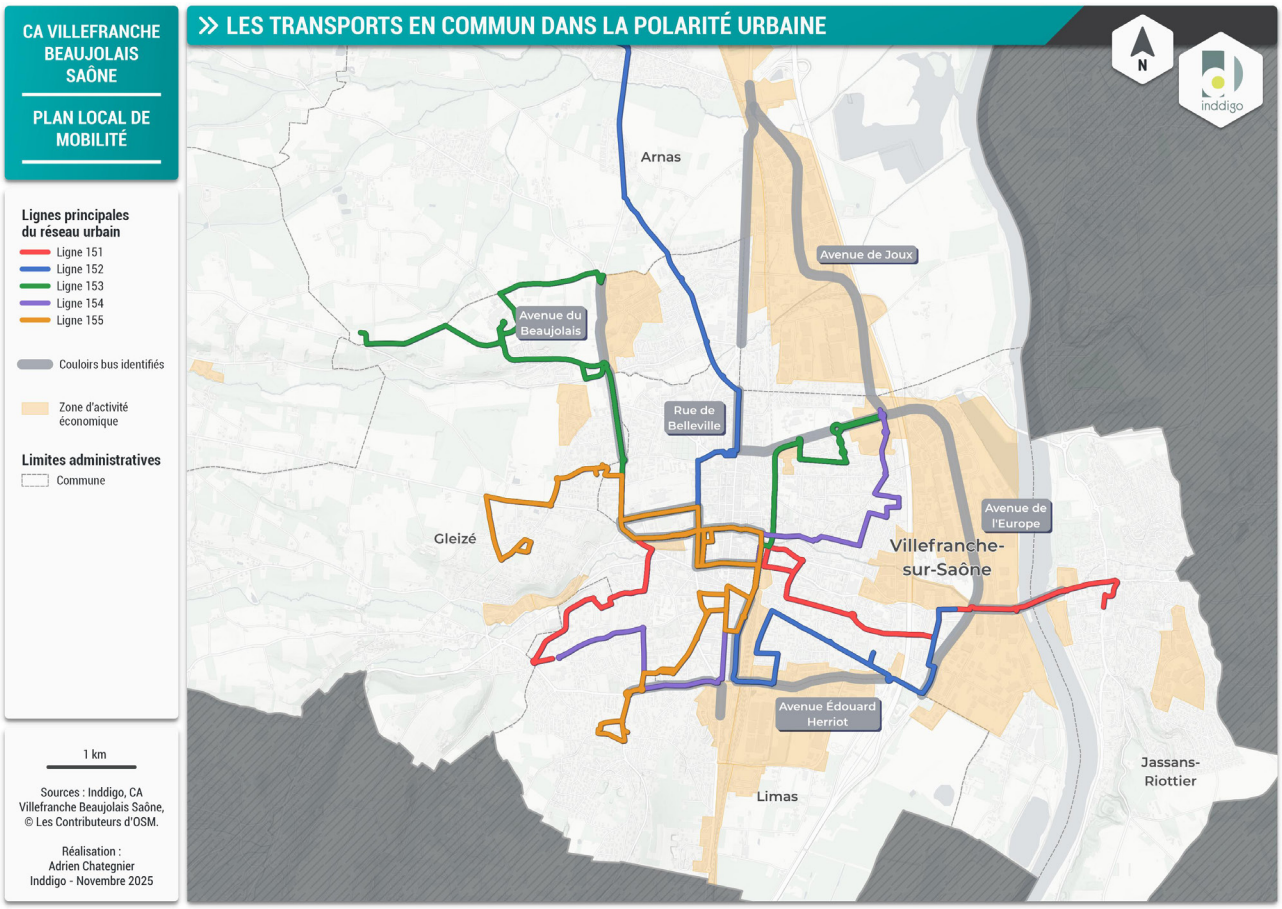
● Il s'agit donc bien de disposer d'une réflexion globale prenant en compte l'ensemble des enjeux circulation (desserte des différents quartiers, accessibilité aux équipements et aux commerces, itinéraires Poids-Lourds) et permettant :
- De réinterroger la hiérarchisation du réseau viaire,
- De confirmer et compléter l'identification les axes à enjeux pour l'insertion de couloirs bus et d'aménagements cyclables structurants.

● Plus spécifiquement et pour chaque projet d'insertion d'un couloir bus ou d'un aménagement cyclable, le nouveau plan de circulation devra :
- Définir les emprises allouées à chaque mode de déplacement (selon les flux en présence) et de rééquilibrer la place à chaque mode lorsque cela est possible,
- Identifier les axes à double sens pouvant passer à sens unique afin de libérer des emprises pour l'aménagement de voies réservées aux bus ou d'itinéraires cyclables prioritaires. Toutefois ces mises en sens unique nécessitent de réinterroger localement le plan de circulation d'un quartier et d'adapter les sens de circulation et la gestion des intersections des voies et carrefours du quartier.

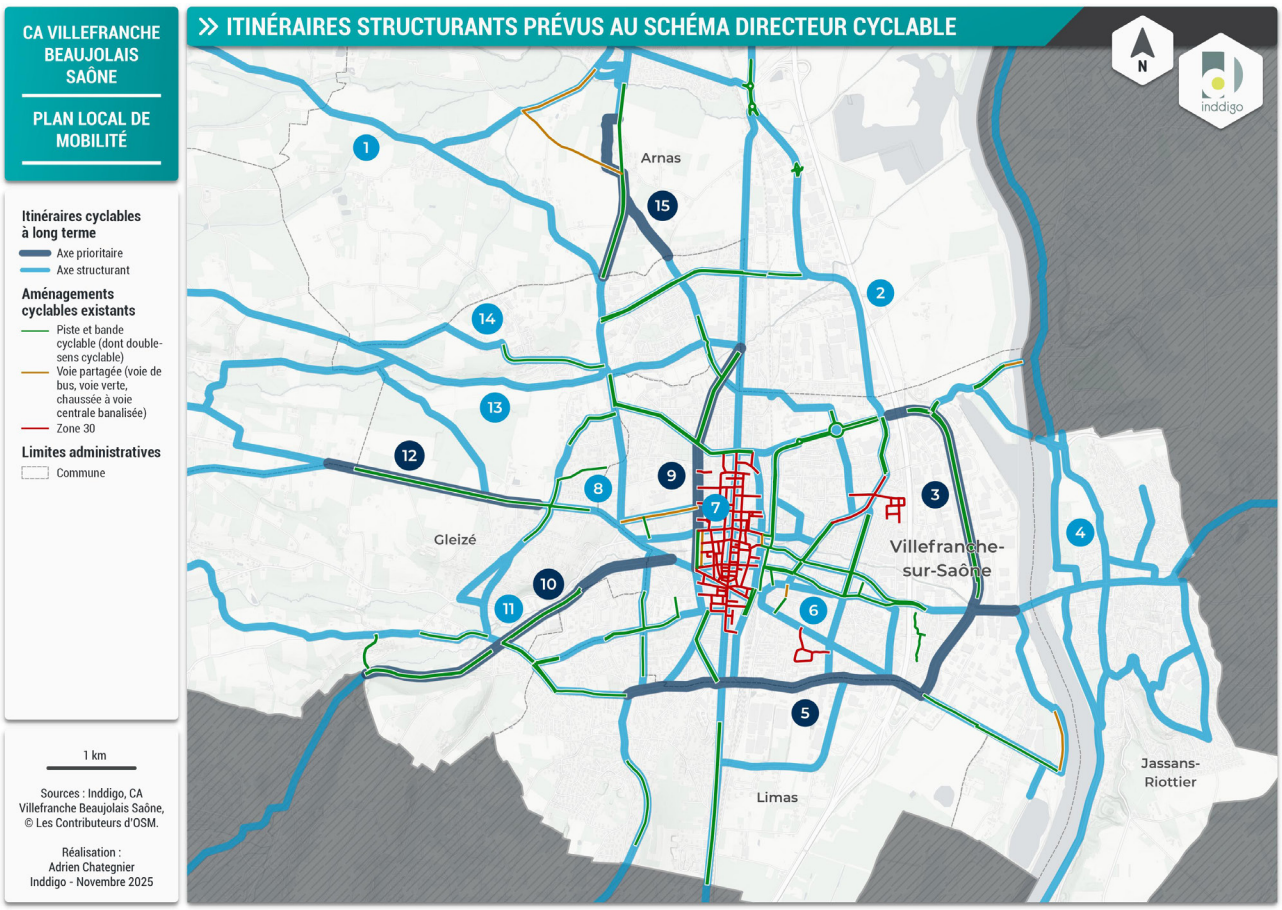
● La refonte du plan de circulation devra être menée en parallèle de l'évolution du plan de stationnement, notamment au regard de l'accès des parkings en ouvrage en approche dans la zone urbaine centrale (action 11).

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1. étude de circulation	Étude à réaliser d'ici 2028	Communauté d'agglomération / Communes de la polarité urbaine	Réaliser Cofinancer	Investisse-ments	Communes de la polarité urbaine SYTRAL Mobilités	2026-2028

(Aménagement des couloirs bus chiffré au sein de l'action 12 et aménagement des itinéraires cyclables structurants chiffré au sein de l'action 20).



Cartographie des axes identifiés à enjeux pour l'insertion de couloirs bus.



Cartographie des itinéraires structurants vélos prioritaires (action 20).



Action n°8

Évoluer vers une politique d'aménagement et de stationnement multimodale dans les ZAE

Mesure 1

Proposer
des solutions de stationnement alternatives et des aménagements favorables aux modes actifs dans les ZAE

Détail de la mesure / Polarité urbaine

L'amélioration des conditions de déplacement vers et au sein des **zones d'activités économiques (ZAE)** constitue un enjeu majeur pour le territoire.

- **Sur la voirie publique (compétence partagée entre la Communauté d'agglomération, les Départements et les Communes)** la Communauté d'agglomération :

— **Facilitera le déploiement d'arceaux vélo** aux abords des entreprises et commerces (action 21), ainsi que l'**implantation de stations de vélos en libre-service (VLS)** (action 23).

— **Étudiera la réaffectation progressive du stationnement automobile** sur voirie au profit d'aménagements cyclables, d'élargissements de trottoirs et de **végétalisation**, afin d'améliorer le cadre de vie et la lisibilité des espaces publics.

— **Interviendra sur les 4 km de voiries communautaires** situées au sein des ZAE pour reprendre les cheminements modes actifs (localisation précisée sur la carte annexée).

- **Sur les parcelles privées, en lien avec les démarches Plan de Mobilité employeur commun PDMEC (action 32)**. Les collectivités favoriseront :

— Le **dialogue avec les acteurs privés** pour promouvoir l'implantation de **stationnements vélo**, de **places réservées** au covoiturage, et de **bornes de recharge électrique, en lien avec le PLUi-H**.

— La **réalisation d'un guide à destination des employeurs et aménageurs**, précisant les solutions de stationnement vélo adaptées aux différents publics (salariés, visiteurs, clients) :

  - **Accès libre** (arceaux)
  - **Stationnement couvert** (abris)
  - **Stationnement sécurisé** (consignes)

Ce guide sera intégré au **cahier de recommandations prévu dans l'action 2**.

- Ces mesures doivent s'articuler avec les autres leviers du PLM pour construire une offre de mobilité cohérente et attractive :

— **Priorisation des aménagements cyclables et des dessertes bus régulières** vers les ZAE, notamment entre **la gare et l'arc Actif** (cf. actions des axes 5 et 8).

— **Prise en compte des déplacements secondaires**, tels que la **dépose d'enfants** ou les **mobilités du midi**. Des **offres de restauration d'entreprise sur site pourront être étudiées** pour limiter les déplacements systématiques en voiture durant la pause méridienne, en lien avec le PLUi-H et le modèle de développement qu'il promeut (renforcement des centralité) et avec les démarches Plans de Mobilité Employeurs Communs – action 3.

— **Réévaluation des normes de stationnement à étudier**, comme prévu dans l'action 2 (mesure 2), afin d'adapter les exigences aux objectifs de sobriété foncière et de mobilité durable.

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1. stationnement et aménagements multimodaux au sein des ZAE	Élargissement de trottoir et aménagements vélo sur 4 km de voirie intercommunale, 16 km de voies départementales et 6 km de voies communales	Communauté d'agglomération Départements Communes	Réaliser Inciter Coordonner Cofinancer	Investissements	—	2031-2036

(Déploiement des stationnements vélos et VLS prévu au sein des actions 21 et 23)

(Guide à destination des entreprises à intégrer au sein du cahier de recommandations prévu dans l'action 2)

– Programmation mise en œuvre des actions –

Axe 3 : Favoriser la multimodalité et l'intermodalité par le partage de la voirie

Actions	Portage	Rôle de la Communauté d'agglomération	Partenaires	Échéances 2030	Échéances 2035	Échéances 2040	Indicateur de mise en œuvre	Indicateurs d'efficacité
N°7 étude de circulation	Communauté d'agglomération	Réaliser	Communes de la polarité urbaine SYTRAL Mobilités	Etude réalisée			• Étude réalisée • Nombre de programme de conception / maitrise d'œuvre pour les sections à enjeux	• Vitesses commerciales bus • Nombre de cycliste sur les aménagements structurants
N°8 aménagements et stationnement modes actifs dans les ZAE	Communauté d'agglomération Départements Communes	Réaliser Inciter, coordonner, cofinancer	Communes Entreprises CCI		Élargissement de trottoir et aménagements vélo sur 4 km de voirie intercommunale, 16 km de voies départementales et 6 km de voies communales		Linéaire d'aménagements piétons et vélo	• Part modale modes actifs d'accès dans les ZA • Distances de déplacements en modes actifs



ORIENTATION 2 AXE 4

Apaiser, sécuriser et valoriser les secteurs à enjeux pour renforcer leur attractivité

Les actions développées dans l'axe 4 visent à construire un programme de **sécurisation des aménagements de voirie**, afin de réduire les conflits entre usagers et de mieux sécuriser les piétons et les cyclistes qui sont les usagers les plus gravement touchés lors d'un accident de la circulation.

Les mesures de l'action 9 participent à favoriser l'apaisement des circulations à la fois :
• Par une vision globale, en interrogeant les plans de circulation au sein des zones urbaines, pour limiter les trafics de shunt et le transit Poids Lourds,
• Par des actions ciblées de développement de zones de circulations apaisées sur des secteurs à enjeux (les abords des établissements scolaires sont traités spécifiquement dans l'action 25, au sein de l'axe 9 relatif au renforcement du piéton dans l'espace public).

Les mesures de l'action 10 visent plus spécifiquement à réduire l'accidentologie des traversées d'agglomération et la sécurisation ponctuelle des lieux accidentogènes hors agglomération.

Enfin les mesures de l'action 11 permettent de renforcer la qualité d'usage et l'attractivité commerciale des centres-bourgs, via l'optimisation des plans de stationnement des communes de la polarité urbaine, des centralités de proximité et centralités villageoises.

ORIENTATION 2 AXE 4

Action n°9

Apaiser et renforcer l'attractivité des centres-bourgs et de la polarité urbaine en limitant les trafics de transit et en développant les zones de circulation apaisée

Mesure 1

Limiter
les trafics de transit au sein des zones urbaines

Détail de la mesure / Polarité urbaine

Les 5 communes de la polarité urbaine mènent des études spécifiques pour assurer une **déclinaison locale du plan multimodal de circulation** (action 7) des secteurs de forte intensité urbaine.

- À travers ces études locales, il est recommandé de :
  - — Prendre en compte les axes structurants et à enjeux multimodaux à l'échelle de la polarité urbaine (couloirs bus et aménagements cyclables identifiés au sein de l'action 7), comme hypothèses fortes d'articulation du réseau local.
  - — Confirmer la hiérarchisation du réseau viaire et identifier les axes à fort transit au sein de leurs centres-villes et quartiers.
  - — Étudier l'adaptation des plans de circulation pour contraindre les itinéraires non souhaités et favoriser l'insertion d'aménagements cyclables ou l'élargissement de trottoirs.
  - — Favoriser la mise en œuvre à l'échelle d'un quartier ou d'une zone urbaine fonctionnellement homogène des mesures d'apaisement ponctuelles pour les voies traversant des espaces urbains à enjeux (équipements scolaires, commerces, équipements de loisirs, zones d'intensité piétonne) : zones de circulation apaisées, ralentisseurs, plateau, chicanes et écluses.

- Pour la polarité urbaine, l'objectif est principalement de **limiter les trafics non souhaités** :
  - — Au sein des centres-villes pour les villes d'Arnas, de Gleizé, de Jassans-Riottier, de Limas et qui se situent en périphérie de la zone urbaine la plus dense.
  - — Au sein des cœurs de quartiers pour la ville de Villefranche-sur-Saône.

Mesure 2

Limiter

le trafic de transit logistique dans la polarité urbaine

Détail de la mesure / Polarité urbaine

Réaliser une analyse précise des flux de logistique, en complément de l'étude globale de circulation à l'échelle de la polarité urbaine (action 7), en lien avec la démarche Interlud (action 4).

- Pour les **grands flux de marchandises** :

— Identifier, adapter ou conforter les **itinéraires structurants** de trafic Poids Lourds, avec une attention particulière sur les ponts (2000 et Frans). Un **groupe de travail regroupant** la Communauté d'agglomération, les Communes concernées, les Départements et les services de l'Etat pourrait permettre d'étudier le ou les itinéraires PL sur ces ponts, en lien notamment avec les travaux à venir sur le pont Frans et la gestion transitoire des flux.

— Vérifier et mettre à jour les **limitations de tonnage** sur les axes adjacents, notamment sur les traversées de centre-ville, et améliorer lorsque cela est nécessaire la signalisation directionnelle ou encore les dispositifs physiques.

- Pour les **flux de logistique urbaine** :

— **Identifier les zones à enjeux**, génératrices de nombreux flux de livraison, les aires de livraisons et les itinéraires d'accès à la rue Nationale à Villefranche-sur-Saône.

— **Réinterroger ces itinéraires et les logiques de livraison** du centre-ville de Villefranche-sur-Saône, en privilégiant lorsque cela est possible des livraisons en véhicule décarboné ou en cyclo-logistique et en cohérence avec les futurs espaces logistiques urbains (action 4).

— **Adapter le nombre et la localisation des aires de livraison** selon les résultats de l'étude Interlud (actions 4 et 11).

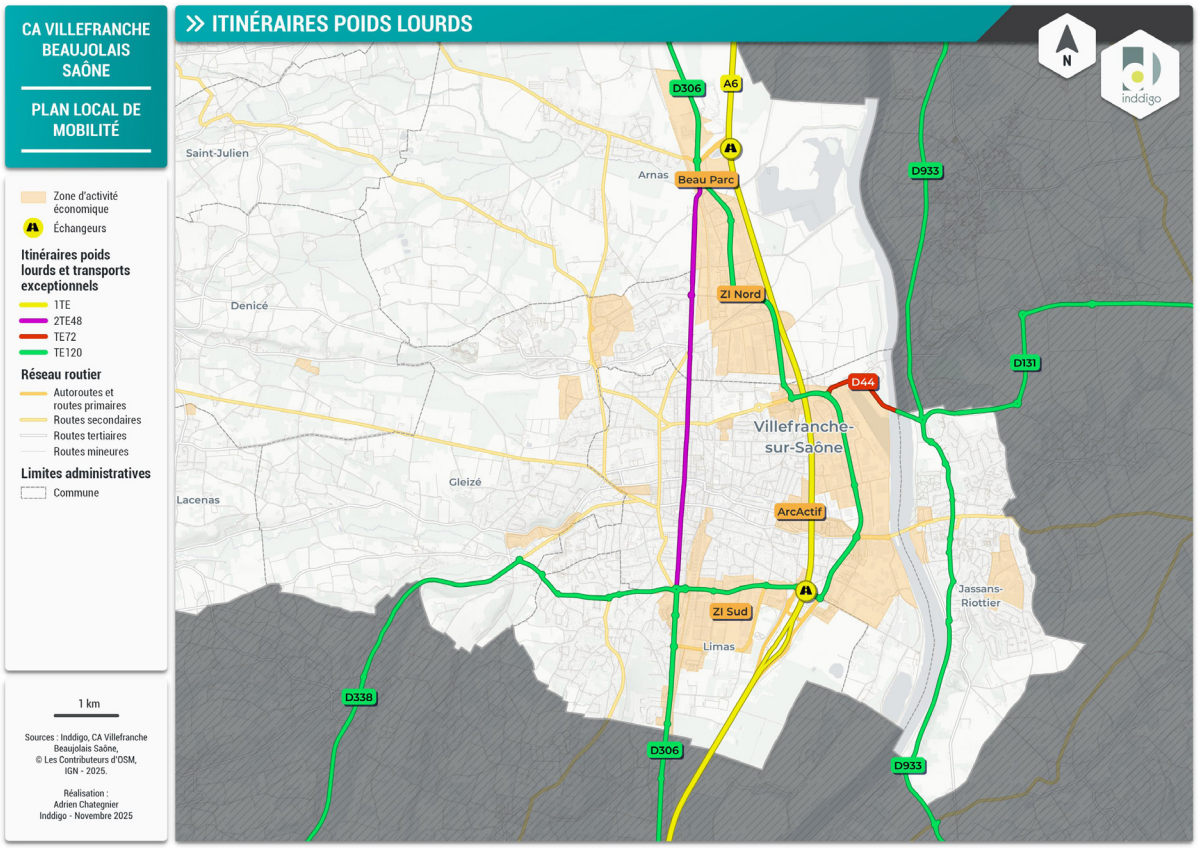
- Créer une base de données relative à la logistique au sein du SIG communautaire, à partager avec les communes, et recensant :

— Les itinéraires poids lourds et les limitations de tonnage.

— Les itinéraires de transports exceptionnels.

— Les places de stationnement réservées à la livraison.

— Les générateurs de flux logistiques.





Mesure 3

Développer
les zones de circulation apaisée dans les secteurs propices

Détail de la mesure / Tout le territoire

L'aménagement de l'espace public doit répondre à un double objectif : **sécuriser les déplacements des usagers** et **améliorer la qualité du cadre de vie**. Cela implique une meilleure prise en compte des **pratiques piétonnes** dans l'organisation de la voirie, en particulier dans les secteurs à forte fréquentation ou à enjeux spécifiques.
La hiérarchisation de la voirie constitue un outil structurant pour **adapter les aménagements et les régimes de circulation** aux usages réels, en tenant compte de l'intensité des flux piétons et des fonctions urbaines.

● En lien avec la hiérarchisation de la voirie :

— **Délimiter des secteurs de forte intensité des pratiques piétonnes** :
- Le centre-ville de Villefranche-sur-Saône et le secteur gare
- Les centre-bourg commerçants en priorité au sein des centralités de proximité,
- Des quartiers et hameaux à apaiser spécifiquement, notamment quand les largeurs de voiries sont faibles,
- Les abords des équipements scolaires (principes détaillés à l'action 25)

— **Définir des principes d'apaisement** pour chacun de ces secteurs à enjeux, et aménager les zones apaisées avec des réponses graduées selon la hiérarchisation de la voirie et l'intensité des pratiques piétonnes :
- **Zone 30** : adaptée aux secteurs où les fonctions de circulation et les fonctions urbaines locales coexistent. Elle permet de renforcer la place du piéton, notamment dans les traversées de rive à rive.
- **Zone de rencontre** : pertinente lorsque les fonctions urbaines (commerces, équipements, vie locale) prédominent sur les fonctions de circulation. Elle s'applique notamment dans les zones d'intensité urbaine ou les quartiers résidentiels à faible trafic.
- **Aire piétonne** : à privilégier dans les secteurs à très forte concentration d'équipements ou dans des contextes spécifiques, comme les **abords des écoles** (action 25), dans le cadre du dispositif **« rue aux écoles »**.

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1. limiter les transits	5 études de circulation réalisées d'ici 2028	Communes SYTRAL Mobilités	Inciter Coordonner Cofinancer	Investisse-ments	—	2026-2028
2. limiter le transit logistique	Etude réalisée d'ici 2028	Communauté d'agglomération / Communes de la polarité urbaine	Réaliser	Investisse-ments	Communes de la polarité urbaine	2026-2028
3. développer les zones de circulations apaisées	1 zone apaisée par an	Communauté d'agglomération / Communes	Réaliser / Inciter Coordonner Cofinancer	Investisse-ments	—	2027-2040



Action n°10

Sécuriser les zones à enjeux

Mesure 1

Sécuriser
les centres-bourgs et traiter les zones accidentogènes

Ensemble du territoire

La sécurisation des traversées de centres-bourgs et des zones à risques constitue **un enjeu de sécurité routière et d'amélioration du cadre de vie**, en particulier pour les usagers les plus vulnérables. Elle participe également à la **revalorisation des centralités** et à la promotion des mobilités actives, en lien avec les objectifs du PLM. Pour cela, plusieurs actions sont engagées :

- Favoriser l'aménagement des **traversées des centres-bourgs et des zones accidentogènes** grâce à :
  — **L'identification des sections et intersections à enjeux** avec les gestionnaires de voirie (communes, EPCI, départements).
  — **La réalisation de programmes d'actions ciblées d'apaisement** de la voirie avec plusieurs niveaux de sécurisation pour chaque centre-bourg : signalisation, limitation de vitesse, ralentisseurs, chicanes, écluses, reprise de la chaussée *(à concevoir en lien avec le développement du maillage cyclable, axe 8, et la sécurisation des cheminements piétons, axe 9).*
  — **La réalisation de programmes d'actions ciblées de sécurisation** des zones accidentogènes hors agglomération : mise à niveau de signalisation de police, reprise d'emprise de carrefours et adaptation de l'infrastructure (îlots, marquage au sol, accotements).
- **Renforcer le dialogue entre les gestionnaires de voirie** pour garantir une vision d'ensemble et assurer la cohérence des interventions. Il sera également nécessaire de créer un cadre de concertation qui permettra de **coordonner les opérations d'aménagement** des traversées de centres-bourgs et de partager les priorités d'intervention.

Mesure 2

Agir
pour la sécurité routière

Ensemble du territoire

- Contribuer à la démarche de construction d'une politique de sécurité routière à l'échelle de SYTRAL Mobilités :
  — **Participation aux instances** : suivi régulier des indicateurs, formalisation de plan d'intervention, information et communication.
  — **Production et diffusion aux communes de statistiques et de cartographies** d'accidentologie pour alimenter les programmes de sécurisation des sections et intersections à enjeux.
  — **Déployer des actions de communication** pédagogiques sur les nouveaux dispositifs mis en œuvre : zones apaisées, rues aux écoles, double-sens cyclables (en lien avec les mesures de l'action 35).

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1. sécuriser les zones à enjeux	12 traversées de commune / 15 zones accidentogènes	Communes / Départements	Inciter Cofinancer	Investissements	—	2026-2040
2. agir pour la sécurité routière	Instances de suivi	Communauté d'Agglomération Communes Départements	Participer Animer	Investissements	Moyens humains actuels	2026-2040

Action n°11

Mieux organiser et réglementer le stationnement pour favoriser l'attractivité commerciale des centres-bourgs et de la polarité urbaine

Mesure 1

Améliorer l'adéquation de la politique de stationnement en centre-ville avec le système de mobilité

Polarité urbaine

Accompagner et poursuivre l'évolution de la politique de stationnement en centre-ville et au sein de la polarité urbaine, pour qu'elle participe pleinement à l'atteinte des objectifs de report modal.

- La politique de stationnement constitue un **levier indispensable du report modal** et doit prendre en compte de manière croisée des **enjeux** :
  - **Spatiaux** : l'offre de stationnement occupe une place importante sur l'espace public. Dans un contexte où le foncier en zone urbaine est rare, l'optimisation de l'offre permet l'insertion d'autres fonctionnalités : voies réservées aux transports collectifs, aménagements cyclables, trottoir, végétalisation.
  - **Fonctionnels** : l'organisation et la réglementation du stationnement doivent prendre en compte les besoins des différentes cibles d'usagers : permettre aux riverains de stationner à proximité de chez eux et de laisser leur véhicule en journée pour se déplacer avec un autre moyen de transport, faciliter la rotation devant les commerces et services, offrir aux pendulaires des solutions de stationnement tenant compte des accès en transport public.
  - **Temporels** : les rythmes de travail ne sont pas les même pour tous et certains usages peuvent rentrer en conflit, par exemple à proximité des gares entre les riverains et les pendulaires. Une bonne gestion temporelle de l'offre de stationnement permet également l'optimisation spatiale de l'offre.
- La politique de stationnement doit ainsi **trouver le bon équilibre entre accessibilité et acceptabilité pour les différentes cibles d'usagers**. Elle doit intégrer une **dimension intermodale et multimodale**, avec :
  - L'amélioration de la complémentarité des capacités de stationnement au sein des P+R (Parkings Relais), des parkings en ouvrage (dont stationnement en gare, action 16) et du stationnement sur voirie.
  - L'optimisation de l'offre au regard des services multimodaux : stationnements vélo (action 21), places de covoiturage (action 16), stations d'autopartage (action 18).
  - La mise en cohérence de la tarification entre ses différentes offres (P+R, ouvrage, voirie) et le coût des transports collectifs, tout en intégrant la problématique du stationnement riverain.
- Un **focus particulier doit être porté sur les poches de stationnement proches de la gare de Villefranche-sur-Saône**, aujourd'hui **en tension** du fait d'une occupation importante de véhicules "ventouses" et de non-usagers de la gare, limitant son rôle stratégique dans la chaîne intermodale. Il est nécessaire d'**identifier des solutions** pour répondre à la demande croissante notamment dans le cadre du **projet urbain quartier gare**. Il s'agira d'étudier l'optimisation de l'existant, la création de nouvelles capacités ou de développement de services alternatifs (mobilités partagées, stationnement vélo sécurisé, etc.) en lien notamment avec le SERM.
- L'ensemble de ces orientations vise à structurer une offre de stationnement au service d'un système de mobilité plus fluide et mieux adapté aux besoins du territoire.

Mesure 1 (suite)

Améliorer l'adéquation de la politique de stationnement en centre-ville avec le système de mobilité

Polarité urbaine

- En lien avec les principes de refonte du plan de circulation (action 7) et le développement des services de mobilités, le plan de stationnement de la polarité urbaine doit **s'appuyer plus fortement sur la ceinture de parkings en ouvrage et parkings en enclos en limite de la zone centre**, permettant :

— D'améliorer à court terme l'occupation des parkings en ouvrage qui sont parfois sous-utilisés, pour les usagers moyennes à longues durées (actifs, riverains, visiteurs et chalands des commerces de centre-ville).
— De favoriser à moyen/long terme l'utilisation des P+R pour les pendulaires (en cohérence avec le renforcement de la performance des services TC, action 12).
— D'optimiser la rotation sur la voirie au sein de la zone centre-ville commerçante.

- Dans la continuité des évolutions de zonage et de tarification réalisée en 2024, le plan de stationnement doit à moyen terme :

— Réinterroger les limites de la zone de stationnement réglementée avec extension à envisager à l'est de la gare, en lien avec le projet gare, et extension à l'ouest du secteur centre-ville pour favoriser l'utilisation des poches de stationnement du secteur Marché.
— Revoir les grilles tarifaires selon les zones et les cibles d'usagers pour accompagner les objectifs de report modal et optimiser l'usage de l'espace public, en particulier dans les secteurs à forte pression de stationnement afin de :
  - **Encourager une meilleure répartition des usages** entre la voirie et les parkings en ouvrage ou en enclos, en particulier pour les stationnements de longue durée,
  - **Favoriser l'accès des riverains** aux solutions de stationnement adaptées, notamment dans les secteurs résidentiels denses,
  - **Renforcer la rotation du stationnement sur voirie**, en modulant les tarifs pour les usages de moyenne et longue durée, afin de libérer de l'espace pour les usages de courte durée et les commerces de proximité,
  - **Améliorer la lisibilité et l'équité du système tarifaire**, en cohérence avec les objectifs de sobriété foncière et de qualité de service.

- En complément le plan de stationnement doit aussi **prévoir l'amélioration** :

— Des outils numériques de paiement à destination des usagers.
— Du jalonnement dynamique, en favorisant les parkings clos et en ouvrage, en cohérence avec l'évolution du plan de circulation (action 7).
— Des moyens de contrôle (humains et automatisés).
• Des itinéraires et du jalonnement piéton depuis les parkings structurants (action 24).

Mesure 2

Améliorer les conditions de stationnement dans les centres-bourgs

Villages

Les villages peuvent mettre en œuvre plusieurs actions concrètes pour améliorer les conditions de stationnement en centre-bourg, en tenant compte des spécificités locales, des besoins des usagers et des objectifs de dynamisation des centralités. Voici quelques leviers d'action sur lesquels la Communauté d'agglomération peut accompagner techniquement ces démarches (diagnostic, conseils d'aménagement, partage de bonnes pratiques) :

- **Diagnostiquer les usages :**

— Réaliser des enquêtes de stationnement (taux d'occupation, durée de stationnement, typologie des usagers) pour mieux comprendre les besoins et les dysfonctionnements.
— Identifier les secteurs à enjeux : abords des commerces, des équipements publics, des écoles, etc.

Mesure 2 (suite)

Améliorer

les conditions de stationnement dans les centres-bourgs

Villages

- **Adapter l'offre de stationnement :**
  — Créer ou réorganiser des poches de stationnement à proximité des commerces et services.
  — Mettre en place des zones bleues pour favoriser la rotation des véhicules et l'accès aux commerces.
  — Réserver des places spécifiques : pour les personnes à mobilité réduite, le covoiturage, les livraisons, ou les arrêts-minute.
- **Améliorer la lisibilité et l'accessibilité :**
  — Mettre en place un jalonnement clair vers les parkings existants.
  — Améliorer la signalétique pour indiquer les règles de stationnement et les durées autorisées.
  — Faciliter l'accès piéton depuis les parkings vers les commerces et équipements (trottoirs sécurisés, traversées piétonnes, éclairage).
- **Encourager les mobilités alternatives :**
  — Installer des arceaux vélos dans les zones commerçantes et près des équipements publics.
  — Prévoir des espaces pour les mobilités partagées (autopartage, vélos en libre-service).
  — Favoriser la multimodalité, notamment en lien avec les transports collectifs ou les lignes de covoiturage.
- **Encadrer et surveiller le stationnement lorsque cela est nécessaire :**
  — Mettre en place des outils de contrôle adaptés : disques bleus, bornes pour arrêts minutes, ou mutualisation de la police municipale.
  — Sensibiliser les usagers aux règles de stationnement et à leur utilité pour le bon fonctionnement du centre-bourg.
- **Penser aux abords des écoles :**
  — Aménager des déposes-minutes sécurisées, des poches de stationnement en retrait, et des cheminements piétons sûrs et jalonnés (en lien avec les actions de type « rue aux écoles »). Sur ce point, la Communauté d'agglomération pourra établir une charte pour l'aménagement du stationnement à proximité des écoles (en cohérence avec des itinéraires piétons lisibles, sécurisés et jalonnés, action 24).



Exemple de borne arrêt minute à Villefranche-sur-Saône

Mesure 3

Prendre en compte

les besoins de logistique urbaine : aires de livraison

Polarité urbaine

- **Accompagner les communes de la polarité urbaine dans une étude Interlud (action 4)** pour mieux prendre en compte :
  — Les besoins des commerçants.
  — Les besoins des visiteurs.
- **Le nombre et la localisation des aires de livraison seront adaptés** en fonction des résultats de l'étude et de l'adaptation des plans de circulation (actions 7 et 9).
- **La réglementation des aires des livraisons sera adaptée** pour optimiser l'offre globale de stationnement (restriction d'horaire et autorisation pour les riverains sur certaines plages horaires).
- **Établir un recensement SIG des aires de livraisons** à l'échelle de la Communauté d'agglomération, et en priorité sur la polarité urbaine.

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1. politique de stationnement sur la polarité urbaine	Étude réalisée d'ici 2030	Communauté d'agglomération / Communes de la polarité urbaine	Réaliser Cofinancer	Investisse-ment	Communes de la polarité urbaine	2026-2030
2. stationnement dans les centres-bourgs	Études réalisées d'ici 2030	Communes	Participer Animer	Investisse-ment	—	2026-2040
3. aire de livraison	(au sein de l'action 4)	Communauté d'Agglomération	Réaliser	Investis-sement / Moyens humains actuels	Communes de la polarité urbaine	2027

– Programmation mise en œuvre des actions –

Axe 4 : Apaiser, sécuriser et rendre plus attractif les secteurs à enjeux

Actions	Portage	Rôle de la Communauté d'agglomération	Partenaires	Échéances 2030	Échéances 2035	Échéances 2040	Indicateur de mise en œuvre	Indicateurs d'efficacité
N°9 apaiser	Communauté d'agglo-mération / Communes	Inciter Coordonner Cofinancer / Inciter Coordonner Cofinancer	Communes de la pola-rité urbaine	Etudes réalisées / 5 zones apaisées	5 zones apaisées	5 zones apaisées	6 études réalisées Nombre de zones de circulation apaisée aménagées	Trafic poids lourds en traversée de centre-ville Réduction des vitesses de circulation
N°10 sécuriser les zones à enjeux	Communauté d'agglo-mération Départements Communes	Inciter Coordonner Cofinancer	Communes Départe-ments	4 traver-sées de communes / 5 zones acciden-togènes	4 traver-sées de communes / 5 zones acciden-togènes	4 traver-sées de communes / 5 zones acciden-togènes	Nombre de traversées de commune sécurisées / Nombre de secteurs ac-cidentogènes réaménagés	Vitesses et acciden-tologie en traversée de centre-bourg / Accidentolo-gie hors ag-glomération
N°11 organi-sation du stationne-ment	Communes	Inciter Coordonner Cofinancer		Une étude dans la polarité urbaine 6 études dans les centres-bourgs			Nombre d'étude de stationnement réalisées	Taux d'occupation Taux de rotation Suivi des FPS Recettes de stationnement

7. LE PLAN D'ACTION

ORIENTATION 3

Poursuivre l'amélioration et l'articulation des réseaux de transport en commun et des services de mobilité

AXE 5

Améliorer la performance du réseau de transports collectifs et des services complémentaires

Action n°12
Renforcer l'attractivité du réseau urbain

Action n°13
Offrir des dessertes performantes vers les territoires voisins

Action n°14
Développer progressivement une offre régulière pour la desserte des zones d'activités

Action n°15
Améliorer la desserte des villages

AXE 6

Optimiser l'intermodalité

Action n°16
Améliorer les conditions physiques de l'intermodalité pour les usagers

Action n°17
Assurer la fluidité des échanges sur les lieux d'intermodalité

AXE 7

Encourager le développement de l'autopartage

Action n°18
Développer l'autopartage sur la polarité urbaine

Action n°19
Structurer une offre d'autopartage dans les villages

AXE 8

Renforcer le déploiement de la politique cyclable

Action n°20
Réaliser progressivement les aménagements inscrits au Schéma Directeur Cyclable

Action n°21
Améliorer les conditions de stationnement des vélos

Action n°22
Guider les usagers par un jalonnement des itinéraires cyclables

Action n°23
Offrir des services complémentaires pour développer la cible du vélo utilitaire au quotidien



ORIENTATION 3

Poursuivre l'amélioration et l'articulation des réseaux de transport en commun et des services de mobilité

L'atteinte des objectifs de report modal fixés par le Plan Local de Mobilité (PLM) repose sur le **renforcement de l'offre de mobilité**. Cela implique un développement des **transports collectifs**, des **services de mobilité partagée**, de la **cyclabilité**, ainsi qu'une **meilleure fluidité dans la combinaison des modes**.

Le **développement du réseau de transports en commun TCL** constitue le **levier principal** de cette stratégie. L'objectif est de faire passer la part modale des transports collectifs de 7% en 2015 à 15% à l'horizon 2040. Pour y parvenir, il est indispensable d'améliorer le niveau de service : élargissement des amplitudes horaires, augmentation des fréquences, amélioration de la fiabilité et de la rapidité, afin de mieux répondre aux rythmes de vie des habitants et des actifs et de rendre les lignes plus attractives.



Ce socle structurant doit être **complété par une offre diversifiée et cohérente de solutions de mobilité**, permettant de couvrir l'ensemble du territoire et de proposer aux usagers des alternatives crédibles à la voiture individuelle :

- **L'amélioration des lignes TCL et du transport à la demande (TAD)** permet de garantir une **accessibilité en transports collectifs pour toutes les communes**, y compris les plus rurales.
- Le **développement des Cars à Haut Niveau de Service (CHNS)** et des **lignes de covoiturage** facilite les déplacements interterritoriaux, notamment vers la Métropole de Lyon, tout en **limitant les nuisances liées au trafic de transit**.
- L'**aménagement d'itinéraires cyclables structurants** et le **déploiement de stationnements vélo**, tels que définis dans le **schéma directeur cyclable**, sont essentiels pour sécuriser et encourager les déplacements à vélo, notamment sur les courtes distances.
- L'**essor de l'autopartage** constitue un levier complémentaire pour **réduire la motorisation des ménages**, en particulier dans les zones bien desservies par les transports collectifs.

Enfin, l'optimisation des conditions d'intermodalité (développée dans l'axe 6 du PLM) est indispensable pour articuler efficacement ces différentes solutions. Elle vise à réduire les ruptures de charge et à faciliter les correspondances entre les modes, condition essentielle pour garantir une expérience de mobilité fluide, lisible et attractive pour les usagers.

ORIENTATION 3 AXE 5

Améliorer la performance du réseau de transports collectifs et des services complémentaires

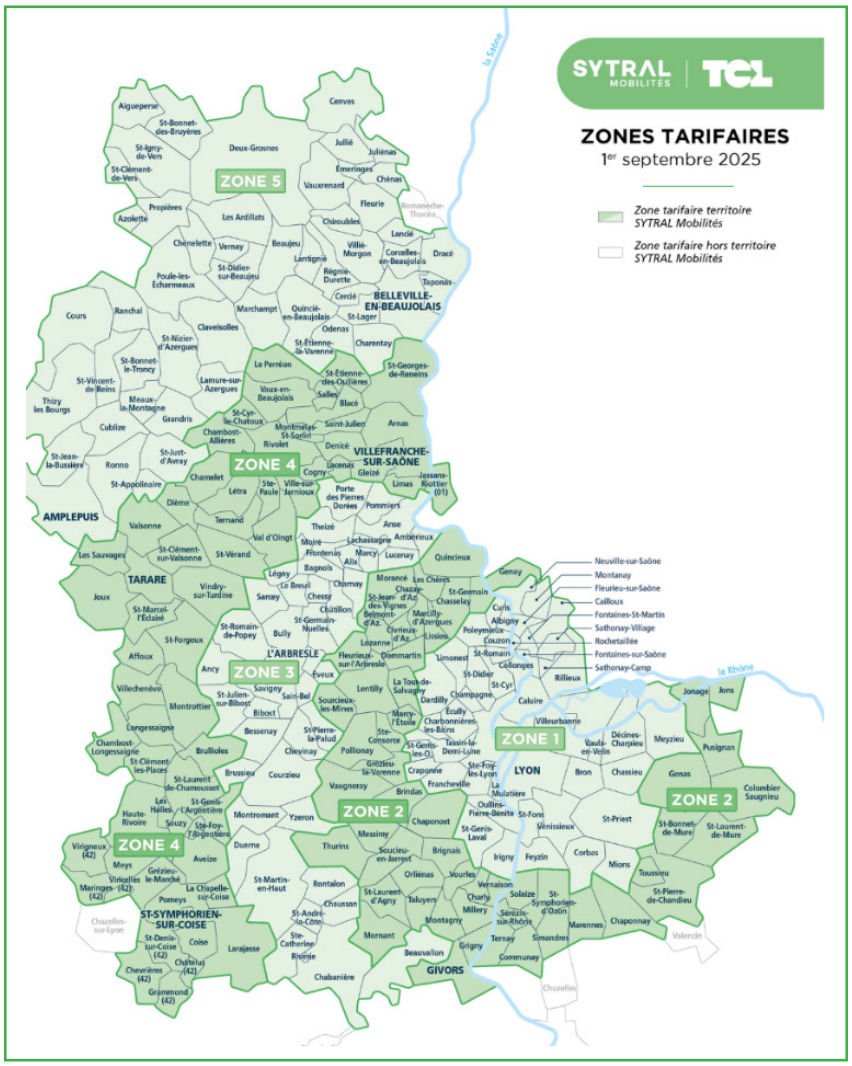
Le Plan Local de Mobilité prévoit des mesures pour répondre à l'objectif d'augmenter la part modale des transports collectifs de près de 8 points : de 7% en 2015 à 15% à 2040.

Pour les trajets internes, le PLM intervient sur deux leviers principaux :

- L'amélioration de l'offre, avec l'augmentation de la **fréquence et de l'amplitude des services** (action 12, 14 et 15),
- L'optimisation de l'efficacité de la desserte, en travaillant sur la **régularité et la vitesse commerciale** (action 12).

Pour les trajets vers les territoires voisins (action 13), le développement d'une ligne de Car à Haut Niveau de Service et de lignes de covoiturage permet d'offrir à court et moyen termes des solutions alternatives à la voiture particulière compétitives. À plus long terme le cadencement au quart d'heure du train entre Villefranche-sur-Saône et Lyon avec le Service Express Régional Métropolitain constitue une intensification de l'offre très attractive pour les pendulaires.

Depuis le 1er septembre 2025, les anciens réseaux Libellule et Cars du Rhône ont fusionné au sein du réseau unifié TCL. Les usagers de la Communauté d'agglomération peuvent continuer de voyager avec leur carte Oura sur ce réseau, toutefois une **nouvelle tarification** liée à la mise en œuvre d'un zonage va modifier significativement les habitudes des utilisateurs du réseau et certains abonnements nécessiteront de changer de support. **L'animation et la communication** sont nécessaires pour faciliter l'appropriation de cette nouvelle offre de mobilité qui va simplifier les déplacements vers les territoires voisins de l'ensemble du ressort territorial de SYTRAL Mobilités.



Zonage du réseau TCL unifié (SYTRAL Mobilités, septembre 2025).

ORIENTATION 3 AXE 5

Action n°12

Renforcer l'attractivité du réseau urbain

Mesure 1

Poursuivre
l'amélioration du niveau de service du réseau urbain

Polarité urbaine

- L'atteinte des objectifs de report modal vers les transports collectifs nécessite un **renforcement progressif et structuré de l'offre**, en cohérence avec l'évolution des besoins de mobilité sur le territoire. Chaque année, une **Commission d'Adaptation de l'Offre (ADOF)** examine et valide les ajustements à apporter au réseau, en lien avec les dynamiques territoriales, les usages observés et les projets d'aménagement.
- Les **besoins d'évolution de l'offre seront évalués chaque année**, en lien avec les communes, SYTRAL Mobilités et les partenaires locaux, afin d'adapter au mieux les services aux réalités du territoire.
- Dans ce cadre, le plan d'action prévoit, pour le moment, plusieurs évolutions sur les **lignes urbaines TCL**, avec une montée en puissance progressive de l'offre :

— **À partir de 2026-2027 :** mise en service de la **navette centre-ville (ligne 156)** du lundi au samedi, pour renforcer l'accessibilité du cœur de Villefranche-sur-Saône.

— **En 2028 :**
  - **Renforts d'offre pendant les petites vacances scolaires** sur les cinq lignes principales (151, 152, 153, 154, 155), afin d'assurer une continuité de service tout au long de l'année (hors vacances d'été) et de mieux répondre aux besoins du quotidien.
  - **Renforcement de la ligne 155**, avec un **prolongement jusqu'au collège de Limas**, pour améliorer la desserte scolaire et les liaisons intercommunales.
  - Intégration dans le futur contrat d'exploitation de service public de transport de SYTRAL Mobilités arrivant à échéance le 31 décembre 2027 des restructurations d'offre permettant de répondre aux objectifs de parts modales des transports en commun.

— **À partir de 2033** : des **renforts d'offre complémentaires** seront envisagés, en fonction de l'évolution des infrastructures et de la performance du réseau (cf. mesure suivante).

Les actions spécifiques relatives à la **desserte des zones d'activités économiques** (action 14) et à l'**amélioration du transport à la demande (TAD)** (action 15) sont détaillées dans les fiches correspondantes.

Mesure 2

Résorber
les points durs d'exploitation du réseau de transports collectifs

Polarité urbaine

- Pour atteindre les objectifs de qualité de service et de report modal fixés par le PLM, il est indispensable de lever les freins à la performance du réseau de transports collectifs, en particulier en résorbant les points durs d'exploitation. Ces derniers se traduisent par des zones de congestion, des intersections difficiles à franchir ou des sections de voirie étroites, qui nuisent à la régularité, à la vitesse commerciale et à l'attractivité du réseau.
- Un travail partenarial est engagé entre la Communauté d'agglomération, SYTRAL Mobilités, les communes concernées et le délégataire du réseau, afin d'identifier, hiérarchiser et traiter ces points durs.

— **Améliorer le franchissement des intersections :**
  - Revoir l'aménagement de 12 carrefours : reprise de la géométrie pour faciliter les passages bus, et création de couloirs d'approche pour 5 carrefours,
  - Rendre opérants les systèmes de détection bus aux feux, pour 15 carrefours déjà équipés,
  - Équiper 10 carrefours supplémentaires de détection bus,
  - Optimiser les plans de feux pour limiter les temps d'attentes bus,

Mesure 2 (suite)

Résorber
les points durs d'exploitation du réseau de transports collectifs

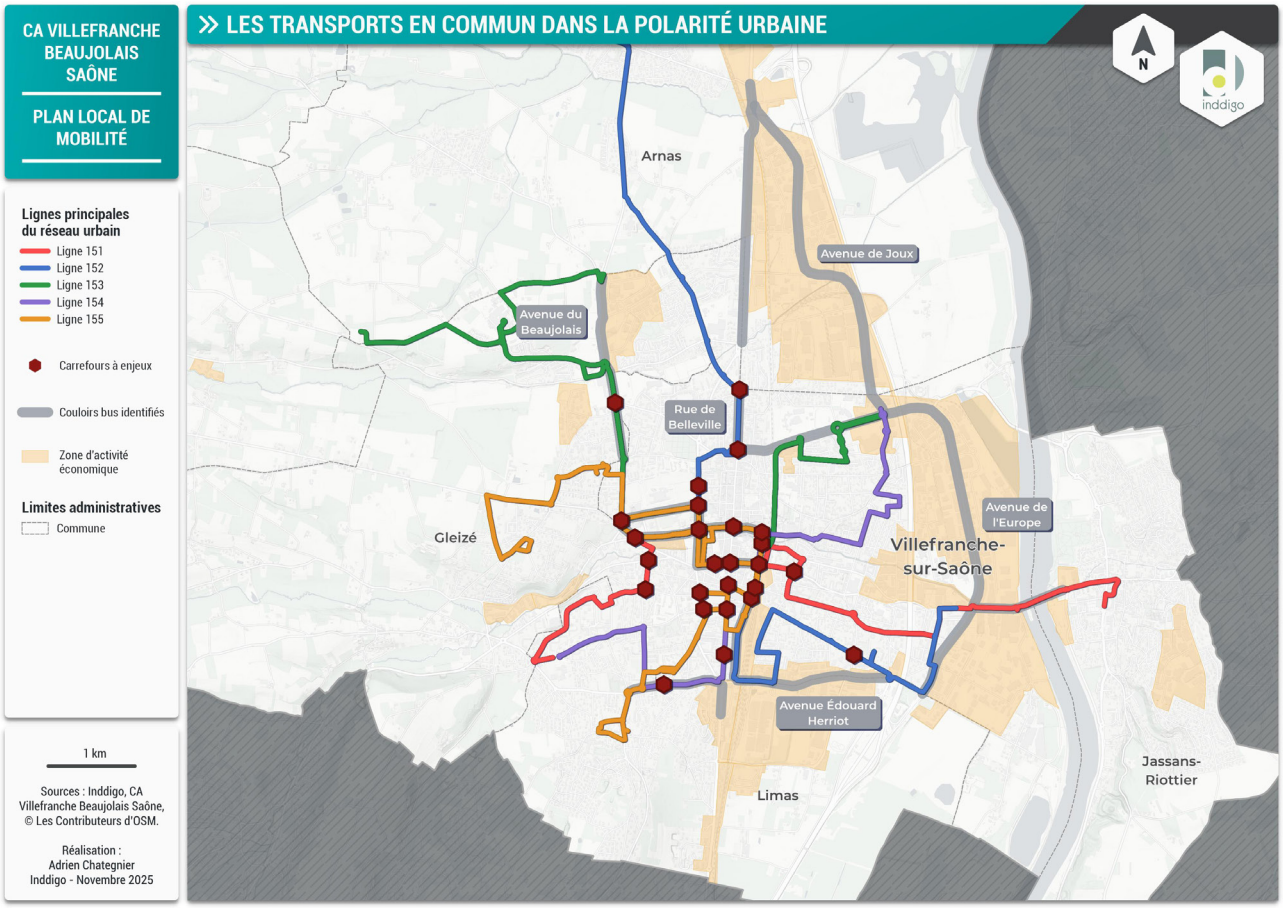
Tout le territoire

- améliorer le système de gestion de priorité aux feux interfacé au SAEIV (Système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs) du réseau, avec intégration à un poste de contrôle circulation de la ville.

— **Créer des voies réservées** aux transports collectifs (en complémentarité avec l'évolution du plan de circulation prévue dans l'action 7) :
- En continuité de la traversée de la Saône : route de Frans,
- Sur les tronçons contraints les plus empruntés du centre-ville : rues des Fayettes, rue P. Bert, rue Ph. Héron, rue de Thizy, av. Saint-Exupéry, bd. J. Jaurès, rue V. Hugo, bd. L. Blanc,
- Sur des tronçons présentant des difficultés de circulation : Rue de la Maladière, Avenue du Beaujolais, Rue de Belleville, Boulevard Burdeau,
- Pour la desserte de l'arc Actif : Avenue de l'Europe, bd Ed Herriot, Avenue Théodore Braun.

La carte ci-après présente la location des points durs bus et des potentialités d'aménagements de couloirs bus :
- *L'identification des points durs est issue d'un travail prenant en compte les remontées de l'exploitant du réseau de transports collectifs du réseau de la Communauté d'Agglomération Villefranche-Saône-Beaujolais (infrastructure non adapté, congestion), des retours des services de SYTRAL Mobilités (vitesse commerciale trop faible) et des échanges avec les acteurs du territoire.*
- *L'identification des couloirs bus à aménager prend en compte les besoins d'aménagements du fait des difficultés d'exploitation (sections contraintes pour les bus, congestion, vitesse commerciale trop faible), ainsi que les opportunités en termes d'infrastructures (voiries capacitaires avec 2 voies de circulation).*

● **La Communauté d'agglomération mène un travail de priorisation de traitement des points durs avec les services de SYTRAL Mobilités** pour permettre la programmation de la mise en œuvre des solutions décrites ci-avant.





Mesure 3

Tout le territoire

Faciliter

l'accès aux titres de transport

Accompagner la mise en place du réseau unique réalisée en septembre 2025 en œuvrant avec SYTRAL Mobilités pour :

— Communiquer sur la nouvelle grille tarifaire unifiée et l'évolution des tarifs en lien avec les nouveaux zonages et abonnements spécifiques (solidaires, jeunes, familles, groupes, ...).

— D'ici à 2030, adapter le dispositif de billettique au réseau unifié et généraliser les possibilités d'achat de titre par support numérique ou carte bancaire.

— Améliorer les conditions d'interopérabilité et de tarification combinée (cf. détail au sein de l'action 17).



Les différents supports billettiques pour voyager
www.tcl.fr/titres-et-tarifs/nouvelle-tarification

Mesure 4

Tout le territoire

Améliorer

la qualité de service du réseau

Favoriser des mesures concrètes d'amélioration de la qualité du réseau en œuvrant avec SYTRAL pour :

— Permettre le respect des horaires et la régularité des services via les mesures précédentes.

— Accentuer les actions de prévention de la délinquance dans les transports en commun (Levier 4, Axe 3, action 2 du PdM des territoires lyonnais SYTRAL Mobilités).

— Poursuivre la mise en accessibilité PMR (Personnes à Mobilité Réduite) du matériel roulant et des arrêts (action 28).

— Établir une communication sur les atouts et la performance des transports collectifs (actions 35 et 36).

— Poursuivre le développement de l'information voyageurs aux points d'arrêt, avec un affichage dynamique pour les arrêts stratégiques.

— S'appuyer sur les expérimentations du délégataire et de Sytral Mobilité pour proposer de nouveaux services aux usagers (par exemple : test de l'emport du vélo dans les bus en 2025).

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1. amélioration du niveau de service	Renfort navette centre-ville en 2026 Renforts 5 lignes structurantes en 2028 Restructuration du réseau dans le futur contrat d'exploitation	SYTRAL Mobilités	Favoriser	Moyens humains actuels	Communauté d'agglomération	2026-2027
2. résorber les points durs	12 + 25 carrefours traités et 9 km de couloir bus	SYTRAL Mobilités	Favoriser	Moyens humains actuels	Communes	2026-2030 et 2026-2040
3. billettique	Billettique unifiée et support numérique en 2030	SYTRAL Mobilités	Favoriser	Moyens humains actuels	—	2026-2040
4. attractivité du réseau	En continu	SYTRAL Mobilités	Favoriser	Moyens humains actuels	—	2026-2040

Action n°13

Offrir des dessertes performantes vers les territoires voisins

Mesure 1

Renforcer
l'offre ferroviaire en gare de Villefranche-sur-Saône

Tout le territoire

- Dans le cadre du **projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM)** et de l'amélioration de l'**étoile ferroviaire lyonnaise**, la Communauté d'agglomération suit les travaux avec les EPCI concernés, les partenaires de la mobilité, les partenaires régionaux, etc. L'objectif est notamment de **renforcer l'offre ferroviaire** sur l'axe Lyon – Villefranche en cohérence avec le **PdM des territoires lyonnais** (levier 2, axe 1, action 1).
- À l'horizon **2040**, l'ambition est de parvenir à une **desserte au quart d'heure** entre les gares de **Lyon et Villefranche-sur-Saône**, contre une fréquence de 30 minutes actuellement. Une **étude de faisabilité du prolongement des missions ferroviaires jusqu'à Belleville-en-Beaujolais** est également envisagée, afin d'élargir l'accessibilité ferroviaire à l'échelle du territoire.
- À plus court terme, des efforts doivent être engagés pour **améliorer la régularité et le confort** des deux lignes TER desservant le territoire :

— TER n°24 Dijon – Mâcon – Lyon – Vienne
— **TER Mâcon – Lyon Vaise – Valence Ville**

- La **Communauté d'agglomération accompagne la mise en œuvre du SERM** à travers des **mesures locales de rabattement et d'intermodalité**, en particulier :

— Le **renforcement des liaisons vers la gare de Villefranche-sur-Saône**, notamment par les transports collectifs, les modes actifs et les services de mobilité partagée.
— L'**intégration de ces enjeux dans le projet de requalification du quartier de la gare**, afin de faire de ce secteur un **véritable pôle d'échanges multimodal**, lisible, accessible et attractif.

Mesure 2

Mettre en œuvre
une ligne de car à haut niveau de service et renforcer les liaisons interurbaines

Polarité urbaine

- Dans le cadre du développement d'une offre de mobilité performante et structurante, la **Communauté d'agglomération accompagne la mise en œuvre de la future ligne de Cars à Haut Niveau de Service (CHNS)**, en lien étroit avec **SYTRAL Mobilités**. Ce projet s'inscrit dans les objectifs du Plan de Mobilité des territoires lyonnais (levier 2, axe 2) et vise à renforcer les liaisons interterritoriales tout en limitant les nuisances liées au trafic de transit.
- **Avant 2030**
  Mise en service de la **section sud** :
  — **Mise en service** de la ligne Lyon – Villefranche-sur-Saône (gare).
  — **Faciliter les conditions d'insertion sur la voirie** des lignes CHNS par l'insertion de voies réservées sur le tracé du parcours Lyon – Villefranche-sur-Saône : couloir bus à Limas route de Anse à Limas, rue Grange Blazet et rue de Belleville à Villefranche-sur-Saône (inscrits au sein de l'action 12). Ces engagements sont à **inscrire au sein du contrat d'axe avec SYTRAL Mobilités**.
- **Avant 2030**
  Préfiguration de la **section nord** :
  — Intervenir auprès de SYTRAL Mobilités pour acter la prolongation de la ligne dès 2030 pour la **liaison jusqu'à Beau-Parc**.
  — Envisager une **variante qui permet la desserte de l'Arc Actif** par le CHNS, en valorisant les possibilités d'emprises pour l'aménagement de couloir bus (avenue de Joux et avenue de l'Europe).
- **À l'horizon 2040** : assurer la prolongation du CHNS vers Belleville-en-Beaujolais.
- En complément du CHNS, la Communauté d'agglomération soutient le **renforcement des lignes interurbaines structurantes** vers les territoires voisins, conformément au **PdM des territoires lyonnais**. Cela implique :
  — Une **augmentation progressive de l'offre** (prévue entre 2033 et 2037 selon l'évolution des besoins de mobilité et les capacités d'infrastructures ; action 15).
  — La **réalisation d'aménagements ponctuels ciblés** pour améliorer les conditions de circulation des cars.
- Des efforts plus particuliers sont à fournir sur la **Ligne 217** :
  Tarare ↔ Villefranche-sur-Saône, en lien avec le territoire de la Communauté de Communes Beaujolais Pierres Dorées.

Mesure 3

Déployer
des lignes de covoiturage

Tout le territoire

- Le développement des lignes de covoiturage s'inscrit dans une logique de complémentarité du maillage de transports collectifs à l'échelle du ressort territorial de SYTRAL Mobilités (cadre de la délégation de la partie servicielle de la compétence covoiturage de SYTRAL Mobilité). À l'instar des transports collectifs réguliers, ce dispositif de ligne cible des déplacements du quotidien.
- Le déploiement de lignes de covoiturage se traduit par l'aménagement de points d'arrêts fixes, de système de mise en relation dynamique et de services complémentaires tel que la mise à disposition d'un taxi ou d'un VTC si le temps d'attente est trop long. Ces lignes sont un levier complémentaire à la plateforme « En Covoit Rendez-vous » et aux incitations financières pour développer les pratiques de covoiturage.
- Suites aux études d'opportunités déjà réalisée sur le territoire de la Communauté d'agglomération, le PLM prévoit :
  — La mise en service de 2 lignes de covoiturage permettant des liaisons facilitées depuis et vers les territoires voisins à l'horizon 2027 :
  • Ligne Mâcon- Belleville - Villefranche-sur-Saône - Techlid - Lyon via A6,
  • Ligne Vaux - Perréon - St Etienne - Arnas – Villefranche-sur-Saône.



Mesure 3 (suite)

Tout le territoire

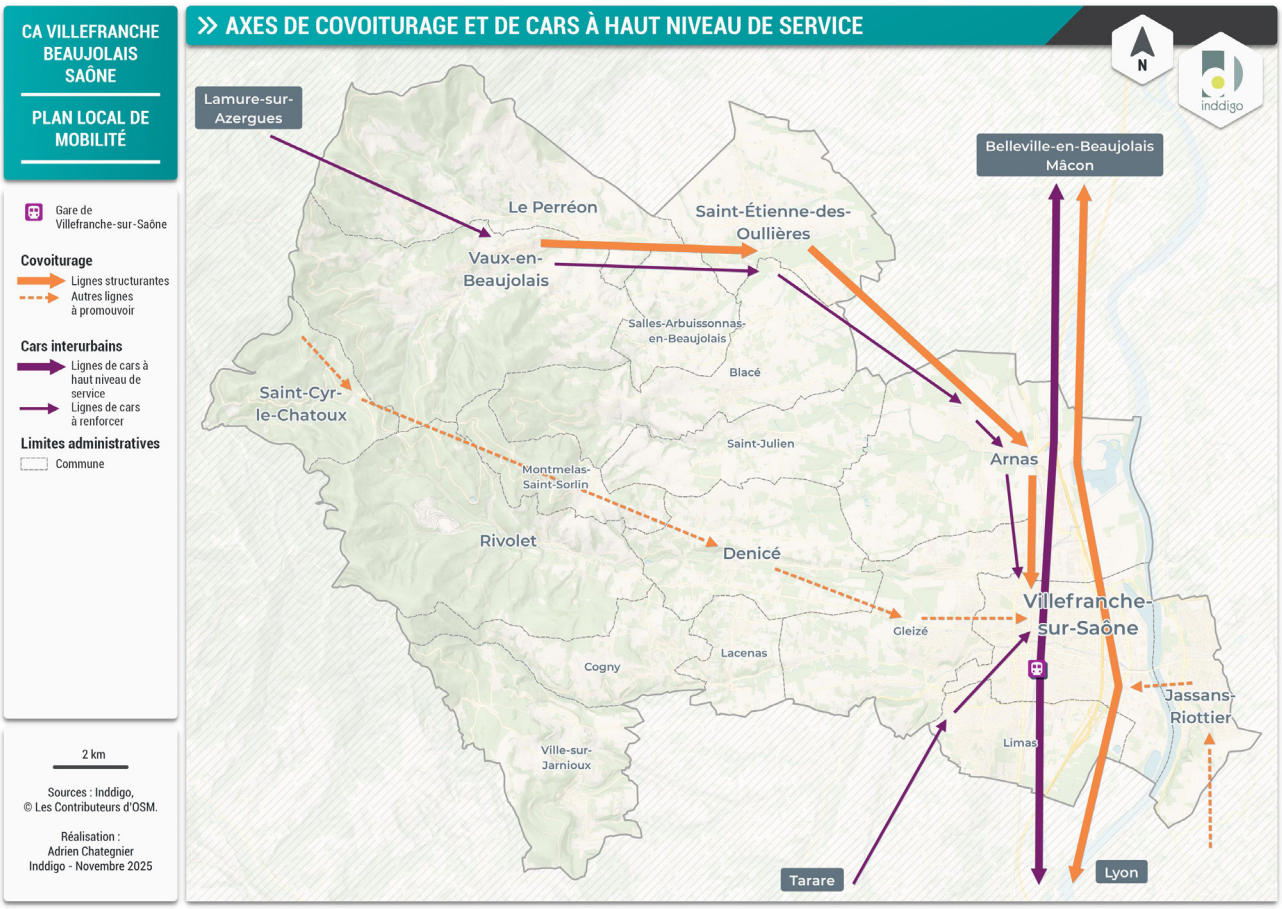
Déployer
des lignes de covoiturage

— Un dispositif d'accompagnement du déploiement opérationnel en partenariat avec SYTRAL Mobilités :
  • Suivi de l'exploitation de la ligne en lien avec l'opérateur : bilan des données, gestion de la garantie de départ, dispositif d'incitation financière,
  • Animation et communication pour promouvoir les lignes, en articulation avec l'offre locale de mobilité.

● Selon les résultats de l'évaluation des deux premières lignes de covoiturage à l'issue d'un temps suffisant d'implantation de la pratique et l'identification des conditions de réussite à reproduire :

— La mise en service de la ligne Trévoux - Jassans – Villefranche-sur-Saône selon les préconisations de l'étude faisabilité en cours en 2025.

— L'étude de la ligne Saint Cyr - Rivolet - Denicé – Villefranche-sur-Saône pour un projet de déploiement.



Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	Cadencement au 1/4h horizon 2035- 2040 Amélioration de la régularité horizon 2028	Région Auvergne Rhône Alpes	Favoriser	Moyens humains actuels	SYTRAL Mobilités	2027-2040
2.	1 ligne de CHNS à l'horizon 2030 / 2 lignes interurbaines à renforcer	SYTRAL Mobilités	Favoriser	Investisse-ment	Gestion-naires de voirie / Collectivités voisines	2030-2040
3.	2 lignes déployées de covoiturage à l'horizon 2030 2 lignes à étudiée d'ici 2030	Communauté d'agglomération	Réaliser	Investis-sement (équipements des arrêts, application) + fonctionne-ment	SYTRAL Mobilités	2027-2036

Action n°14

Développer progressivement une offre régulière pour la desserte des zones d'activités

Mesure 1

Assurer une offre attractive pour les actifs vers les bassins d'emploi et les zones d'activités

Polarité urbaine

- L'amélioration de la desserte des zones d'activités constitue une attente forte de la part des entreprises et des habitants du territoire. En complémentarité de l'amélioration du réseau urbain (action 12), le plan d'action prévoit :

— À l'horizon 2026 : améliorer le niveau de service la ligne A de l'ancien réseau TAD « RésaLib » devenu le secteur « Zones d'activités » du service « TCL à la demande » :
  - Augmenter la couverture spatiale pour desservir plus de communes,
  - Étendre l'amplitude horaire du TAD pour faciliter un usage occasionnel par les salariés et pour les activités de loisirs de fin de journée.

— À l'horizon 2028 : expérimenter une ligne régulière selon l'étude en cours de SYTRAL Mobilité.

- La réussite de la mise en service d'une ligne régulière nécessite d'améliorer les conditions de circulation des bus (actions 7 et 12), de diversifier les services de mobilités au sein des zones d'activités (action 2), de faire évoluer la politique de stationnement au sein de ses zones (action 8), ainsi que de promouvoir l'ensemble de ces services de mobilité (en lien avec les démarches PDMEC ; action 32).

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	Amélioration du TAD en 2026 Expérimentation d'une ligne régulière en 2028	SYTRAL Mobilités	Favoriser	Moyens humains actuels	—	2026-2040



Action n°15

Améliorer la desserte des villages

Mesure 1

Proposer
des lignes régulières adaptées aux besoins des actifs

Villages

- Œuvrer avec SYTRAL Mobilités afin de faire évoluer les lignes périurbaines (aujourd'hui essentiellement composées de services scolaires) pour cibler les actifs et proposer des alternatives crédibles à la voiture individuelle en offrant la possibilité aux habitants de réaliser des trajets aux heures de pointe en semaine et le samedi, avec une offre continue tout au long de l'année, sans interruption lors des petites vacances scolaires.

— **À l'horizon 2033 :** proposer à minima 6 allers-retours par jour depuis Villefranche-sur-Saône (gare et centre-ville) vers les centralités de proximité : Le Perréon - Saint-Etienne-des-Oullières, Blacé - Saint-Julien, Denicé - Lacenas, en mutualisant si pertinent avec des besoins scolaires et avec la ligne Cars du Rhône 236.

— **À l'horizon 2037 :** proposer à minima 3 allers-retours par jour (matin, midi et soir) pour les lignes desservant les communes rurales, pour assurer un lien avec la centralité de proximité la plus proche et Villefranche-sur-Saône (gare et centre-ville : cela concerne Saint-Cyr-le-Chatoux, Vaux-en-Beaujolais, Salles-Arbuissonnas-en-Beaujolais, Montmelas-St-Sorlin, Rivolet, Cogny, Ville-sur-Jarnioux. Une mutualisation peut être recherchée avec la ligne Cars du Rhône 265 et les lignes de desserte des centralités de proximité créées en 2033.

Mesure 2

Améliorer
le service de TAD

Tout le territoire

- Le service de transport à la demande (TAD) « Résalib » connaît une forte croissance depuis deux ans, avec 32 000 validations enregistrées en 2024 contre 8 000 en 2022. Son intégration au sein du dispositif « TCL à la demande » depuis le 1er septembre 2025 doit permettre de renforcer sa visibilité dans l'offre globale de transport collectif.
- Le Plan Local de Mobilité prévoit, d'ici 2028, un renforcement progressif du service, avec notamment :

— Une extension des horaires de fonctionnement et une ouverture le samedi, afin de faciliter les déplacements personnalisés avec un titre TCL.

— Une amélioration du système de réservation et du fonctionnement global du TAD, pour réduire le taux de refus.

- À moyen terme, SYTRAL Mobilités et la Communauté d'agglomération réaliseront un bilan d'usage du service (fréquentation, profils des usagers) afin d'en adapter, si nécessaire, le fonctionnement : couverture territoriale, localisation des arrêts, publics ciblés, type de véhicules mobilisés.





https://www.tcl.fr/se-deplacer/transport-a-la-demande/tcl-a-la-demande-villefranche-sur-saone

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	Expérimentation de lignes régulières pour les 6 centralités de proximité en 2033, puis pour 7 communes rurales en 2037	SYTRAL Mobilités	Favoriser	Moyens humains actuels	—	2033-2040
2.	TAD renforcé en 2028	SYTRAL Mobilités	Favoriser	Moyens humains actuels	—	2026-2040

– Mesures Eviter, Réduire, Compenser –

Prévues au sein de l'évaluation environnementale pour atténuer les incidences négatives de cette action (détail au sein de l'annexe environnementale)

Thématique	Éviter	Réduire	Compenser
	—	**À moyen, long terme, les processus de renouvellement des véhicules pour des flottes décarbonées de transports collectifs sont prévus par l'autorité organisatrice de la mobilité (SYTRAL Mobilité) et son exploitant.** Le processus de renouvellement permet ainsi de réduire les nuisances.	—
	—		—
	—		—

– Programmation mise en œuvre des actions –

Axe 5 : Améliorer la performance du réseau de transports collectifs et des services complémentaires

Actions	Portage	Rôle de la Communauté d'agglomération	Partenaires	Échéances 2030	Échéances 2035	Échéances 2040	Indicateur de mise en œuvre	Indicateurs d'efficacité
N°12 attractivité du réseau urbain et périurbain	SYTRAL Mobilités	Favoriser	Communauté d'agglomération Communes	Renfort de la Navette centre-ville Renfort des 5 lignes structurantes 37 carrefours améliorés Billettique unifiée	Renforts complémentaires pour les lignes urbaines 5 km de couloir bus réalisés	Renforts complémentaires pour les lignes urbaines 9 km de couloirs bus réalisés	Nombre de jour de service pour la navette centre-ville Fréquence des lignes urbaines Nb de carrefours aménagés/ équipés de détecteur bus Linéaire de couloir bus réalisé Billettique opérationnelle	Fréquentation des services de transport Vitesses commerciales Voyages / kilomètre Nb de points durs bus Nb d'abonnements combinés
N°13 dessertes vers les territoires voisins	Région Auvergne SYTRAL Mobilités / Communauté d'agglomération	Favoriser / Réaliser	SNCF Communes Départements / SYTRAL Mobilités	CHNS jusqu'à Beau-Parc / 2 lignes de covoiturages en service 2 lignes de covoiturage à l'étude		Cadencement au 1/4h du TER CHNS jusqu'à Belleville-sur-Saône	Fréquence des trains Mise en service du CHNS Mise en service des lignes de covoiturage	Fréquentation des trains, CHNS, lignes de covoiturage, TAD et lignes périurbaines
N°14 dessertes vers les zones d'activités	SYTRAL Mobilités	Réaliser		Amélioration du TAD Création de lignes régulières			Nb de véhicule	
N°15 desserte en zone périurbaine et rurale	SYTRAL Mobilités	Réaliser		Amélioration du TAD	Lignes régulières pour les centralités de proximité	Lignes régulières pour les communes rurales	Fréquence et amplitude horaire du service	

ORIENTATION 3 AXE 6

Optimiser l'intermodalité

Avec près de 1,8 millions de voyageurs en 2021, la gare de Villefranche-sur-Saône est l'une des plus fréquentées du bassin lyonnais (hors Lyon) et constitue un véritable nœud de mobilité.

Avec le déploiement du SERM et le cadencement au 1/4h prévu pour 2040, la fréquentation est encore amenée à se renforcer.

Dans un contexte où les conditions de stationnement sont déjà contraintes en gare, il est primordial de repenser l'organisation de la gare et son accessibilité dans une dimension multimodale. L'optimisation de l'offre de stationnement doit nécessairement passer par une meilleure répartition de l'espace entre les différents modes de déplacements, en favorisant le stationnement vélo, l'accessibilité à pied et la desserte en transports collectifs.

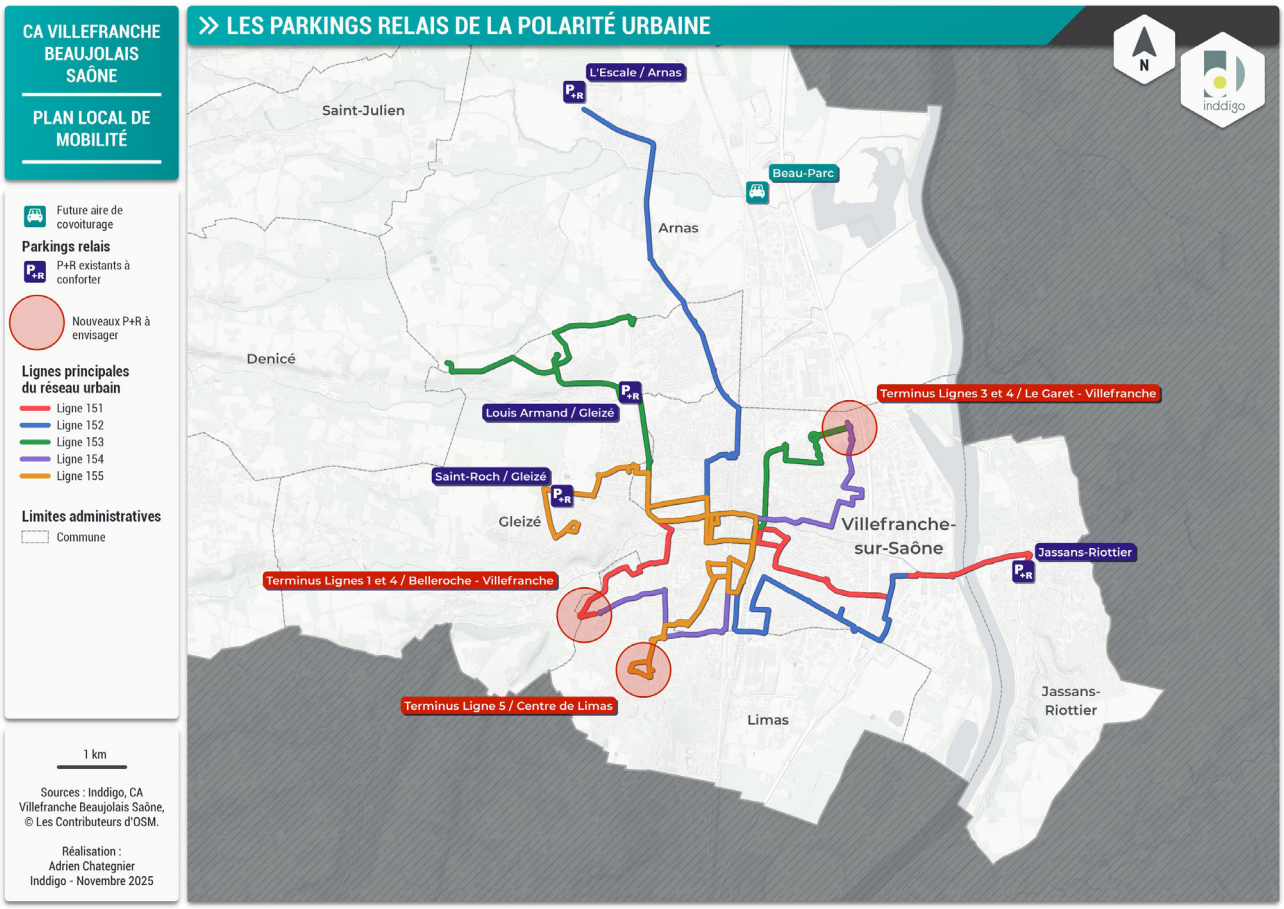
Le projet d'amélioration du pôle gare mobilise de nombreux acteurs (*) et doit s'articuler avec les contraintes liées à la reconfiguration du secteur dans le cadre du projet de renouvellement urbain « Quartier Gare ». Il intègre les problématiques de stationnement pour les riverains et les fonctionnalités du centre-ville à proximité.

L'organisation de l'intermodalité au sein du territoire est également un enjeu pour faciliter les changements de modes et les correspondances, qui sont toujours vécues comme des contraintes fortes par les usagers. Ces ruptures de charges sont un frein important aux pratiques d'intermodalité. Le plan d'actions vise ainsi à :

- Organiser l'intermodalité sur le territoire, notamment pour les déplacements depuis les communes rurales vers la zone urbaine, via l'aménagement de parkings relais,
- Rendre plus confortables les nœuds de correspondances, par des aménagements lisibles et de qualité.

Les actions d'intermodalité sont réfléchies et déployées avec les services de SYTRAL Mobilités qui pilote la stratégie d'intermodalité afin d'assurer une cohérence d'ensemble et la performance du réseau de transports collectifs sur le ressort territorial de SYTRAL Mobilités.

(SYTRAL Mobilités, SNCF, Gares et Connexions, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Ville de Villefranche-sur-Saône, Communauté d'Agglomération Villefranche-Saône-Beaujolais, ainsi que les collectivités voisines et le SMT AML, Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise)



Système d'intermodalité (source Inddigo).

ORIENTATION 3 AXE 6

Action n°16

Améliorer les conditions physiques de l'intermodalité pour les usagers

Mesure 1

Organiser
l'intermodalité en gare de Villefranche-sur-Saône

Polarité urbaine

- **Prendre en compte les recommandations du SMTAML** dans la réorganisation du pôle gare :

— **Améliorer les rabattements multimodaux :**
  - Favoriser la marche dans un rayon de 2 km (jalonnement piétonnier, aménagements qualitatifs), en cohérence avec les mesures prévues dans l'action 24,
  - Faciliter et sécuriser les rabattements à vélo par l'aménagement et le jalonnement des itinéraires structurants (action 20 et 22),
  - Favoriser des accès bus efficaces avec la création de voies réservées (action 7 et 12).

— **Améliorer l'offre de services** en gare :
  - Augmenter l'offre de stationnement vélo couvert et sécurisé, sur le parvis de la gare pour offrir des capacités ambitieuses (nouveau déploiement de 50 places prévues par la Région Auvergne Rhône Alpes pour compléter la consigne actuelle de 96 places sécurisées),
  - Étendre les capacités de la station Viavélo (vélo en libre-service _ VLS) mise en service le 1er septembre 2025,
  - Améliorer l'information voyageur et l'accompagnement personnalisé (actions 34 et 36).

— **Optimiser les conditions de stationnement et de correspondance** pour utilisateurs de la gare :
  - Créer un espace de stationnement réservé aux covoitureurs à proximité immédiate de la gare,
  - Mettre en place un contrôle d'accès sur le P+R et concevoir un système de priorisation pour faciliter l'accès à la gare pour les usagers qui dépendent plus fortement de la voiture particulière (horaires décalées, zones blanches TC, zones éloignées),
  - Améliorer la qualité du parvis et la lisibilité des zones de correspondance (organisation des espaces, signalétique),
  - Assurer une interopérabilité de la billettique (action 17) et des solutions de mobilités avec celle des territoires voisins (en cohérence avec les solutions et l'application SYTRAL Mobilités) : services d'autopartage, accès aux box à vélo sécurisés, vélo en libre-service de la Métropole de Lyon.

- **Les actions devront plus particulièrement s'articuler**, avec :

— **La démarche du projet urbain « Quartier Gare »**.

— **La stratégie intermodalité en cours d'élaboration de SYTRAL Mobilités** (Levier 2, axe 4 « Faciliter et favoriser l'intermodalité » du PdM des territoires lyonnais).

— Une stratégie **coordonnée à l'échelle des autres gares** de l'axe ferroviaire.



Focus sur

Le projet urbain « Quartier Gare »

L'aménagement du quartier gare à Villefranche-sur-Saône est l'un des projets prioritaires de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône.

Le secteur de la gare de Villefranche-sur-Saône est un quartier stratégique. Il constitue une des portes d'entrée de l'agglomération de Villefranche -sur-Saône et du Beaujolais, grâce à la présence des gares ferroviaire et routière. Localisée entre le centre-ville, qui concentre commerces et services, et le quartier Est, à dominante résidentielle et regroupant quelques activités, le secteur de la gare constitue une vraie opportunité de redéveloppement de la ville sur la ville de part et d'autre de la voie ferré Paris-Lyon-Méditerranée.

Dans l'objectif de lutter contre l'étalement urbain par le recyclage du foncier peu valorisé, sous exploité et en cohérence avec la loi Climat et Résilience introduisant le Zéro Artificialisation Nette, la Communauté d'agglomération a pour ambition le renouvellement urbain du quartier gare à fort potentiel de développement. Cette opération de renouvellement urbain vise à renforcer l'attractivité du site notamment par l'implantation de nouvelles activités économiques, de formation, de services et la structuration du pôle intermodal de transports.

La démarche nationale de Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), via le schéma de mobilité global (renforcement de l'offre ferroviaire : amplitude et fréquence, développement de transports en commun à haut niveau de services, création de réseaux cyclables et développement d'une offre de haut niveau d'interconnexion entre modes) va contribuer à renforcer l'attractivité de ce secteur dans les années à venir.

La Communauté d'agglomération se mobilise pour la mise en œuvre de ce projet urbain quartier gare. Sa mobilisation se traduit par plusieurs actions et engagements :

- **Se donner les moyens d'actions** sur les propriétaires privés stratégiques par la signature début 2024 d'une convention de réserve foncière avec l'Etablissement Public Foncier de l'Ouest Rhône-Alpes (EPORA),
- **Mettre en place une dynamique de projet** partenarial en mobilisant dès 2024, en lien étroit avec la Ville de Villefranche-sur-Saône, l'ensemble des partenaires publics et parapublics (SNCF Immobilier, SNCF Gares et Connexions, SYTRAL Mobilités, le Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, la Région Auvergne-Rhône-Alpes),
- **Se doter de l'ensemble des expertises** nécessaires pour définir et assurer la mise en œuvre du projet par la désignation en 2025 d'un groupement d'études sur 4 ans (expertises sur l'ensemble des champs : urbanisme, programmation, mobilité et intermodalité, montage opérationnel...),
- **Définir les conditions de coopérations** et de répartitions des différentes études avec les différentes filiales de la SNCF concernées par l'élaboration d'un protocole engagent les différentes parties.

Les premières étapes de réflexion font apparaitre de nombreux sujets qui relèvent de différentes actions identifiées dans le Plan Local de Mobilité :

- L'amélioration de la multimodalité en adaptant le plan de circulation en lien avec les accès tous modes à la gare,
- Le développement et l'optimisation des TC structurants y compris en heure de pointe (Car à Haut Niveau de Services, réseau de bus assurant le rabattement et la diffusion des usagers et notamment le développement d'une offre vers les ZAE...)
- La structuration du réseau de pistes cyclables et les services associés à développer en gare,
- La réorganisation des stationnements : optimisation d'occupation foncière et gestion adaptée pour les usagers de la gare n'ayant pas de possibilité de report sur d'autres modes,
- La valorisation des déplacements courte distance en mode actifs en travaillant sur une valorisation des aménagements à réaliser,
- Le développement des services en gare et l'amélioration du confort d'attente pour l'ensemble des usagers (gare ferroviaire et gare routière),
- Le potentiel d'accueil de la logistique urbaine (logistique du dernier kilomètre).

Mesure 2

Organiser

l'intermodalité de proximité au sein du territoire

Tout le territoire

- Les parkings relais (P+R) jouent un rôle stratégique pour faciliter l'accès à la polarité urbaine depuis les communes périphériques. Leur bon fonctionnement, leur attractivité et leur articulation avec les autres modes de déplacement sont essentiels pour encourager les pratiques d'intermodalité et limiter l'usage individuel de la voiture.

— **Favoriser l'utilisation des parkings relais** (P+R) déjà aménagés (Arnas l'Escale _ L152, Gleizé Gymnase St-Roch _ L155, Gleizé Louis Armand _ L153) :
  - Déployer des moyens de communication et d'information pour faire connaitre les dispositifs,
  - Renforcer la signalétique tous modes,
  - Améliorer les conditions de rabattement à vélo et à pied,
  - Prévoir des mesures d'incitations financières (ticket de bus gratuit ou réductions à destination en partenariat avec les commerces ou équipements desservis).

— S'assurer de la connexion TC avec la future aire de covoiturage à Beau-Parc avec la ligne de CHNS (action 13) à l'horizon 2030. Création d'un pôle mobilité à Beau Parc comprenant bus, CHNS, covoiturage, autopartage et vélo.

— **Envisager la création de 1 à 3 nouveaux P+R** (à l'horizon 2035 – 2040) :
  - Terminus ligne 153 et 154 _ Le Garet Villefranche-sur-Saône,
  - Terminus ligne 151 et 154 _ Belleroche Villefranche-sur-Saône,
  - Terminus ligne 155 _ centre de Limas.

- L'amélioration du fonctionnement des P+R actuels et le déploiement de nouveaux P+R doivent nécessairement être coordonnés avec une amélioration de la compétitivité des trajets des transports collectifs entre les communes éloignées et la polarité urbaine, et donc avec la mise en œuvre les actions relatives à l'amélioration des vitesses commerciales bus (action 12), avec refonte du plan de circulation (action 7) et adaptation du plan de stationnement (action 11).

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	Projet en cours 4 pôles existants à améliorer	SYTRAL Mobilités Région Auvergne-Rhône-Alpes SNCF Gare et connexion Villefranche-sur-Saône Communauté d'agglomération	Favoriser	Moyens humains actuels	SMTAML EPCI voisines SYTRAL Mobilités	2029-2030
2.	1 pôle en projet à court terme 1 à 3 nouveaux pôles à envisager à long terme	Communauté d'agglomération	Piloter	investissement	SYTRAL Mobilités Communes APRR	2030-2040

– Mesures Eviter, Réduire, Compenser –

Prévues au sein de l'évaluation environnementale pour atténuer les incidences négatives de cette action (détail au sein de l'annexe environnementale)

Thématique	Éviter	Réduire	Compenser
	● **Privilégier les espaces déjà imperméabilisés :** → Utiliser en priorité les aménagements existants et disponibles	● **Limiter l'imperméabilisation dans les projets :** → Favorise l'infiltration et améliore la préservation quantitative de la ressource en eau ● **Privilégier une gestion des eaux pluviales (EP) à la parcelle avec une infiltration et des ouvrages plantés / végétalisés ou mutualiser la gestion des EP avec d'autres équipement :** → Préserve l'alimentation des nappes souterraines par infiltration et introduit une épuration des eaux avant infiltration. Cette mesure doit se faire en cohérence avec les prescriptions du PLUi-H et les nouveaux zonages relatifs à la gestion des eaux pluviales. ● **Vigilance particulière à porter au risque de pollution accidentelle des eaux en phase travaux (mise en place des moyens de prévention nécessaires)**	—
	● **Éviter les zones à enjeux** (notamment les Espaces Naturels Sensibles, les zones humides et la trame verte et bleue présents sur le territoire de la Communauté d'agglomération) ● **Intégrer les milieux naturels urbains présents au sein des projets**	● **Adapter le calendrier des travaux en fonction du calendrier écologique**	—
	—	● **Respecter les prescriptions énoncées dans les OAP du PLUi-H**, notamment l'OAP Thématiques «Paysage et installations solaires» ● **Réaliser une intégration paysagère optimale des nouveaux aménagements** lorsqu'ils sont en périmètre protégé au titre du patrimoine ou du paysage	—
	● **Privilégier les espaces déjà imperméabilisés :** → Utiliser en priorité les aménagements existants et disponibles	● **Limiter l'imperméabilisation dans les projets :** → Optimisation des espaces en créant des minis-pôles logistiques	—

Mesure d'accompagnement

Aménager de nouveaux espaces dédiés à la biodiversité dans les projets (nichoirs, zones refuge, etc.).

Action n°17
Assurer la fluidité des échanges sur les lieux d'intermodalité

Mesure 1

Fluidifier
les correspondances via l'aménagement

Tout le territoire

Pour garantir une intermodalité efficace et attractive, il est essentiel de coordonner les services de transport sur les principaux lieux de correspondance. Cette coordination vise à réduire les temps d'attente, améliorer le confort des usagers et faciliter les transitions entre les différents modes de déplacement.

- Assurer la **coordination des services de transport sur les lieux d'intermodalité** :

— Identifier les **correspondances à enjeux** et œuvrer pour une adaptation des grilles horaires permettant de limiter les temps d'attente : correspondances TER en gare, accès à l'hôpital (L3) en correspondance avec les autres lignes, accès au CHNS, futur pôle mobilité à Beau Parc.

— Identifier les **arrêts stratégiques** et aménager qualitativement leurs abords et les liaisons de correspondances entre arrêts : mise en accessibilité et en sécurité des passages piétons, suppression de mobilier gênant, élargissement de trottoir, installation d'assises (type banc assis-debout).

Mesure 2

Faciliter
les correspondances via la billettique

Tout le territoire

Pour faciliter les parcours usagers et garantir une équité d'accès aux services de mobilité, le Plan de Mobilité des territoires lyonnais porté par SYTRAL Mobilités (levier 4, axe 4) prévoit d'ici 2030 la mise en place de dispositifs d'interopérabilité et de tarification combinée entre les différents réseaux.

- Les actions à engager concernent notamment :

— **La mise en œuvre de conditions d'interopérabilité tarifaire** entre l'ancien réseau Libellule (carte Oura), le réseau TCL unifié, et les réseaux TER des Régions Auvergne-Rhône-Alpes et Bourgogne-Franche-Comté. Pour le territoire de la Communauté d'agglomération, les besoins portent particulièrement sur :
  - La possibilité d'un tarif intégré pour les trajets occasionnels (et pas uniquement pour les abonnés),
  - L'interopérabilité avec les TER de Bourgogne-Franche-Comté, qui offrent les trajets les plus rapides et directs vers Lyon.

— **La création d'un support billettique unifié à l'échelle de SYTRAL Mobilités**, incluant :
  - Un site internet et des applications mobiles communes,
  - Une interface de réservation et de paiement simplifiée pour tous les usagers (action 12).

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	25 arrêts stratégiques 5 arrêts du CHNS	Communes	Réaliser Inciter, coordonner, cofinancer	investisse-ments	SYTRAL Mobilités	2028-2034
2.	Interopérabilité opérationnelle en 2030	SYTRAL Mobilités	Favoriser	Moyens humains actuels	Région Auvergne Rhône Alpes SNCF SYTRAL Mobilités	2030-2040

– Programmation mise en œuvre des actions –

Axe 6 : Optimiser l'intermodalité

Actions	Portage	Rôle de la Communauté d'agglomération	Partenaires	Échéances 2030	Échéances 2035	Échéances 2040	Indicateur de mise en œuvre	Indicateurs d'efficacité
N°16 intermodalité en gare et sur le territoire	SYTRAL Mobilités Région Auvergne-Rhône-Alpes SNCF Gare et connexion Villefranche-sur-Saône Communauté d'agglomération / Communauté d'agglomération Communes	Coordonner / Réaliser Inciter, cofinancer et coordonner	SMT AML EPCI voisines SYTRAL Mobilités / SYTRAL Mobilités / SNCF / Région	Gare transformée en PEM / P+R Beau-Parc aménagé		/ 1 à 3 nouveaux P+R aménagé	Pôle gare aménagée Nb de P+R aménagé	Parts modales d'accès en gare Fréquentation de la gare Temps de correspondances Occupation multimodale des P+R et des aires de covoiturage
N°17 intermodalité sur le territoire	Communes	Réaliser Inciter, cofinancer et coordonner	SYTRAL Mobilités	8 arrêts aménagés et 2 arrêts CHNS aménagés	16 arrêts aménagés et 5 arrêts CHNS aménagés	25 arrêts aménagés	Nb d'arrêts réalisés	Fréquentation aux arrêts Temps de correspondances



Sortie Est de la gare, route de Riottier.

ORIENTATION 3 AXE 7

Encourager le développement de l'autopartage

L'autopartage correspond à la mise à disposition de **véhicules en libre-service**, dans des conditions qui permettent des usages ponctuels et de courte durée, sans nécessiter de remise des clefs en mains-propres.

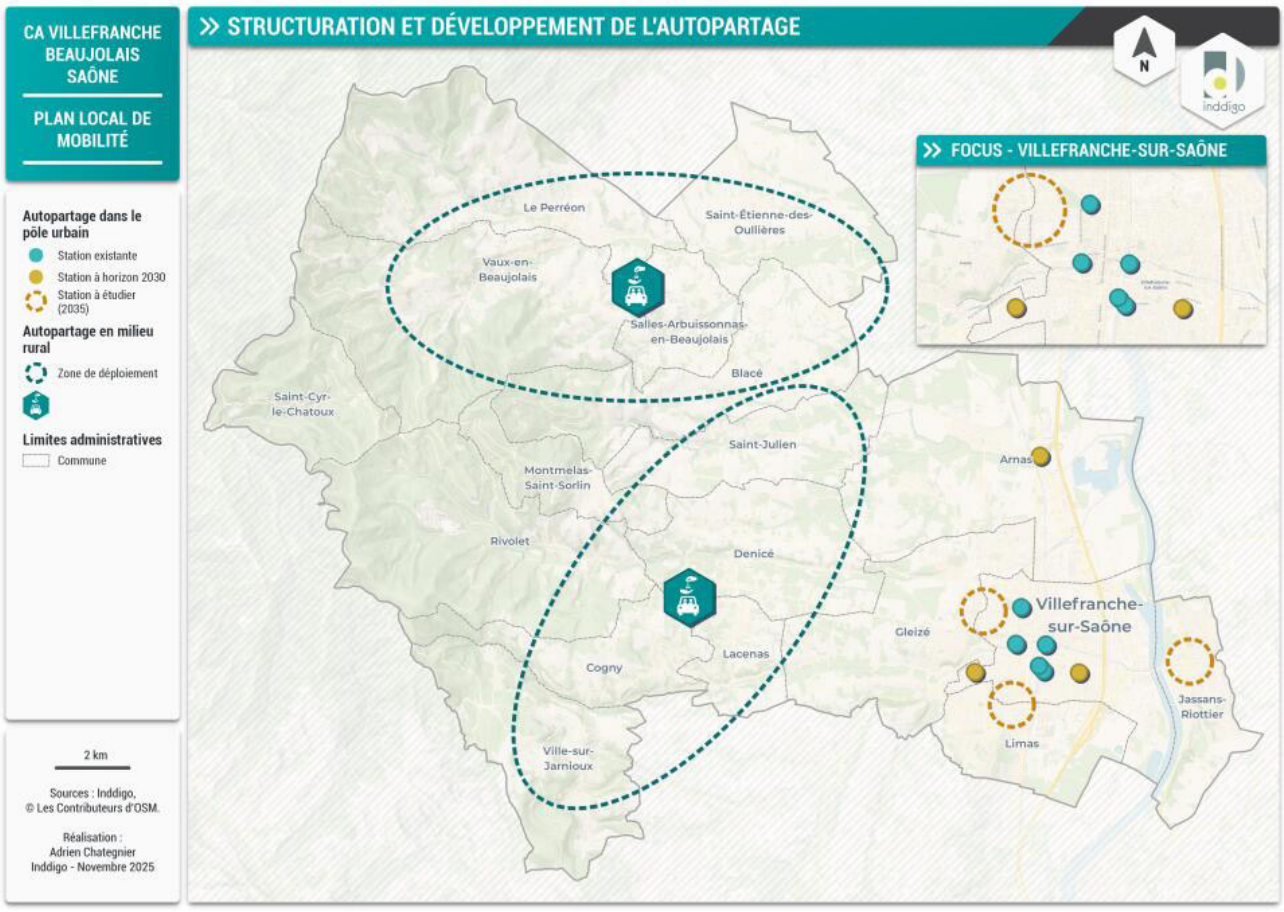
L'autopartage en boucle (*l'usager prend en charge et restitue le véhicule à la même station*) constitue une solution complémentaire aux transports en commun et au vélo, qui permet à des ménages d'éviter l'achat d'un véhicule : les charges fixes sont ainsi partagées entre un nombre élevé d'utilisateurs. Le recours à l'autopartage incite donc à un usage plus fréquent des modes alternatifs à la voiture individuelle, et allège le budget mobilité des ménages.

En milieu urbain, une voiture en autopartage remplace 5 à 8 voitures particulières, et une voiture en autopartage libère jusqu'à 3 places de stationnement en voirie. Une voiture en autopartage en boucle évite entre 10000 et 19000 kilomètres par an en voiture personnelle. [*Ademe, Enquête nationale autopartage 2022*].

L'autopartage présente donc un bilan environnemental positif, permet de limiter la consommation de stationnement, et favorise la démotorisation des ménages.

En milieu rural différents systèmes d'autopartage sont envisageables selon les pratiques déjà existantes entre les habitants, les acteurs associatifs présents et les moyens de la collectivité. Le service peut se traduire soit par de l'autopartage entre particuliers, avec ou sans intermédiation de la collectivité, la mise à disposition en autopartage d'un véhicule de la collectivité, ou le conventionnement avec un opérateur privé spécialisé. Le développement d'un système d'autopartage en milieu rural est à réfléchir en complémentarité des actions relatives aux solutions de mobilité pour les publics en situation de vulnérabilité économique et sociale (axe 11).

Comme en milieu urbain, l'autopartage peut permettre de se séparer d'une deuxième voiture, et peut aussi permettre l'accès à un véhicule pour faciliter la mobilité de personnes non motorisées.



ORIENTATION 3 AXE 7

Action n°18

Développer l'autopartage sur la polarité urbaine

Mesure 1

Poursuivre
le déploiement de l'autopartage sur la polarité urbaine

Polarité urbaine

- Dans une logique de diversification des modes de déplacement et de complémentarité avec les autres services de mobilité, le renforcement du maillage de stations d'autopartage constitue un levier pour encourager une mobilité plus durable et partagée au sein de la polarité urbaine.
- Compléter progressivement le maillage actuel de 5 stations d'autopartage avec l'ajout de **2 nouvelles stations avant 2030, puis 3 nouvelles stations en 2035** au sein de la polarité urbaine, en complémentarité avec le développement des autres services de mobilité (Vélo en Libre-Service, itinéraires cyclables, renforcement de l'offre de transport).
- L'étude réalisée en 2023 par SYTRAL Mobilités a déjà identifié des potentiels pour l'implantation de nouvelles stations :

— 2 lieux au sein de la ville de Villefranche-sur-Saône : au nord du quartier Belleroche, à l'est du quartier gare.

— 3 secteurs à approfondir en limite de la zone urbaine dense : en limite de Villefranche-sur-Saône et Gleizé, en limite de Villefranche-sur-Saône et Limas et à Jassans-Riottier.

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	2 nouvelles stations en 2030 3 nouvelles stations en 2035	Communauté d'agglomération	Réaliser	Investissement + fonctionnement	SYTRAL Mobilités	2030-2040

Action n°19

Structurer une offre d'autopartage dans les villages

Mesure 1

Élaborer
un modèle adapté pour l'autopartage dans les villages

Villages

Dans la polarité rurale, où l'offre de transport collectif est plus limitée et les besoins de mobilité très diversifiés, l'autopartage peut représenter une solution innovante et adaptée. Il permet de répondre aux enjeux d'accessibilité pour les ménages non motorisés, de renforcer les liens entre les communes et leurs centralités de proximité, et de proposer une alternative souple et partagée à la voiture individuelle.

- **Étudier et élaborer un modèle pertinent pour répondre aux besoins spécifiques en milieu rural :**

— L'étude de faisabilité devra permettre de définir les cibles prioritaires et d'identifier les solutions les plus pertinentes, en lien avec les objectifs suivants :
  - **Faciliter l'accès à un véhicule pour les ménages non motorisés**, notamment dans les communes présentant les plus faibles taux de motorisation (Lacenas, Rivolet, Cogny, Montmelas),
  - **Proposer une offre complémentaire** pour les communes interdépendantes des centralités de proximité, selon les logiques du SCOT, afin de favoriser l'accès aux équipements des polarités locales (ex. : Lacenas ↔ Denicé, Blacé ↔ Saint-Julien, Le Perréon ↔ Saint-Étienne-des-Oullières).

Mesure 1 (suite)

Élaborer
un modèle adapté pour l'autopartage dans les villages

Villages

— La Communauté d'agglomération pourra envisager plusieurs leviers d'action :
  - **Encourager les systèmes de prêt de véhicules entre particuliers**, en recensant les initiatives existantes et en facilitant l'émergence de groupes d'intermédiation (mise en relation, charte d'usage, assurance mutualisée),
  - **Lancer un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI)** pour conventionner avec un opérateur privé spécialisé dans les solutions de mobilité partagée,
  - **Structurer une organisation locale** permettant la mutualisation d'un véhicule appartenant à une collectivité ou à une association.

- L'objectif est de mettre en service au moins **deux véhicules en autopartage en milieu rural** d'ici 2030 (et suivre l'évolution de la demande pour adapter l'offre à plus long terme).
- La stratégie devra également intégrer les réflexions menées dans le cadre de l'**axe 11 du PLM**, portant sur les services de mobilité pour les publics en situation de précarité, avec pour ambition la mise en place d'un **transport d'utilité sociale** à l'horizon 2030.
- Enfin, la recherche de solutions pourra inclure la **mobilisation des taxis et des VTC** dans le cadre des services de mobilité solidaire (levier 2, axe 5, action 2 du PdM des territoires lyonnais – SYTRAL Mobilités).

Pour aller plus loin

Type d'autopartage	Autopartage entre particuliers à vocation sociale	Autopartage en boucle avec un véhicule de la collectivité	Autopartage en boucle pris en charge par un opérateur
Principe de fonctionnement	La collectivité encourage le prêt ou le partage de véhicules entre particuliers en communiquant, conseillant les participants, et en mettant en place une assurance spécifique.	Un véhicule est mis à disposition via un opérateur sur une station dédiée, réservable sur des créneaux variables par les utilisateurs abonnés, qui ont accès à toutes les stations du territoire.	
Usagers ciblés	Particuliers : Selon les porteurs, la dimension sociale peut être mise en avant (accès peu couteux à un véhicule). Profils des préteurs diversifiés, le plus souvent des personnes constatant qu'ils utilisent peu leur véhicule. Profils des emprunteurs diversifiés, habitants du territoire non motorisés ou avec des besoins ponctuels.	Particuliers : Statistiquement population plutôt active (70%), diplômée (3/4 ont un diplôme du supérieur de 2ème cycle), moins motorisée (74% ne possèdent pas de véhicule) Pertinence économique pour des personnes n'utilisant pas quotidiennement la voiture et avec des distances faibles (5 à 6 000km/an) Petites entreprises	
Portage	Associations, collectifs d'usagers, avec un appui de la collectivité	Une collectivité ou entreprise met à disposition un véhicule peu utilisé. La gestion des réservations, voire la communication, est gérée par un opérateur privé	Gestion en tout ou partie par le prestataire (à minima l'outil de réservation, voire la gestion clients, la communication, l'achat des véhicules)
Motifs de déplacement ciblés	Tous types de motifs, mais les créneaux d'utilisation doivent être complémentaires entre les usagers. Généralement des besoins ponctuels.	Tous types de motifs, mais les créneaux doivent être compatibles avec les usages du véhicule mis à disposition par la collectivité.	Personnes non motorisées : déplacements non réalisables autrement (courses lourds, weekend, etc.) Personnes motorisées : besoins ponctuels (voiture en panne, besoin de deux voitures, …)

Type d'autopartage	Autopartage entre particuliers à vocation sociale	Autopartage en boucle avec un véhicule de la collectivité	Autopartage en boucle pris en charge par un opérateur
Facteurs de réussite	Animation dynamique et accompagnement dans le temps pour maintenir l'engagement des usagers	Visibilité des stations et proximité des espaces clés, densité et mixité population/emploi autour des stations	
Freins potentiels	Repose sur l'identification de participants motivés, avec un impact fort dans une équipe d'autopartage du départ de participants	Développement souvent faible en milieu rural Contraintes fortes sur les modalités de location qui freinent l'usage (durées de location, propreté, …)	Peu adapté en zone rurale. L'étude Sytral Mobilités de 2022 pointe un potentiel trop faible en dehors de la commune de Villefranche-sur-Saône
Coûts estimatifs	Essentiellement moyens humains (animation)	1 véhicule • Investissement : 10 à 14K€HT (dont installation de borne électrique) • Fonctionnement : 3 à 4 K€HT/an	1 véhicule • Achat de véhicule 30K€HT • Investissement : 10 à 14K€HT (dont installation de borne électrique) • Fonctionnement : 3 à 4 K€HT/an
Exemples	Communauté de l'Ouest Rhodanien Collectif Diois Autopartage SMTC	CA Privas Centre Ardèche Mouv'n'Go Région Centre Val de Loire	Service actuel de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	2 véhicules en auto-partage pour 2030	Communauté d'agglomération	Réaliser	Investissement + fonctionnement	SYTRAL Mobilités	2030-2040

– Programmation mise en œuvre des actions –

Axe 7 : Favoriser le développement de l'autopartage

Actions	Portage	Rôle de la Communauté d'agglomération	Partenaires	Échéances 2030	Échéances 2035	Échéances 2040	Indicateur de mise en œuvre	Indicateurs d'efficacité
N°18 autopartage en milieu urbain	Communauté d'agglo-mération	Réaliser	SYTRAL Mobilités (communes pour l'im-plantation)	2 nouvelles stations en 2030	3 nouvelles stations en 2035		Nb de stations implantées	Nb de véhi-cules loués Nombre de clients actifs Taux d'uti-lisation des véhicules km/véh/an
N°19 autopartage en milieu rural	Communauté d'agglo-mération	Réaliser	SYTRAL Mobilités (communes pour l'im-plantation et acteurs locaux)	2 véhicules en auto-partage			Nb véhicules en auto-partage	Taux de motorisation des ménages

ORIENTATION 3 AXE 8

Renforcer le déploiement de la politique cyclable

Sur le territoire de la Communauté d'agglomération les pratiques cyclables sont encore faibles (*1% pour les déplacements tous motifs en 2015, et 1,2% en 2019 pour les déplacements domicile-travail en 2019 ; données INSEE et enquête ménages*), toutefois des changements s'amorcent : ainsi parmi les actions inscrites au Plan vélo approuvé en février 2022, près de 2000 habitants ont bénéficié de l'aide à l'achat pour l'acquisition d'un vélo ou d'un vélo à assistance électrique (75%) neufs (95%) ou d'occasion de mars 2022 à décembre 2025. L'essor du VAE (vélo à assistance électrique) permet aussi l'augmentation des distances de déplacements, avec une pertinence particulière pour les communes périurbaines. Toutefois les aménagements sont encore très insuffisants pour assurer des trajets efficaces et sécurisés pour le plus grand nombre.

La Communauté d'agglomération a approuvé son Schéma Directeur Cyclable en juin 2024 qui marque un engagement fort pour le développement de la pratique cyclable. Le Plan Local de Mobilité de la Communauté d'agglomération permet d'accélérer le déploiement des actions du Schéma Directeur Cyclable (SDC) par la mise en œuvre d'outils de programmation et de financement des itinéraires du SDC. La réalisation des 70 km d'itinéraires structurants, portant à 140 km d'aménagements vélo (soit 1,9 mètre linéaire d'aménagements / habitant), est un levier nécessaire pour atteindre une part modale vélo de 9% à l'horizon 2040.

Au-delà de la réalisation d'infrastructures cyclables directes et sécurisées (action 20) qui constitue une condition indispensable de l'essor des pratiques cyclables, le plan prévoit le développement de l'ensemble des composantes d'une politique cyclable pour répondre aux besoins des usagers :

- Installation de stationnements vélos (action 21), la crainte de vol du vélo restant un frein important pour l'usager,
- Déploiement de jalonnement cyclable pour faciliter le repérage des cyclistes sur leurs itinéraires (action 22),
- Renforcement du système de vélos en libre-service (VLS) et de vélos en location longue durée (VLD) pour faciliter l'accès à un vélo de qualité et développer les types d'usages.

Le déploiement des infrastructures et des services est complété par des **mesures d'accompagnement** pour faciliter les changements de pratiques (actions développées au sein de l'axe 13).



Aménagement cyclable route de Riottier présentant une discontinuité dans une logique est-ouest au niveau de l'Avenue Théodore Braun.



ORIENTATION 3 AXE 8

Action n°20

Réaliser progressivement les aménagements inscrits au Schéma Directeur Cyclable

Mesure 1

Déployer
les itinéraires structurants du Schéma Directeur Cyclable

Ensemble du territoire

- Pour garantir le développement du réseau cyclable, il est essentiel de coordonner les interventions sur l'ensemble du territoire, en tenant compte des priorités d'aménagement, des contraintes urbaines et des complémentarités avec les autres modes de transport. **Le Schéma Directeur Cyclable (SDC) constitue le cadre de référence pour structurer cette montée en puissance de la pratique cyclable.**
- Assurer un développement coordonné du réseau cyclable :

— Les **sections prioritaires** des axes structurants, permettant notamment une meilleure accessibilité en gare et aux équipements de la zone urbaine, en complément des aménagements déjà existants. 8 itinéraires du SDC sont ainsi jugés prioritaires ; ils représentent un linéaire de 15 km, en majorité sur la polarité urbaine :
  - Itinéraire 3, Avenue T. Braun et Avenue de l'Europe : 2,8 km,
  - Itinéraire 5, Avenue Herriot / Rue de la Maladière : 3,3 km,
  - Itinéraire 9, Boulevard Gambetta : 1,5 km,
  - Itinéraire 10, Route de Tarare : 2,7 km,
  - Itinéraire 12, Route des Bruyères : 2,5 km,
  - Itinéraire 15, Route de Longsard : 2,5 km.

— Sur ces itinéraires prioritaires, la Communauté d'agglomération pourra porter la réalisation des études et des travaux via une délégation de compétence auprès des gestionnaires de voirie.

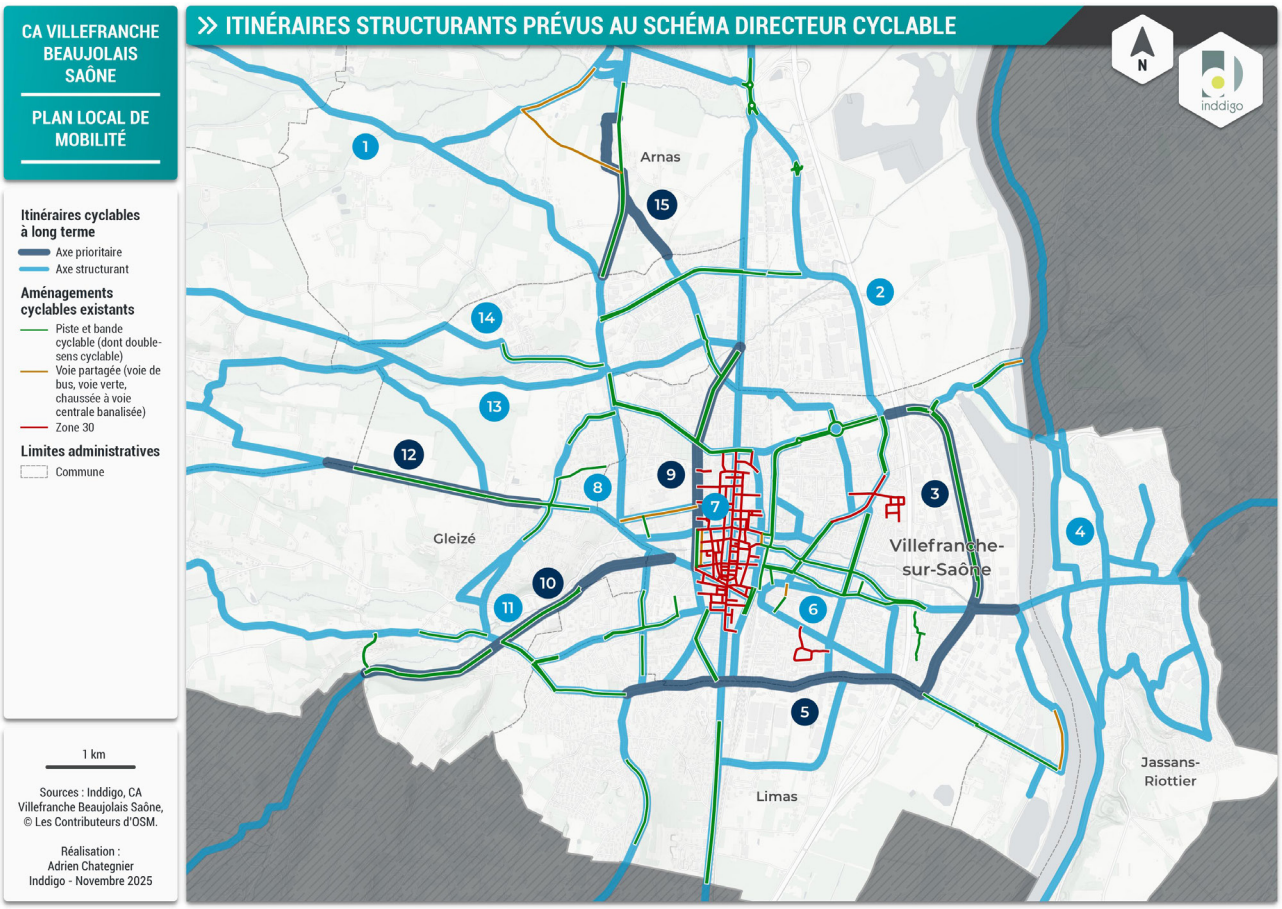
— Des aménagements sécurisés, continus et directs sont nécessaires pour ces itinéraires structurants afin de favoriser des pratiques actives du quotidien efficace et rassurer les nouveaux pratiquants. Les aménagements prévus au SDC sont essentiellement de type piste cyclable séparative, mais des aménagements de bandes cyclables sont aussi envisagés lors que le profil est trop contraint ou les circulations plus apaisées.

— Dans un contexte de foncier contraint en milieu urbain,
  - des complémentarités avec l'aménagement de couloirs bus doivent être recherchées (actions 7 et 13),
  - des gains d'emprises sont à réfléchir en lien avec une modification du plan de circulation et de stationnement de la polarité urbaine (action 7).

- Sur le reste du territoire la Communauté d'agglomération pourra favoriser la réalisation des **57 km d'itinéraires complétant le réseau structurant** du Schéma Directeur Cyclable par le cofinancement des aménagements prévus au SDC portés par les gestionnaires de voirie : Départements et communes.

— Les aménagements respecteront les propositions établies au sein du SDC.

- Les gestionnaires de voirie devront assurer la viabilité et l'entretien du réseau cyclable structurant.



Mesure 2

Assurer les liaisons cyclables avec les territoires voisins

Ensemble du territoire

- Pour garantir la cohérence et l'efficacité du réseau cyclable structurant, son déploiement doit être pensé à l'échelle interterritoriale. **Les liaisons stratégiques avec les territoires voisins sont essentielles pour favoriser les déplacements du quotidien, notamment vers les pôles d'emploi, les équipements majeurs et les zones d'activités.**

— Les connexions prioritaires à renforcer sont les suivantes :
  - **Anse ↔ Villefranche-sur-Saône ↔ Belleville**, via la RD306, en lien avec le CHNS,
  - **Villefranche-sur-Saône ↔ Tarare**, par la route de Tarare,
  - **Saint-Étienne-des-Oullières ↔ Beaujeu**, via la D43,
  - **La Voie Bleue**, le long de la Saône, axe structurant à vocation touristique et utilitaire.

— La **traversée du Pont de Frans** déjà identifiée comme un point stratégique dans les mesures précédentes, revêt une importance particulière pour les liaisons avec le département de l'Ain. Son aménagement relève du gestionnaire de voirie.

- Ces liaisons devront également permettre une **meilleure desserte des zones d'activités**, en facilitant les trajets domicile-travail à vélo et en renforçant l'attractivité des modes actifs.



Cycliste traversant le Pont de Frans connectant les Départements de l'Ain et du Rhône.

Mesure 3

Favoriser
le maillage local

Ensemble du territoire

- Le développement de la pratique cyclable passe aussi par une action à l'échelle locale. En complément du réseau structurant, **il est essentiel d'encourager les communes à aménager des infrastructures de proximité, adaptées aux besoins du quotidien et aux spécificités de chaque territoire.** La Communauté d'agglomération peut jouer un rôle moteur en apportant un appui en ingénierie aux communes pour les accompagner dans cette démarche.
- Les actions à accompagner incluent :

— Développer des aménagements cyclables locaux (bandes et pistes) de maillage inter-quartier et de rabattement vers les itinéraires structurants.

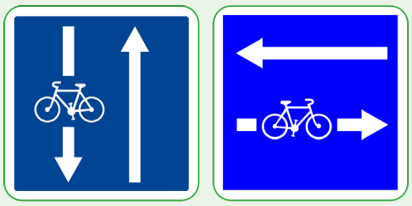
— Développer les zones de circulation apaisée (action 9) et généraliser les doubles sens cyclables dans les zones 30.

Pour aller plus loin

Le double sens cyclable

Le double sens cyclable (DSC) est une rue à sens unique pour les véhicules motorisés, mais ouverte à la circulation des cyclistes dans les deux sens. Cette disposition est obligatoire dans les zones apaisées (zones 30 et zones de rencontre) depuis le décret du 30 juillet 2008, et généralisée à toutes les voies limitées à 30 km/h depuis le 1er janvier 2016, sauf décision contraire de l'autorité compétente (article R412-28-1 du Code de la route). Les cyclomoteurs y sont interdits, sauf exception. Le DSC peut également être implanté sur des rues limitées à 50 km/h, sous réserve d'aménagements spécifiques.

La signalisation réglementaire verticale repose sur :
- Le panneau sens interdit (B1) complété par le panonceau « sauf cycles » (M9v2),
- Les panneaux d'information facultatifs (C24a, C24c) pour prévenir les automobilistes.



Panneaux C24a et C24c



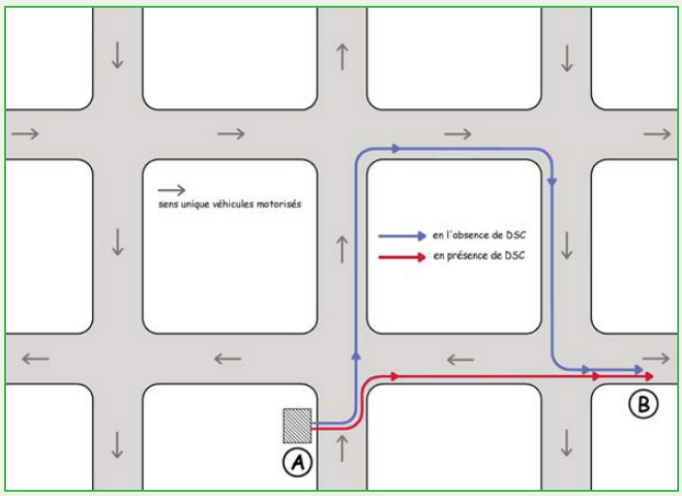
Sens interdit (B1) avec panonceau M9v2

Selon la largeur de la voie et le trafic voiture, le double sens cyclable peut se marquer avec un simple pictogramme vélo ou avec une bande cyclable.





Le double sens cyclable permet des trajets plus directs pour les cyclistes et évitent qu'ils empruntent les trottoirs pour raccourcir leur trajet. Il est ainsi bénéfique pour les cyclistes et aussi pour les piétons.
Il est en outre un outil efficace pour pacifier les voies en sens uniques en zone 30, par la réduction de l'emprise allouer à la voiture lorsque la chaussée est large, et de manière plus général lorsqu'un vélo arrive en sens inverse les automobilistes de doivent d'être plus vigilant et modère ainsi leurs vitesses.



Principes d'un itinéraire vélo plus rapide avec un double sens cyclable (source Cerema)

Mesure 4

Ensemble du territoire

Structurer
un dispositif de comptages vélo

- **Pour évaluer l'impact des politiques mises en œuvre, il est essentiel de disposer d'outils de suivi fiables.** La mise en place d'un dispositif de comptage des flux vélos permettra de mieux comprendre les usages, d'orienter les investissements et d'adapter les aménagements aux besoins réels des usagers.
- Mettre en place un dispositif de comptages permettant de suivre l'évolution des flux vélos :

— Comptages permanent sur les axes structurants du SDC et aux abords de lieux stratégiques (gare, zones d'activités, équipements communautaires).

— Campagnes de comptages ponctuels pour compléter les comptages permanents et alimenter des études opérationnelles d'aménagements de la voirie (aux abords des établissements scolaires ou en vue de l'aménagement de zone de circulation apaisée par exemple).



Bords de Saône et halte fluviale

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	15 km d'itinéraires stratégiques / 57 km d'autres itinéraires structurants	Communauté d'agglomération / Départements et communes	Réaliser / Co-financer	Investissement	—	2026-2040
2.	5 liaisons structurantes avec les territoires voisins	Départements et communes	Co-financer	Investissement	Collectivités voisines	2026-2040
3.	Maillage local	Communes	Inciter	(soutien en ingénierie)	—	2026-2040
4.	Dispositif de comptage à construire d'ici 2027	Communauté d'agglomération	Réaliser	Investissement	—	2026-2040

– Mesures Eviter, Réduire, Compenser –

Prévues au sein de l'évaluation environnementale pour atténuer les incidences négatives de cette action (détail au sein de l'annexe environnementale)

Thématique	Éviter	Réduire	Compenser
	● **Privilégier les espaces déjà imperméabilisés :** ➔ Utiliser en priorité les aménagements existants et disponibles	● **Limiter l'imperméabilisation dans les projets :** ➔ Favoriser l'infiltration et améliorer la préservation quantitative de la ressource en eau (attention particulière à accorder aux choix des matériaux) ● **Vigilance particulière à porter au risque de pollution accidentelle des eaux en phase travaux (mise en place des moyens de prévention nécessaires)**	—
	● **Éviter les zones à enjeux** (notamment les Espaces Naturels Sensibles, les zones humides et la trame verte et bleue présents sur le territoire de la Communauté d'agglomération)	● **Adapter le calendrier des travaux en fonction du calendrier écologique**	—
	—	● **Réaliser une intégration paysagère optimale des nouveaux aménagements** lorsqu'ils sont en périmètre protégé au titre du patrimoine ou du paysage	—
	● **Privilégier les espaces déjà imperméabilisés**	● **Limiter l'imperméabilisation dans les projets**	—



Action n°21

Améliorer les conditions de stationnement des vélos

Mesure 1

Tout le territoire

Développer
le stationnement cyclable sur voirie et espaces publics

- **Le développement de la pratique cyclable** repose autant sur la qualité des infrastructures de circulation que sur la disponibilité de **solutions de stationnement adaptées**, sécurisées et bien réparties sur le territoire. Le Schéma Directeur Cyclable prévoit un déploiement de stationnements vélo à l'horizon 2034, en cohérence avec les objectifs de part modale et les besoins identifiés.
- **Déployer à l'horizon 2034 les stationnements** prévus par le Schéma Directeur cyclable,

— 2 200 places sur arceaux en libre accès :
  • 1 place pour 25 habitants à Villefranche-sur-Saône, soit 700 places restantes à implanter sur les 1448 nécessaires,
  • 1 place pour 50 habitants sur les autres communes, soit 186 places restantes à implanter sur les 750 nécessaires.

— 500 places au sein d'abris à vélos en libre accès (6 à 12 places) aux abords des établissements scolaires et des équipements sportifs, de loisirs et les commerces.

— Une centaine de places en **consignes collectives** sécurisées, notamment au sein des quartiers grands ensembles dépourvus d'espaces de stationnement vélo au sein des immeubles.

- Le déploiement des **arceaux** sur l'espace public devra être prévu en complémentarité de l'obligation faite par la LOM de supprimer les masques de covisibilité en amont des passages piétons avant le 31 décembre 2026 (article 52 du texte LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 du JORF n°0299 du 26 décembre 2019).



Abris vélo et borne de réparation au musée Claude Bernard (Saint-Julien)

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	2 200 places sur arceaux 500 places abrités 100 places en boxes sécurisés	Communauté d'agglomération	Réaliser	Investissement	—	2026-2034

Action n°22

Guider les usagers par un jalonnement des itinéraires cyclables

Mesure 1

Tout le territoire

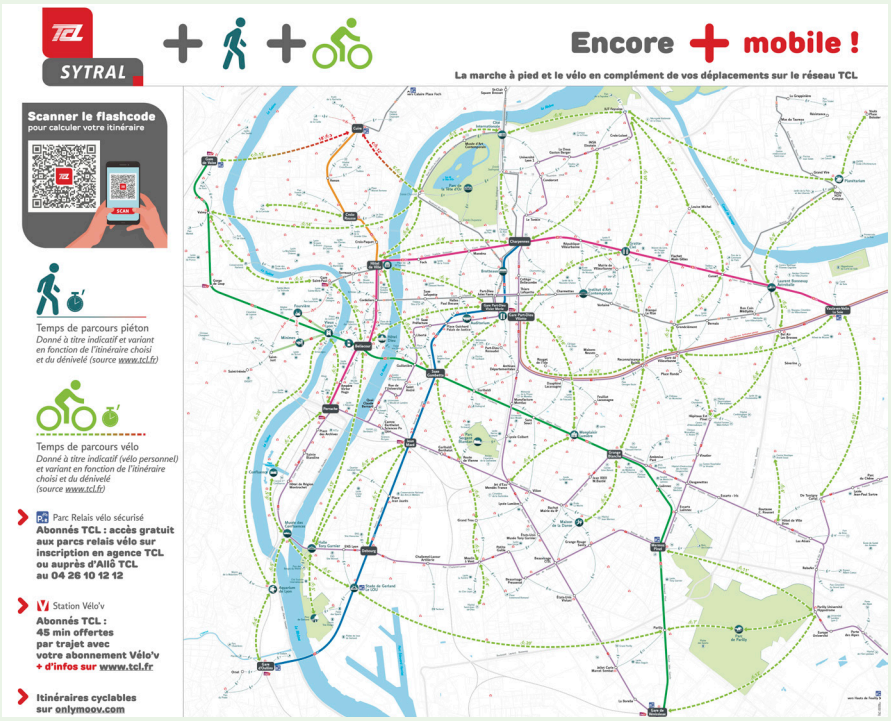
Réaliser et mettre en œuvre
un schéma de jalonnement cyclable

- Pour renforcer la lisibilité du réseau cyclable et faciliter les déplacements à vélo, la mise en place d'un jalonnement adapté est indispensable. Ce jalonnement doit permettre aux usagers de s'orienter facilement, de visualiser les temps de parcours et de repérer les pôles d'intérêt du territoire. Le Schéma Directeur Cyclable prévoit ainsi l'élaboration d'un schéma de jalonnement à l'horizon 2026, en cohérence avec la hiérarchisation des pôles et le déploiement progressif des itinéraires.

— Réaliser à l'horizon 2026 **un schéma directeur de jalonnement cyclable** comme préconisé par le Schéma Directeur Cyclable, en respectant la hiérarchisation des pôles :
  - 28 pôles majeurs, dont 9 hors du territoire (centres-villes et centres-bourgs des communes),
  - 8 pôles principaux (quartiers, hameaux et équipements majeurs),
  - 30 pôles secondaires, dont 1 hors du territoire (autres quartiers, hameaux et équipements).

— **Déployer le jalonnement cyclable sur les itinéraires structurants** du SDC au fil de leur aménagement (action 20).

— Réaliser des **cartes pédagogiques de temps de trajet** à vélo sur des points stratégiques de la Communauté d'agglomération.



Exemple de carte de temps de parcours à vélo et à pied (SYTRAL Mobilités)

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	Etude réalisée en 2026 Déploiement du jalonnement à partir de 2027	Communauté d'agglomération	Réaliser	Investissement	—	2026-2034

Action n°23

Offrir des services complémentaires pour développer la cible du vélo utilitaire au quotidien

Mesure 1

Tout le territoire

Poursuivre
le déploiement des services vélos

- **Le développement du service de vélos à assistance électrique en libre-service (VLS) et en location longue durée (VLD),** constitue un levier essentiel pour favoriser l'usage du vélo sur le territoire, notamment sur la polarité urbaine. Ce service complète les infrastructures cyclables et facilite l'accès à un vélo pour tous les publics, qu'il s'agisse de déplacements ponctuels ou réguliers.
- **Un premier déploiement a été réalisé en septembre 2025, avec :**

— **135 vélos à assistance électrique en libre-service (VLS) répartis sur 24 stations** accessibles 24h/24, implantées à Arnas, Gleizé, Jassans-Riottier, Limas et Villefranche-sur-Saône. Les stations sont situées à moins de 5 minutes les unes des autres, favorisant une bonne densité dans les zones déjà desservies.

— **35 vélos en location longue durée (VLD),** disponibles pour des périodes allant de 1 semaine à 3 mois, afin de répondre aux besoins des usagers réguliers ou en phase de test de la pratique cyclable.

- **Le Plan Local de Mobilité prévoit un renforcement du dispositif dès 2027,** avec pour objectif d'atteindre 330 vélos en libre-service à l'horizon 2033 (+165 vélos). Cette stratégie de déploiement progressif devra :

— **Densifier le réseau de stations** dans les communes déjà équipées, pour améliorer la disponibilité des vélos et réduire les distances de marche.

— **Étendre le service aux secteurs aujourd'hui non desservis,** notamment :
- Les zones d'activités et les équipements communautaires non encore couverts,
- Les quartiers périphériques de Villefranche-sur-Saône,
- Étude d'opportunité de mise en œuvre de ce service sur les polarités de proximité.

- **Pour garantir l'efficacité et l'attractivité du service, plusieurs conditions doivent être réunies :**

— **Bonne articulation avec les infrastructures cyclables :** le déploiement des VLS doit s'appuyer sur des itinéraires sécurisés et continus (action 20 du SDC), facilitant les trajets du quotidien.

— **Présence de stationnements sécurisés** à proximité des stations (action 21), pour encourager les usages combinés (VLS + vélo personnel).

— **Visibilité et accessibilité du service :** signalétique claire, intégration dans les outils numériques de mobilité (cartes, applis), et tarification incitative.

— **Complémentarité avec les autres services de mobilité :** rabattement vers les pôles de transport collectif, intermodalité avec les bus, et cohérence avec les actions de jalonnement (action 22) et de sensibilisation (axe 13).



Carte information usager : localisation des stations viavélo



Station viavélo
https://www.agglo-villefranche.fr/viavelo-le-nouveau-service-de-location-de-velos/

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	+ 165 VLS en 2033	Communauté d'agglomération	Réaliser	Investisse-ment	—	2026-2033

– Programmation mise en œuvre des actions –

Axe 8 : Renforcer le déploiement de la politique cyclable

Actions	Portage	Rôle de la Communauté d'agglomération	Partenaires	Échéances 2030	Échéances 2035	Échéances 2040	Indicateur de mise en œuvre	Indicateurs d'efficacité
N°20 **itinéraires cyclables structurants du SDC**	Communauté d'agglo-mération / Communes Départe-ments	Réaliser / Inciter, coordonner, cofinancer		5 km prioritaires réalisés / 20 km structurants réalisés	10 km prioritaires réalisés / 40 km structurants réalisés	15 km prioritaires réalisés / 57 km struc-turants réalisés	Linéaire d'aménage-ments réalisés	Part modale vélo
N°21 **stationne-ment vélo**	Communauté d'agglo-mération	Réaliser	(communes pour l'im-plantation)		2 200 places sur arceaux 500 places abrités 100 places en boxes sécurisés		Nb de stationne-ment vélo implantés	Fréquenta-tion sur les itinéraires cyclables Occupation des station-nements vélo
N°22 **jalonnement cyclable**	Communauté d'agglo-mération	Réaliser	(communes pour l'im-plantation)	Etude réali-sée en 2026 Déploie-ment en continu	Déploiement en continu	Déploie-ment en continu	Nb d'itiné-raires et de pôles jalonnés	nombre moyen de déplacement par jour et par vélo des VLS et des VLD
N°15 **service vélos**	Communauté d'agglo-mération	Réaliser	(communes pour l'im-plantation)	+ 115 VLS	+ 165 VLS		Nd de vélos et de stations déployés	Nb d'abonnés Viavélo

7.

LE PLAN D'ACTION

ORIENTATION 4

Garantir une mobilité accessible et adaptée à tous les publics

AXE 9

Replacer le piéton au cœur des aménagements et des services de mobilité

Action n°24
Aménager des itinéraires à enjeux pour les déplacements du quotidien

Action n°25
Faciliter l'autonomie des écoliers

Action n°26
Renforcer la place du piéton dans les amenagements de voirie

AXE 10

Améliorer les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite

Action n°27
Poursuivre la mise en accessibilité PMR de la voirie et des espaces publics

Action n°28
Compléter la mise en accessibilité du reseau TC

Action n°29
Disposer d'un service de transport pour les usagers PMR (TPMR)

AXE 11

Développer des solutions adaptées aux publics en situation de precarité

Action n°30
Faciliter l'accès et le développement aux solutions déjà existantes sur le territoire

Action n°31
Déployer des actions de mobilité solidaire

ORIENTATION 4

Garantir une mobilité accessible et adaptée à tous les publics

Quel que soit le mode de déplacement – voiture, transport en commun ou vélo – chaque déplacement commence et se termine à pied. Le Plan Local de Mobilité (PLM) vise ainsi à remettre **le piéton au cœur de la politique de mobilité,** tant par l'intégration des cheminements piéton au sein des orientations transversales d'aménagements de l'espace public (action 3) et des zones d'activités (action 8), que dans les objectifs de réorganisation du plan de circulation (action 7) et de la sécurisation de la voirie (actions 9 et 10), ou encore au sein de la politique d'optimisation de l'intermodalité (actions 16 et 17).

Au sein de cette orientation le PLM vise plus particulièrement à renforcer les pratiques de la marche, les rendre plus confortables et sécurisées aussi bien en milieu urbain, que périurbain ou rural (axe 9).

Les actions s'attachent à favoriser la marche pour tous, par **une mise en accessibilité** de l'espace public. La marche est en effet un vecteur d'inclusion universel. Au-delà des personnes atteintes de handicaps physiques ou cognitifs, chaque usager peut être confronté à une réduction de ses capacités motrices : transport d'une charge encombrante, accompagnement d'enfants en bas âge, accident.

Concevoir une voirie accessible aux personnes à mobilité réduire (PMR), c'est ainsi offrir à tous des trajets à pied plus confortables et plus agréables (axe 10).

Cette orientation intègre également la structuration d'une politique de mobilité solidaire, visant à proposer des solutions adaptées aux publics en situation de vulnérabilité économique et sociale. L'accès à l'emploi, aux équipements, aux loisirs, à la culture, au sport et aux services urbains constitue un droit universel. La Communauté d'agglomération met en place les conditions nécessaires pour que la mobilité ne soit pas un frein pour les personnes les plus fragiles, conformément aux objectifs portés par l'axe 11 du Plan Local de Mobilité.

ORIENTATION 4 AXE 9

Replacer le piéton au cœur des aménagements et des services de mobilité

La **marche**, avec 32% des déplacements en 2015 (données INSEE ; déplacements tous motifs) constitue **le second mode de déplacement du territoire**, aussi bien dans la polarité urbaine que pour les déplacements de proximité au sein des centres-bourgs.

Même si la marche est un réflexe évident pour un grand nombre d'usager pour les courtes distances, la structuration d'une politique marche doit permettre de conforter, rendre confortables et sécurisées les pratiques actuelles, ainsi que promouvoir de nouvelles pratiques. Les actions développées dans l'axe 9 visent ainsi à :

- **Aménager des itinéraires piétons à enjeux** au sein de la polarité urbaine et depuis les hameaux dans les villages (action 24),
- **Sécuriser** plus spécifiquement les abords des écoles (action 25),
- Déployer des programmes d'actions récurrentes d'aménagement de la voirie, pour la **mise en continuité et en sécurité** des cheminements piétons (action 26).



Action n°24

Aménager des itinéraires à enjeux pour les déplacements du quotidien

Mesure 1

Polarité urbaine

Aménager
les itinéraires structurants de la polarité urbaine

Pour encourager les déplacements à pied dans la polarité urbaine, il est essentiel de renforcer la qualité et la continuité des cheminements piétons. Les communes aménagent avec le soutien de la Communauté d'agglomération des itinéraires piétons structurants de la polarité urbaine qui permettront de mieux connecter les pôles d'attractivité, les équipements et les espaces publics, tout en favorisant une mobilité active, confortable et accessible.

Ces itinéraires seront identifiés à partir d'un cadre défini entre la Communauté d'agglomération et la commune qui pourra reprendre les préconisations suivantes :

- **En diffusion depuis les parkings en ouvrage et en enclos du centre-ville**, qui jouent un rôle clé dans le plan de circulation (action 7), afin de faciliter les déplacements à pied vers les commerces et services.
- **En lien avec les équipements et les commerces du centre-ville**, mais aussi en direction des équipements structurants tels que les parcs des sports, médiathèques et cinémas.
- **Pour améliorer les liaisons depuis et vers les franchissements à enjeux**, comme la passerelle enjambant l'autoroute en prolongement de la rue Troussier à Villefranche-sur-Saône, permettant de rejoindre l'Arc Actif.
- **En articulation avec le réseau d'espaces publics** (places, placettes, parcs), pour créer des parcours agréables, lisibles et sécurisés.





Perméabilités piétonnes et places à valoriser
(Place des Arts, Passage Raisin entre une placette et la rue Nationale, Square de Bühl)

Mesure 2

Aménager
des liaisons piétonnes depuis les hameaux

Villages

Les communes aménagent avec le soutien de la Communauté d'agglomération **1 à 2 liaisons piétonnes structurantes par commune rurale** pour relier de manière sécurisée les hameaux aux centres-bourgs ou aux arrêts de transport en commun, ainsi que les liaisons entre les parkings de village et les centres-bourgs.

Ces itinéraires seront identifiés à partir d'un cadre défini entre la Communauté d'agglomération et la commune. Les aménagements devront apporter un soin particulier à la sécurisation vis-à-vis du trafic motorisé et interroger la nécessité d'éclairage public, plus particulièrement pour les cheminements vers les arrêts de cars empruntés par les enfants et les collégiens avec des conditions de faible luminosité, voire de nuit en hiver.



Exemple d'aménagement qualitatif (avec éclairage) :
Route du Toleron, hameau de la Grange Perret

Mesure 3

Développer
du jalonnement piéton

Tout le territoire

Les communes réalisent des études de jalonnement piéton avec le soutien de la Communauté d'agglomération :

- **Prenant plus particulièrement en compte :**
  - Dans la ville centre : la mise en valeur des perméabilités et sentes piétonnes, réseaux de places, placettes et parcs.
  - Dans la polarité urbaine : les liaisons entre les parkings de périphéries et les équipements, les commerces du centre-ville.
  - Dans les bourgs : les liaisons entre les parkings et les commerces, les écoles et les arrêts de transports collectifs.
- **Permettant de définir les équipements à jalonner, les liaisons à équiper, le type de mobilier à implanter, les types d'information à indiquer** (mentions, logos fonctionnels, temps de parcours). L'étude prendra en compte la refonte des anciennes signalétiques



Mesure 4

Tout le territoire

Structurer
un dispositif de comptages piétons

Les communes mettent en place des dispositifs de comptage permettant de suivre l'évolution des flux piétons :

- Comptages permanent sur les axes structurants piétons et aux abords de lieux stratégiques (gare, zones d'activités, équipements sportifs, zones de loisirs et touristiques),
- Campagnes de comptages ponctuels pour compléter les comptages permanents et alimenter des études opérationnelles d'aménagements de la voirie (aux abords des établissements scolaires ou en vue de l'aménagement de zone de circulation apaisée par exemple).

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	5 km itinéraires structurants	Communes de la polarité urbaine	Inciter, coordonner, cofinancer	Investisse-ment	—	2028-2040
2.	26 km desserte des hameaux	Communauté d'agglomération / Communes	Réaliser / Inciter, coordonner, cofinancer	Investisse-ment	—	2028-2040
3.	Etudes d'ici 2028 Déploiement en continu	Communes	Inciter, coordonner, cofinancer	Investisse-ment	—	2028-2040
4.	Dispositif de comptage à construire d'ici 2027	Communes	Inciter, coordonner	Moyens humains	—	2027-2040



– Mesures Éviter, Réduire, Compenser –

Prévues au sein de l'évaluation environnementale pour atténuer les incidences négatives de cette action (détail au sein de l'annexe environnementale)

Thématique	Éviter	Réduire	Compenser
	● **Privilégier les espaces déjà imperméabilisés** → utiliser en priorité les aménagements existants et disponibles	● **Limiter l'imperméabilisation dans les projets**	—
	● **Éviter les zones à enjeux (notamment les Espaces Naturels Sensibles, les zones humides et la trame verte et bleue présents sur le territoire de la Communauté d'agglomération)**	● **Adapter le calendrier des travaux en fonction du calendrier écologique**	—
	—	● **Réaliser une intégration paysagère optimale des nouveaux aménagements lorsqu'ils sont en périmètre protégé au titre du patrimoine ou du paysage**	—
	● **Privilégier les espaces déjà imperméabilisés**	● **Limiter l'imperméabilisation dans les projets**	—

Action n°25
Faciliter l'autonomie des écoliers

Mesure 1

Sécuriser
les abords des écoles

Tout le territoire

La sécurisation des abords des écoles primaires constitue un enjeu majeur pour favoriser les déplacements actifs des enfants et garantir leur sécurité au quotidien. Un programme coordonné avec les communes est à mettre en place pour intervenir sur les 52 écoles du territoire.

● **Organiser avec les communes un programme de sécurisation des 52 écoles primaires :**
— Hiérarchisation des sites à aménager (selon l'accidentologie, les effectifs scolaires, les opportunités de projets).
— Méthodologie d'intervention (diagnostic, recommandations, programme de maitrise d'œuvre).

● **Planifier avec les communes la sécurisation des abords des écoles retenues comme prioritaires**, avec une graduation d'aménagements à déployer selon l'intensité des pratiques piétonnes et les enjeux identifiés dans les études de faisabilité :
— Sécurisation ponctuelle avec des aménagements modérateurs de vitesses : plateau traversant, avancée de trottoir, cluses, chicanes, traitements de surface.
— Aménagement de type zone 30 ou zone de rencontre prenant en compte un périmètre plus large et un réaménagement plus qualitatif du parvis,

Action n°25

Intégrer des services de mobilité durable au sein des projets urbains

Mesure 1 (suite)

Sécuriser
les abords des écoles

Tout le territoire

— Mise en œuvre d'un dispositif «rues scolaires», allant jusqu'à des aires piétonnes permanentes ou temporaires aux horaires d'ouverture de l'école.

Les gestionnaires de voirie sont responsables de la mise en œuvre des aménagements. La Communauté d'agglomération accompagne cette démarche en apportant **un soutien en ingénierie**, en **co-finançant les aménagements sur voirie communale**, et en **réalisant directement les travaux sur les voiries communautaires**.

- Promouvoir l'organisation de journées thématiques sur les enjeux de la sécurisation aux abords des écoles (évènement ponctuel de «rue aux enfants») en lien avec les actions de management de la mobilité à destination du public scolaire (action 33).

Focus sur les dispositifs rues scolaires et rues aux enfants

Rues aux écoles

Le terme «rues scolaire» peut être défini comme une voie publique donnant sur l'entrée ou située à proximité d'un établissement scolaire où, de manière permanente ou temporaire (à certaines heures), une signalisation adaptée mais non spécifique interdit l'accès de véhicules à moteur (sauf si un panneau additionnel prévoit une dérogation pour certains véhicules à moteur). La rue scolaire et la rue aux écoles ne bénéficient pas en France d'une signalisation particulière inscrite dans le code de la route. La rue scolaire ne bénéfice pas des usages particuliers de la rue qui ne sont pas non plus mentionnés dans le code de la route. Si elle est permanente elle se traduit généralement par une aire piétonne, voire une zone de rencontre.

Rues aux enfants

À la différence de la rue scolaire, la «Rue aux enfants» est une rue fermée temporairement à la circulation automobile pour permettre en particulier le jeu en sécurité des enfants. Elle peut être organisée sur des sites variés : dans un quartier résidentiel, en centre-ville, sur une place ou dans une rue commerçante et bien sûr près d'une école ou d'un collège. La rue aux enfants ne figure pas non plus dans le code de la route.

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	Aménagements des abords des écoles	Communes	Inciter, coordonner, cofinancer	Investisse-ment	—	2026-2040

Action n°26

Renforcer la place du piéton dans les aménagements de voirie

Mesure 1

Tout le territoire

Accélérer
la prise en compte du piéton dans les aménagements de voirie

Aider les communes dans la programmation d'actions récurrentes pour sécuriser et améliorer le confort des cheminements piétons :

- **Concevoir un processus de consolidation des données** de mise en accessibilité PMR de la voirie et de sécurisation des passages piétons au sein du SIG (Système d'Information Géographique) de la Communauté d'agglomération d'ici 2026.
- **Rédiger d'un guide d'aménagements piéton** en lien avec les PAVE.
- **Mettre en œuvre un accompagnement d'ingénierie** et un groupe de travail pour partager les retours d'expériences.

Les actions à déployer visent plus particulièrement :

- La création d'avancée de trottoir aux intersections et la suppression des masques de covisibilité 5 mètres en amont des passages piétons (exigence réglementaire au 31 décembre 2026 ; article 52 du texte LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 du JORF n°0299 du 26 décembre 2019) permettant notamment le déploiement d'arceaux vélo (action 21).
- L'aménagement de trottoirs traversants sur les voiries secondaires, permettant de renforcer les priorités piétonnes et d'améliorer la lisibilité des cheminements piétons.
- La suppression des mobiliers gênants sur trottoir et l'organisation des terrasses.
- L'ajout de mobiliers de confort (banc et assises), ainsi que d'aménités (sanitaire et fontaine à eau).
- L'implantation de végétation pour agrémenter et rafraichir les parcours.



Règlementation du stationnement vélo des bâtiments privés - SDC CAVBS

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	Structuration du SIG en 2026 Rédaction d'un guide piéton d'ici 2028 Déploiement en continu	Communauté d'agglomération / Communes	Réaliser / Inciter	Investissements / Moyens humains actuels	—	2026-2040

– Programmation mise en œuvre des actions –

Axe 9 : Remettre le piéton au cœur des aménagements et des services de mobilités

Actions	Portage	Rôle de la Communauté d'agglomération	Partenaires	Échéances 2030	Échéances 2035	Échéances 2040	Indicateur de mise en œuvre	Indicateurs d'efficacité
N °24 Itinéraires structurants	Communauté d'agglomération / Communes	Réaliser / Inciter, coordonner, cofinancer	—	2 km réalisés dans la polarité urbaine 9 km réalisés dans les communes rurales Étude de jalonnement réalisée	4 km réalisés dans la polarité urbaine 18 km réalisés dans les communes rurales Déploiement du jalonnement en continu	5 km réalisés dans la polarité urbaine 26 km réalisés dans les communes rurales Déploiement du jalonnement en continu	Linéaire de cheminements piétons Étude de jalonnement Nb de panneaux implantés	Fréquentation sur les cheminements hors agglomération Part des écoliers accédant à pied Baisse de l'accidentologie piétonne
N°25 Abords des écoles	Communauté d'agglomération / Communes	Réaliser / Inciter, coordonner, cofinancer	—	Déploiement en continu	Déploiement en continu	Déploiement en continu	Nb d'écoles sécurisées	
N°26 Aménagements récurrents	Communauté d'agglomération / Communes	Réaliser / Inciter, coordonner, cofinancer	—	Déploiement en continu	Déploiement en continu	Déploiement en continu	Nb passages piétons sécurisés	



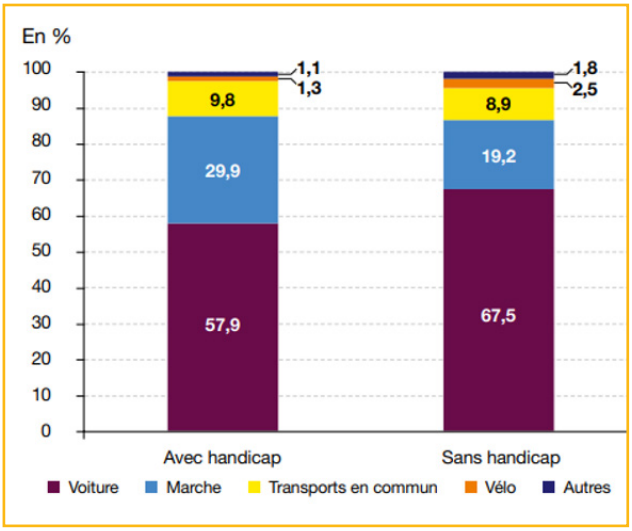
ORIENTATION 4 AXE 10

Améliorer les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite

En 2019, 8,4% des personnes de 16 à 64 ans interrogées dans l'enquête sur la mobilité des personnes (EMP)(*) déclaraient «avoir un handicap ou quelques gênes ou difficultés dans la vie quotidienne».

Ces personnes «en situation de handicap» se déplacent en moyenne moins souvent et moins loin que la moyenne des Français au quotidien (23,8% ne quittent pas leur domicile contre 10,8% sans handicap).

Elles utilisent en moyenne moins souvent la voiture (57,9%) que les personnes sans handicap (67,5%). En contrepartie elles se déplacent plus souvent à pied, 29,9%, contre 19,2% pour les personnes sans handicap.



Répartition des modes de transport, en mobilité locale, selon la présence d'un handicap. Source : SDES-Insee, enquête mobilité des personnes

Pratiques de mobilité locale des personnes en fonction de la présence d'un handicap	Sans handicap	Avec handicap
Personnes ne quittant pas leur domicile sur une journée (en%)	10,8	23,8
Nombre de déplacement moyen par jour*	3,1	2,5
Distance moyenne par déplacement (en km)	10,1	8,6

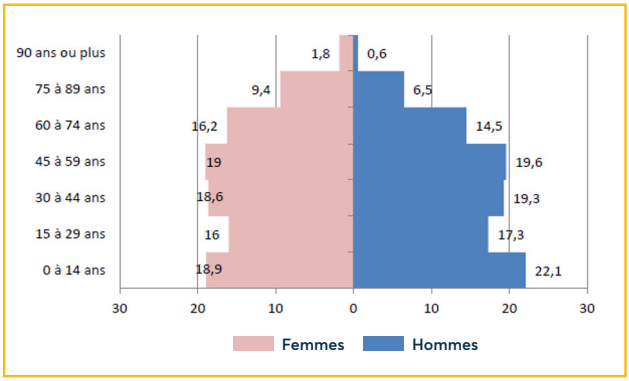
** Déplacements du lundi au dimanche, jours d'immobilité compris*

Lecture du graphique : les personnes se déclarant handicapées ou déclarant avoir quelques gênes ou difficultés dans la vie quotidienne utilisent la voiture pour 57,9 % de leurs déplacements quotidiens. Champ : France métropolitaine, déplacements locaux (à moins de 80 km) des personnes de 16 à 64 ans.

Sur le territoire de la Communauté d'agglomération, la pyramide des âges montre que les populations des 0-14 ans et des 60-74 ans sont plus importantes que celles du département du Rhône. La mise en accessibilité de la voirie est nécessaire pour permettre et faciliter les déplacements de ces deux cibles de population qui se déplacent majoritairement à pied.

La mise en accessibilité de la chaine de déplacement est donc essentielle pour permettre au plus grand nombre de réaliser ses trajets du quotidien, à travers :

- La mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (action 27),
- La mise en accessibilité des arrêts de transports collectifs et du matériel roulant (action 28),
- Le déploiement d'un service de transport des personnes à mobilité réduite (action 29).



Répartition des modes de transport, en mobilité locale, selon la présence d'un handicap.
Source : SDES-Insee, enquête mobilité des personnes

(*) Les pratiques de mobilité des personnes en situation de handicap ; ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires ; novembre 2023



Action n°27

Poursuivre la mise en accessibilité PMR de la voirie et des espaces publics

Mesure 1

Tout le territoire

Relancer
les démarches de mise en accessibilité de la voirie

- **Aider les communes dans les démarches PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics) :**
  - — **Apporter de l'ingénierie** aux communes pour qu'elles réalisent ou mettent à jour leur PAVE : rappels des règles d'accessibilité PMR, aide aux études PAVE et aide à la programmation des travaux.
  - — Coordonner la mise en œuvre des travaux d'aménagements prioritaires des PAVE et faciliter le suivi des PAVE via la structuration de l'outil SIG de la Communauté d'agglomération.
  - — Favoriser le partage d'expérience et le suivi des démarches : relancer la Commission Intercommunale d'Accessibilité permettant également (conformément au code général des collectivités territoriales):
    - Le suivi annuel des opérations de mise en accessibilité de la voirie, des espaces publics, des transports et des équipements recevant du public,
    - L'identification des principaux itinéraires et cheminements dans un rayon de 200 m autour des points d'arrêts prioritaires du réseau de transports collectifs.
- Aménager la voirie en cohérence avec les recommandations des PAVE et équiper l'ensemble des feux de signalisation sonore (levier 3, axe 2, action 2 du PdM des territoires lyonnais SYTRAL Mobilités).
- Rappel réglementaire (45 de la loi du 11 février 2005) : «Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) doit être établi dans chaque commune de 1 000 habitants et plus. Sont concernés sur le territoire de la Communauté d'agglomération» :
  — PAVE déjà réalisés : Villefranche-sur-Saône (2013), Gleizé (2010), Arnas (2012).
  — PAVE non réalisés : Jassans-Riottier, Limas, St-Etienne-des-Oullières, Blacé, Dénicé, Le Perréon, Cogny, Vaux-en-Beaujolais, Lacenas.

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	Réalisation de 9 PAVE Programmes de mise en accessibilité de la voirie	Communes	Inciter	Moyens humains actuels	—	2026-2040

Action n°28

Compléter la mise en accessibilité du réseau TC

Mesure 1

Assurer
la mise en accessibilité des arrêts de transports collectifs

Tout le territoire

Faciliter et coordonner le programme de mise en accessibilité des arrêts de l'ensemble du réseau de transports collectifs.

Dans le cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée de SYTRAL Mobilités (pour les anciens réseaux Libellule et cars du Rhône sur le territoire de la Communauté d'agglomération), 45 arrêts ont été identifiés comme prioritaires sur le territoire et ont déjà été mis en accessibilité (en accord avec l'action 2 «Poursuivre les efforts pour l'accessibilité du réseau de transports en commun à tous les usagers» du levier 2, axe 3 du PdM des territoires lyonnais Sytral Mobilités). L'objectif pour 2040 est donc d'étudier et mettre en œuvre si nécessaire l'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts du réseau (au-delà des arrêts prioritaires), dont 92 arrêts sur la voirie intercommunale (en accord avec l'action 2 «Rendre accessible l'espace public à tous les usagers, y compris en situation de handicap» du levier 3, axe 2 du PdM des territoires lyonnais Sytral Mobilités).

La mise en accessibilité PMR des arrêts comprend :

- **La mise en conformité des points d'arrêts :** hauteur et largeur de quai, aire de retournement pour les personnes en fauteuil, qualité du revêtement, absence de dévers, bande podotactile, absence d'obstacles.
- **La mise en conformité de l'information voyageurs :** tailles et couleurs des polices, dispositifs permettant l'accessibilité cognitive.
- **La mise en accessibilité des 200m d'itinéraires de rabattements piétons** vers les arrêts prioritaires qui doivent être identifiés (Art. 1 arrêté du 15 janvier 2007), en lien avec les mesures des actions 17, 26 et 27 : abaissée de trottoir, mise aux normes de mobilier, feux sonores, adaptation des traversées piétonnes.

Parmi les arrêts prioritaires, seuls les arrêts faisant l'objet d'une impossibilité technique avérée au sens du Code des Transports (D.1112-15) ne seront pas réaménagés. Il s'agit des arrêts présentant une pente supérieure à 5% ou une emprise trop étroite (moins de 1,5m), et pour lesquels aucune solution technique (notamment déplacement de l'arrêt) n'est envisageable pour assurer la mise en accessibilité. Dans ce cas, un transport de substitution est mis en place (cf. action 28).

La Communauté d'agglomération apporte un soutien en ingénierie et met à disposition le SIG communautaire pour faciliter la mise en œuvre des programmes d'actions. Elle participe également à la Commission d'Accessibilité à l'échelle des Territoires Lyonnais en tant que de besoin.
Par ailleurs, SYTRAL Mobilités étudie et met en œuvre des actions permettant l'accessibilité cognitive du réseau de transport en commun, qui doit être finalisée en 2040. La formation du personnel est également programmée pour 2030. SYTRAL Mobilités a également en charge les bilans réguliers et la mise à jour éventuelle des SDAP des anciens réseaux Libellule et Cars du Rhône.

Nota : le matériel roulant des lignes régulières urbaines et interurbaines est déjà accessible aux personnes à mobilité réduite et doit le rester lors du renouvellement des véhicules.



Rappels réglementaires (article de loi valable au 1er novembre 2025)

Accessibilité des arrêts de transport en commun

- **Les normes d'accessibilité des arrêts de transport en commun sont définies par :**
  - Le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
  - Le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
  - L'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

- **Conformément aux règlementations en vigueur, la configuration des arrêts est réputée conforme pour garantir l'accessibilité PMR s'ils respectent la configuration suivante :**
  - Hauteur de quai adaptée par rapport au matériel roulant utilisé (généralement entre 15 et 22 cm).
  - Largeur de quai de 2,25m idéalement, à minima 1,5m pour l'entrée dans le véhicule.
  - Dévers inférieur à 2% et pente de moins de 2%.
  - Revêtement en état suffisant, absence de trous, fentes et ressauts de plus de 2cm.
  - Cheminement d'accès et traversées aux normes d'accessibilité (largeur minimale de 1,40 m dégagée d'obstacles, pente et dévers conformes).
  - Guidage pour les personnes malvoyantes et contraste en nez de quai.
  - En cas d'abri transparent (vitres), marquage visuel.

- **Par ailleurs, l'information voyageurs disponible à l'arrêt doit satisfaire aux normes d'accessibilité visuelle et notamment à l'arrêté du 15 janvier 2007 (couleurs, tailles de caractères). Il est par ailleurs recommandé de mettre en œuvre :**
  - Des bancs ou assises à minima aux arrêts principaux pour les usagers rencontrant des diffi-cultés de station debout.
  - Une accessibilité cognitive, comme le prévoit le PdM des Territoires Lyonnais, notamment pour des handicaps mentaux ou des usagers rencontrant des difficultés de lecture.

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	Mise en accessibilité de 92 arrêts	Communes Départements	Inciter	Moyens humains actuels	SYTRAL Mobilités	2026-2040

Action n°29

Disposer d'un service de transport pour les usagers PMR (TPMR)

Mesure 1

Tout le territoire

Déployer
un service pour les usagers PMR

Faciliter la mise en œuvre d'un service de transport pour les usagers PMR (Personnes à Mobilité Réduite) sur le territoire de la Communauté d'agglomération

Le dispositif est en cours de conception par SYTRAL Mobilités :

- Assurant un transport de substitution par un véhicule accessible aux PMR pour tous les arrêts ou lignes de transport régulier non accessibles aux personnes à mobilité réduite.
- S'articulant avec le service de transport à la demande, dont certains véhicules peuvent être adaptés pour le transport de PMR.

La solution retenue devra prendre en compte :

- À minima un service de substitution assurant la desserte des arrêts prioritaires du SDA faisant l'objet d'une impossibilité technique avérée de mise aux normes (Code des Transports, L.1112-4).
- Selon les modalités de mise en œuvre de l'accessibilité de l'ensemble des lignes et des arrêts de transport (cf. action n°28) un service de subs-titution pour les lignes et arrêts non accessibles au-delà des arrêts priori-taires identifiés par le SDA.

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	Un service PMR dès 2026	SYTRAL Mobilités	Favoriser	Moyens humains actuels	—	2026-2040



Service de transport adapté
www.optibus.fr

– Mesures Éviter, Réduire, Compenser –

Prévues au sein de l'évaluation environnementale pour atténuer les incidences négatives de cette action (détail au sein de l'annexe environnementale)

Thématique	Éviter	Réduire	Compenser
	—	À moyen, long terme, les processus de renouvellement des véhicules pour des flottes décarbonées de transports collectifs sont prévus par l'autorité organisatrice de la mobilité (SYTRAL Mobilité) et son exploitant. Le processus de renouvellement permet ainsi de réduire les nuisances.	—
	—		—
	—		—

– Programmation mise en œuvre des actions –

Axe 10 : Améliorer les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite

Actions	Portage	Rôle de la Communauté d'agglomération	Partenaires	Échéances 2030	Échéances 2035	Échéances 2040	Indicateur de mise en œuvre	Indicateurs d'efficacité
N °27 Accessibilité de la voirie	Communes	Inciter	—	En continu	En continu	En continu	Nb de PAVE réalisé	Nb d'opération d'accessibilité PMR programmées et réalisées Nb de trajets réalisés avec le service PMR Nb utilisateurs du service PMR
N°28 Accessibilité du réseau TC	Communes	Inciter	SYTRAL Mobilités	30 arrêts mis en accessibilité	60 arrêts mis en accessibilité	92 arrêts mis en accessibilité	Nb arrêts mis en accessibilité	
N°29 Transport PMR	SYTRAL Mobilités	Favoriser	—	Service PMR mis en service en 2026 -expérimentation en mutualisant avec le service TAD	—	—	Mise en œuvre du service PMR	

ORIENTATION 4 AXE 11

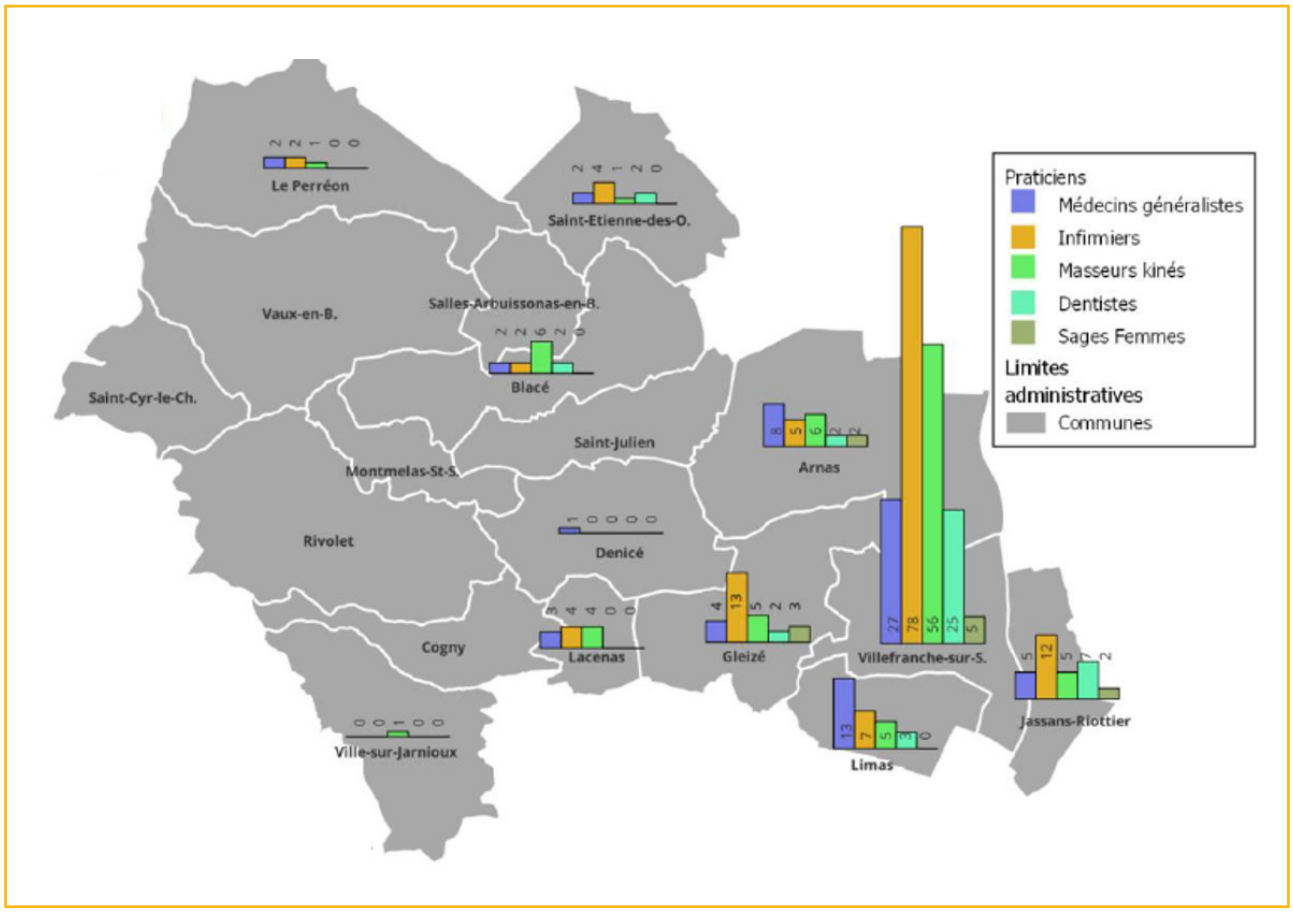
Développer des solutions adaptées aux publics en situation de précarité

D'après l'article 18 de la LOM «*[**La mobilité solidaire** est] l'amélioration de l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite*». Depuis la LOM, les modalités d'exécution de la compétence mobilité ont également évoluées et permettent aux AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité) locale d'intervenir sur le champ de la mobilité solidaire.

La LOM instaure également l'obligation de mettre en place des **Plans d'Actions communs en faveur de la Mobilité Solidaire** (PAMS), qui doivent être élaborer conjointement entre la région et le département sur chaque bassin de mobilité. Les actions du PLM en faveur des publics en situation de vulnérabilité économique et sociale devront donc s'articuler avec le PAMS du territoire en cours de réflexion par la Région Auvergne-Rhone-Alpes et les Départements du Rhône et de l'Aisne.

A travers l'élaboration du PLM, la Communauté d'agglomération souhaite investir le domaine de la mobilité solidaire en réunissant les acteurs locaux intervenants dans les secteurs sociaux, de la politique de la ville et de la mobilité, afin de **recenser les démarches existante**s et pour définir un cadre de travail d'organisation des solutions de mobilité pour les publics en situation de vulnérabilité économique et sociale.

Les actions développées au sein du PLM visent ainsi à poursuivre la dynamique enclenchée et **à structurer une politique de mobilité solidair**e, qui nécessite la mobilisation de **nombreux acteurs** : les services mobilités de la Communauté d'agglomération en tant qu'AOM locale, mais aussi les services «Contrat de ville, Cohésion sociale et Réussite éducative» et «le Pôle Cohésion Sociale et Equipements Communautaires», les Départements compétents en matière d'action sociale, et l'ensemble des associations et acteurs locaux qui œuvrent pour améliorer le quotidien des personnes en situation de vulnérabilité économique et sociale.



Accès aux soins - CAVBS. Nombre de practiciens libéraux par commune
Diagnostic local de santé, Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône (11 juin 2024).

Les solutions à déployer permettent d'améliorer les déplacements du quotidien et les déplacements spécifiques, que cela soit pour les personnes âgés (12,1% des femmes et 7,8% des hommes ont plus de 70 ans sur le territoire), pour les familles monoparentales (entre 5 et 13% des ménages selon les communes), les personnes à faibles revenus (entre 4 et 18% de chômage selon les communes), ou les habitants au sein des quartiers prioritaires de la ville (QPV) (13% de la population) (*).

La possibilité de se déplacer est essentielle pour se rendre à un rendez-vous-médical, à un entretien d'embauche, pour faire ses courses ou encore pour se rendre à une activité sportive ou de loisir. Pour toutes ces personnes la mobilité ne doit pas être un frein à l'accès aux équipements, à l'emploi et aux services.

(*) Chiffres extraits du diagnostic local de santé, Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône (11 juin 2024 - Contrat Local de Santé)

Action n°30

Faciliter l'accès et le développement aux solutions déjà existantes sur le territoire

Mesure 1

Valoriser
et promouvoir les solutions existantes

Tout le territoire

Identifier et recenser les solutions déjà existantes en faveur des publics en situation de vulnérabilité économique et sociale (cf. zoom ci-après) :
- Solutions de transport institutionnelles déjà organisées sur le territoire, par le département ou par les communes.
- Services de transport solidaire mis en place par les associations.

La Communauté d'agglomération à l'horizon 2026 :
- Établit un catalogue des solutions de mobilité solidaire.
- Identifie les acteurs de l'écosystème de la mobilité solidaire.

Sur la base de ce recensement, la Communauté d'agglomération :
- Anime un groupe de travail se réunissant annuellement à l'échelle intercommunale, afin de fédérer les acteurs et favoriser le partage de solutions.
- Communique sur les services existants et accompagne les communes dans le déploiement des services.
- Facilite le développement, à l'échelle de l'ensemble du territoire communautaire, de certains services qui peuvent déjà exister localement.

Mesure 2

Assurer
la promotion des solutions de mobilité solidaire

Tout le territoire

Permettre la bonne appropriation des solutions proposées, afin de faciliter la compréhension des services proposés par les nombreux acteurs de la mobilité et de l'inclusion sociale :
- Créer un portail unique qui recense l'ensemble des solutions et faire connaitre les solutions déjà existantes.
- Fédérer un écosystème d'acteurs de l'écosystème et faire vivre le réseau via un groupe de travail.
- Proposer des contenus pédagogiques pour expliquer les objectifs et contenus de chaque solution.

ZOOM

Solutions de mobilité solidaire existantes sur le territoire



- **Le diagnostic réalisé dans le cadre du PLM a permis d'identifier des solutions déjà existantes sur le territoire (diagnostic à prolonger dans le cadre de l'action 30) :**
  - TAD RésaLib assurant un transport à la demande pour les communes rurales parfois non desservies par un transport régulier (devenu «TCL à la demande»).
  - Le service «Mobil'aide» de la commune de Gleizé : solution de transport à la demande pour les personnes seules ou en couple de plus de 75 ans habitant à Gleizé. Alternative aux transports en commun à la fois souple et personnalisée, Gleizé Mobil'Aide permet d'effectuer des trajets en taxi à un tarif équivalant celui d'un ticket de bus.

Source : https://www.mairie-gleize.fr/vos-demarches-en-ligne_social_3_transport-a-la-demande

- **L'accès à la mobilité est actuellement promu à travers différents dispositifs sur le territoire :**
  - L'association Agora à Gleizé qui œuvre pour la promotion des services aux habitants, propose des sorties facilitant l'apprentissage de l'utilisation des services de mobilité- la mairie d'Arnas propose une bourse aux jeunes de 16 à 25 ans pour financer leur permis de conduire. En échange, ils doivent s'engager dans une mission d'intérêt local pour une durée de 35 heures.
  - Dispositif «mob and go» proposé par les Apprentis d'Auteuils : Mob' and Go aide à la préparation des examens du code et de la conduite à travers une pédagogie adaptée. Ce dispositif est à destination de jeunes rencontrant des difficultés de mobilité pour des raisons financières ou cognitives. En parallèle, Mob' and Go propose à des entreprises, des organismes de formation ou d'insertion de monter des actions co-construites à destination de leur propre public vers une meilleure mobilité.
  - Association Mobil'Aid qui recense les services de mobilité, communique sur les tarifications solidaires et les aides disponibles, propose des permanences au plus proche des habitants pour un accompagnement personnalisé, ainsi que des ateliers de réparation solidaire.
  - La Croix Rouge propose des dispositifs d'aide à l'insertion pour les personnes qui ne maitrisent pas le français, dont un accompagnement pour le passage du code de la route.
  - L'association ADIE propose un «prêt mobilité pour l'emploi» qui permet de financer tout projet en lien avec le maintien en emploi, ou le retour à l'emploi : réparer, acheter un véhicule, payer une formation professionnelle, un permis de conduire, etc.

APPRENTIS D'AUTEUIL — AGORA Espace de vie sociale Gleizé — CROIX-ROUGE FRANÇAISE — Mobil'Aid Catalyseur de mobilité — adie

Exemples d'associations et d'acteurs de l'insertion et de la mobilité qui œuvrent localement

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	Catalogue des acteurs et solutions existantes d'ici 2028	Communauté d'agglomération	Réaliser	Moyens humains actuels Investissement	Départements et acteurs locaux SYTRAL Mobilités	2026-2040
2.	Une organisation structurée d'ici 2028	Communauté d'agglomération	Soutenir	Investissements	Départements et acteurs locaux SYTRAL Mobilités	2026-2040

Action n°31

Déployer des actions de mobilité solidaire

Mesure 1

Proposer
des solutions facilitant l'accès à la mobilité

Tout le territoire

En complémentarité avec l'action précédente, développer plus spécifiquement des solutions d'aide à l'accès à la mobilité pour les publics cibles définis.

À titre d'exemple, lors de l'atelier mobilité solidaire les pistes suivantes ont été évoquées :

- L'accompagnement au code et au permis.
- Une solution de microcrédit et de prêt pour l'achat de véhicule.
- Un dispositif de réparation solidaire avec des garages existants du territoire.
- Une aide à l'acquisition de vélos et de bons d'achat de réparation vélo (en lien avec des vélocistes du territoire).
- La mise en place de formation à la mobilité dans les écoles (permis piéton, permis vélo), en lien avec les actions Plan de Mobilité Scolaire (action 33).
- Le déploiement de l'autopartage en milieu rural (action 19).

La Communauté d'agglomération apporte un soutien en ingénierie aux communes et aux associations pour structurer les solutions d'accès à la mobilité à l'échelle de territoire communautaire.

Mesure 2

Déployer
des solutions de mobilité inversée adaptés aux usagers du territoire

Tout le territoire

En complément des actions liées à la mobilité d'utilité sociale (action 30), promouvoir des solutions de mobilité inversée, c'est-à-dire que le service se déplace jusqu'à l'usager, plutôt que l'usager se déplace jusqu'à un équipement pour trouver le service recherché. Ces solutions permettent de rationaliser et de mutualiser des déplacements à travers des tournées optimisées.

Il conviendra de définir :

- Les cibles d'usagers : personnes non motorisées, personnes âgées et isolées, personnes handicapées.
- Les types de service : médical, social, démarches administratives, accès au numérique.

Ces solutions seront déclenchées si les autres solutions déployées au sein du territoire et prévues dans le PLM ne répondent pas à la demande.



Solutions de mobilité inversée existantes

Des solutions de mobilités inversées d'accès au soin et aux équipements sont présentes sur le territoire :

- **Le «B.U.S.S.» mobile du département**
  Le B.U.S.S Mobile (Bureau d'Utilité Sanitaire et Sociale) est un dispositif qui s'adresse aux habitants et aux acteurs de la santé, du social et du médico-social. Il permet de favoriser les rencontres entre les personnes vivant en milieu rural et les acteurs locaux pouvant répondre à leurs besoins, qu'ils soient institutionnels, professionnels de la santé et de l'action sociale, ou associatifs.
  www.rhone.fr/jcms/pl01_2028616/fr/le-buss-mobile-a-la-rencontre-des-habitants-en-zones-rurales
- **Association «Passerelle» :**
  Cette association se rend sur le terrain avec un camping-car afin d'offrir un accompagnement administratif et social de proximité pour ceux qui en ont le plus besoin (intervention sur le quartier Béligny à Villefranche-sur-Saône).
- **Les relais PIMMS :**
  Le Point d'Information et de Médiation Multi-Services, réalise des permanences en dehors des locaux, pour faciliter l'accompagnement dans les démarches administratives, notamment dans les démarches sur Internet et dématérialisées.



Le « B.U.S.S. » mobile du département - Source : www.rhone.fr/jcms/pl01_2028616/fr/le-departement-partenaire-du-buss-mobile-a-la-rencontre-des-habitants-en-zones-rurales

Mesure 3

Déployer
de nouvelles solutions de transport d'utilité sociale

Tout le territoire

Selon le diagnostic réalisé au sein de la mesure précédente, orga-niser une ou plusieurs de mobilité solidaire adaptées aux besoins du territoire de la Communauté d'agglomération :

- Identifier les besoins, cibles d'usagers et territoires non couverts par des services déjà existants.
- Mettre en œuvre la ou les solutions de transport d'utilité sociale à l'horizon 2030.

La recherche de solutions intègre une possible participation des taxis et des VTC (voiture de transport avec chauffeur) aux ser-vices de mobilité solidaire *(Levier 2, axe 5, action 2 du PdM des territoires lyonnais, SYTRAL Mobilités).*

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	En continu	Communauté d'agglomération	Soutenir	Investisse-ments	Départements et acteurs locaux SYTRAL Mobilités	2027-2040
2.	En continu	Communauté d'agglomération	Soutenir	Investisse-ments	Départements et acteurs locaux SYTRAL Mobilités	2027-2040
3.	En continu	Communauté d'agglomération	Réaliser	Moyens humains actuels Investisse-ment	Départements et acteurs locaux SYTRAL Mobilités	2030-2040

– Mesures Éviter, Réduire, Compenser –

Prévues au sein de l'évaluation environnementale pour atténuer les incidences négatives de cette action (détail au sein de l'annexe environnementale)

Thématique	Éviter	Réduire	Compenser
	—	À moyen, long terme, les processus de renouvellement des véhicules pour des flottes décarbonées de transports collectifs sont prévus par l'autorité organisatrice de la mobilité (SYTRAL Mobilité) et son exploitant. Le processus de renouvellement permet ainsi de réduire les nuisances	—
	—		—
	—		—

– Programmation mise en œuvre des actions –

Axe 11 : Développer des solutions adaptées pour les publics en situation de précarité

Actions	Portage	Rôle de la Communauté d'agglomération	Partenaires	Échéances 2030	Échéances 2035	Échéances 2040	Indicateur de mise en œuvre	Indicateurs d'efficacité
N °30 **Promouvoir les solutions existantes**	Communauté d'agglomération	Réaliser	Départements et acteurs locaux SYTRAL Mobilités	Catalogue des acteurs et solutions existantes	—	—	Création d'un catalogue Nb de services mis en place	Nb d'utilisateurs et fréquence d'utilisation des services
N°31 **Déployer les nouvelles solutions**	Communauté d'agglomération	Soutenir	Départements et acteurs locaux SYTRAL Mobilités	Soutien aux communes et associations Nouveau service	Soutien aux communes et associations	Soutien aux communes et associations	Nb d'expérimentations réalisées Nb de solutions déployées	Taux d'immobilité (enquête ménages déplacements)



7.

LE PLAN D'ACTION

ORIENTATION 5

Favoriser la compréhension et l'appropriation de l'offre de mobilité

AXE 12

Accompagner la mise en œuvre et l'appropriation des nouveaux services de mobilité

Action n°32
Encourager les plans de mobilité employeur

Action n°33
Encourager une mobilité durable pour les scolaires

Action n°34
Développer l'accompagnement au changement de mobilité pour les habitants

AXE 13

Sensibiliser les usagers et promouvoir l'offre de mobilité du territoire

Action n°35
Améliorer la communication et l'information aux usagers

Action n°36
Disposer d'un lieu identifié mobilité avec des moyens d'aller-vers

Action n°37
Sensibiliser les usagers et promouvoir des services mobilités au plus proche des usagers

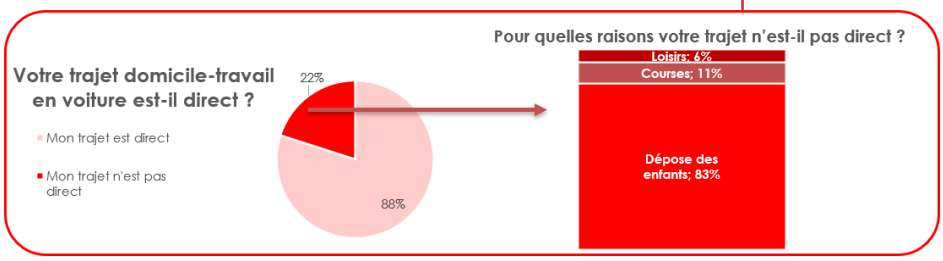


ORIENTATION 5

Favoriser la compréhension et l'appropriation de l'offre de mobilité

Le **changement de comportement** est un processus complexe, venant bousculer les habitudes du quotidien, au-delà de la simple question du trajet. Ce sont souvent les trajets secondaires des boucles de déplacements qui constituent les freins les plus importants, tels que la dépose des enfants à l'école ou la réalisation d'achats ou les trajets pour les loisirs. Adopter un nouveau mode de déplacement c'est aussi adapter ses activités et son organisation au quotidien.

Contraintes rencontrées pour les trajets domicile-travail (enquêtes réalisées en mars 2023 dans le cadre du diagnostic du PLM)



Favoriser la compréhension et l'appropriation de l'offre de mobilité est ainsi un pilier essentiel du Plan Local de Mobilité en complément des aménagements et des solutions déployés sur le territoire.

Cette orientation repose à la fois sur la sensibilisation, l'expérimentation, l'information, la communication et l'accompagnement personnalisé. Les actions proposées encouragent la découverte de solutions de mobilité plus sobres, renforcent la confiance dans leur utilisation quotidienne et favorisent l'engagement de chaque personne souhaitant changer ses pratiques.

Elles mobilisent les entreprises, les établissements scolaires, les associations et les communes, afin de construire un écosystème cohérent d'accompagnement au changement sur le territoire.

En soutenant l'évolution des représentations, des usages et des comportements, elle contribue à atteindre les objectifs du Plan Local de Mobilité.

Cette orientation du PLM correspond à la mise en œuvre d'un ensemble de dispositifs **d'accompagnement, d'animation et de promotion** des offres de service pour faciliter les changements de comportements des usagers.

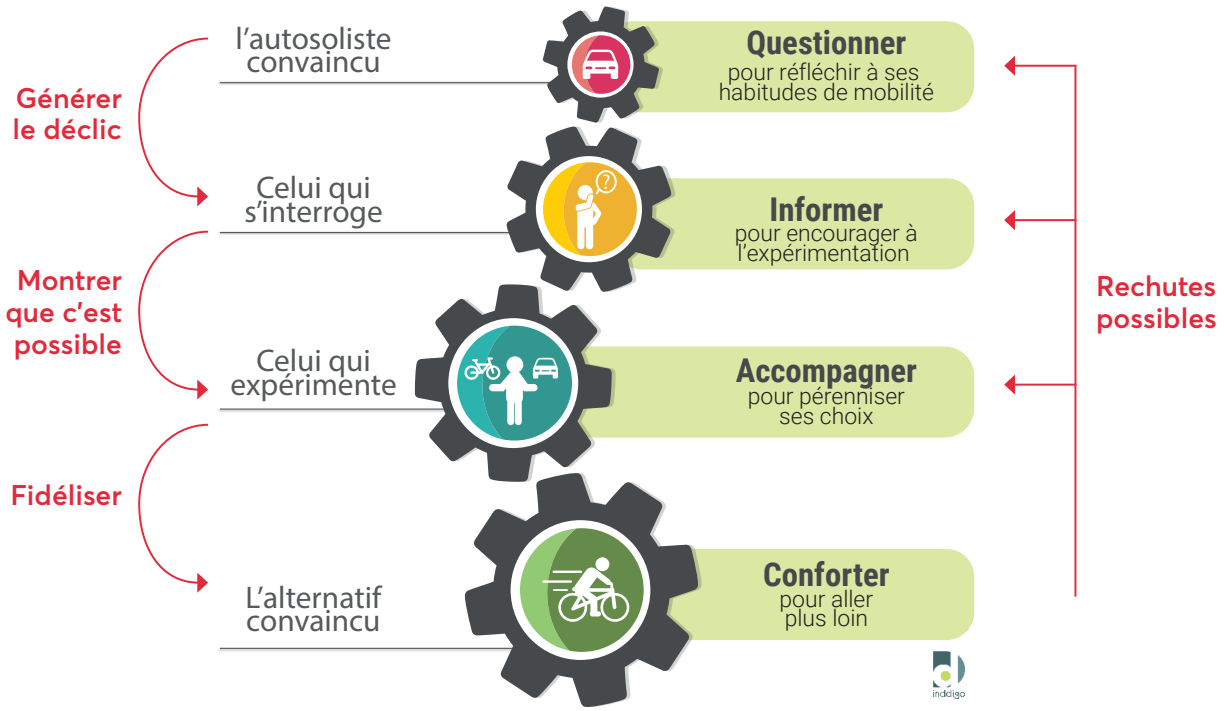
- **Axe 12 :** Accompagner la mise en œuvre et l'appropriation des nouveaux services de mobilité,
- **Axe 13 :** Sensibiliser les usagers et promouvoir l'offre de mobilité du territoire.

ORIENTATION 5 AXE 12

Accompagner la mise en œuvre et l'appropriation des nouveaux services de mobilité

Le **conseil en mobilité** est un levier indispensable pour stimuler l'évolution des comportements. Que l'on s'adresse à un salarié, à des employeurs, à des scolaires ou à des habitants, l'accompagnement personnalisé est nécessaire pour faire **découvrir** les nouvelles offres de mobilité, convaincre les usagers et **pérenniser** les usages dans le temps. Au-delà de l'accompagnement pour l'essai de nouveaux modes, les mesures doivent aussi permettre un accompagnement dans le temps pour stabiliser les nouvelles pratiques.

PROFILS DES INDIVIDUS FACE AUX HABITUDES DE MOBILITÉ



Le processus de changement de comportement (Source : Inddigo)

Les dispositifs inscrits au sein du PLM visent les publics salariés/employeurs, scolaires et habitants, via le développement des plans de mobilité employeurs communs (PDMEC), les plans de mobilité scolaire (PMS) et le conseil personnalisé aux usagers.

ORIENTATION 5 AXE 12

Action n°32

Encourager les plans de mobilité employeur

Mesure 1

Faciliter
la réalisation de plans de mobilité employeur

Tout le territoire

- La Communauté d'agglomération et SYTRAL Mobilités souhaitent promouvoir et accompagner les démarches Plan de Mobilité Employeur (PDME) et Plan de Mobilité Employeur Commun (PDMEC). L'objectif est de développer des solutions collectives adaptées aux zones d'activités génératrices de flux, de favoriser le dialogue entre acteurs économiques et de structurer un suivi régulier des initiatives en matière de mobilité employeur.
- Les objectifs visés sont :

— **Réduction des coûts de déplacement** pour les salariés grâce au covoiturage, aux transports collectifs ou aux mobilités douces.

— **Amélioration de la qualité de vie au travail** : moins de temps perdu dans les trajets, diminution du stress lié aux déplacements.

— **Attractivité et image positive de l'entreprise** : valorisation de l'engagement en faveur du développement durable et de la responsabilité sociale.

— **Contribution à la transition écologique** : baisse des émissions de CO_2 et réduction de la congestion routière.

— **Renforcement du dialogue social** : création d'une dynamique collective autour de la mobilité, impliquant salariés, employeurs et acteurs publics.

— **Optimisation des infrastructures locales** : meilleure organisation des stationnements et des flux de déplacements sur les zones d'activités.

- Au sein du PLM, la Communauté d'agglomération s'engage à côté de SYTRAL Mobilités qui pilote le dispositif pour promouvoir les démarches d'accompagnement PDME ou PDMEC. La Communauté d'agglomération :

— Communique autour du dispositif et suscite l'intérêt des entreprises.

— Identifie des entreprises ou des groupements d'entreprises volontaires pour lancer une démarche PDME ou PDMEC.

— Crée une instance de dialogue entre les entreprises pour partager les bonnes pratiques.

— Assure un suivi de l'avancement des démarches PDME ou PDMEC du territoire.

- En complément, la Communauté d'agglomération organise des temps d'échanges thématiques et par typologie de zones d'activités (tertiaire, industrielle, artisanale, mixte) ayant pour objectif de :

— Mutualiser les informations et promouvoir l'offre de mobilité selon les problématiques d'une zone urbaine, périurbaine ou plus rurale.

— Accompagner de façon personnalisée les entreprises pour la mise en œuvre des services de mobilité, par exemple pour créer une communauté de covoiturage à l'échelle d'une zone d'activité : aide à l'inscription sur la plateforme, diffusion de prospectus, aide à l'organisation d'un dispositif d'échange au sein de l'entreprise.

- Concrètement la Communauté d'agglomération envisage en lien avec SYTRAL Mobilités dans le cadre de l'assistance technique :

— Le lancement de 3 à 5 démarches PDME (ou PDMEC) par an.

— La création d'une instance de dialogue qui se réunit annuellement.

— L'organisation de 2 temps d'échanges par an avec les entreprises sur le sujet de la mobilité.

Rappel réglementaire

Depuis décembre 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) impose aux entreprises de plus de 50 salariés sur un seul site d'intégrer dans les Négociations salariales Annuelles Obligatoires (NAO) un volet mobilités au titre de la QVT (Qualité de Vie au Travail).

En cas de désaccord, l'entreprise a l'obligation de réaliser un Plan de Mobilité Employeur sur ses différents sites pour améliorer la mobilité de son personnel.

Définition

« PDME »

Le PDME est une démarche individuelle d'analyse globale de tous les déplacements générés par un établissement. Elle se décline en actions destinées à optimiser les déplacements liés à l'activité de l'établissement (déplacements domicile-travail et professionnels, expédition/livraison, accès visiteurs, etc.).

Le PDMEC ou Plan de Mobilité Employeur Commun permet de mutualiser les besoins entre établissements, de coordonner les actions en construisant une dynamique locale et collective sur une zone d'activités.

Focus sur

Le dispositif SYTRAL Mobilité

L'accompagnement de SYTRAL Mobilité comprend un temps d'étude (diagnostic mobilité et propositions de mise en œuvre de solutions alternatives à la voiture particulière ; 6 mois) et un temps de suivi de la mise en œuvre du plan d'action (3 ans).

Les objectifs de l'accompagnement sont les suivants :

- Améliorer les conditions de déplacements des collaborateurs,
- Réduire les coûts liés aux déplacements (domicile-travail ou professionnels),
- Aider les entreprises à répondre aux obligations réglementaires,
- Accompagner les entreprises et les conseiller pour la mise en place d'actions en faveur d'une mobilité durable,
- Intégrer la mobilité dans la démarche RSE des entreprises.

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	3 à 5 PDME par an Un groupe de travail par an 2 événements mobilité par an	SYTRAL Mobilité Communauté d'agglomération	Coordonner Mobiliser les employeurs	—	CCI Chambre des métiers et de l'artisanat	2026-2040



Action n°33

Encourager une mobilité durable pour les scolaires

Mesure 1

Faciliter
la réalisation de plans de mobilité scolaire

Tout le territoire

- L'organisation de la mobilité des scolaires revêt d'un double enjeu de **sécurisation et de limitation des conflits aux abords des établissements scolaires** (en lien avec l'action 25) et d'éducation à des pratiques de déplacements à pied et à vélo à pérenniser lors du passage à la vie active.
- Au sein du PLM, la Communauté d'agglomération s'engage pour structurer une stratégie permettant de faciliter le lancement de démarches de plan de mobilité scolaire (PMS) par les communes. La Communauté d'agglomération :

— Organise un groupe de travail avec les communes et les établissements scolaires, permettant d'identifier les besoins prioritaires et partager les bonnes pratiques en termes d'écomobilité scolaire.

— Participe à des groupes de travail en lien avec la Cité éducative pour expliquer l'offre de mobilité existante, recenser les difficultés et proposer des solutions adaptées aux jeunes.

— Incite les communes :
  - À créer une fiche méthodologie de la **démarche PMS** et des solutions types à mettre en place (pédibus, vélobus, aménagement des abords de l'école, équipement de stationnement vélo),
  - À fournir des **kits de communication** et d'aide à l'organisation des évènements mobilité au sein des établissements scolaires
  - À mettre en place le «savoir rouler» pour faciliter l'autonomie à l'école et au collège,
  - À organiser des « **défis mobilité** » au sein des établissements, permettant également des actions de communication et de sensibilisation, en lien avec les animations proposées par la Cité Educative et avec participation des établissements scolaires à la semaine du vélo et de la marche à l'école, organisée par le ministère de l'Éducation nationale.

Exemple de dispositifs existants

Les démarches PMS pourraient notamment s'appuyer sur les dispositifs déjà existants sur le territoire de la Communauté d'agglomération

- Dispositif «la cité éducative» sur les communes de Villefranche-sur-Saône, Limas et Gleizé, qui appuie l'accompagnement scolaire et l'insertion professionnelle, dans une dimension transversale prenant en compte l'accès à la culture et aux sports via notamment des solutions de mobilité (enjeu 5 du dispositif « donner à tous la possibilité de s'ouvrir sur le monde extérieur »)
- La Ville de Villefranche-sur-Saône en partenariat avec l'Education Nationale et les associations sportives propose le dispositif « Savoir Rouler » aux classes de CP, CEA, CM1. Chaque année, 80 classes soit 1700 élèves profitent de ce dispositif, dont les objectifs sont gradués en 3 étapes :
  - Savoir Pédaler,
  - Savoir Circuler,
  - Savoir Rouler à vélo en situation réelle.

Temps de formation des écoliers
(source : « savoir rouler » Ville de Villefranche-sur-Saône »)





Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	Instauration d'un groupe de travail	Communes	Coordonner Mobiliser les établissements scolaires	—	Établis-sements scolaires	2026-2040

Action n°34

Développer l'accompagnement au changement de mobilité pour les habitants

Mesure 1

Structurer
une démarche d'accompagnement des habitants

Tout le territoire

Cette mesure vise à renforcer **l'information, le conseil et l'accompagnement personnalisé** pour faciliter l'usage des différents services de mobilité sur le territoire.

- La Communauté d'agglomération facilite la structuration d'une démarche d'accompagnement des habitants en complémentarité des mesures mises en œuvre par SYTRAL Mobilités (*Levier 4, Axe 1 « Développer le conseil en mobilité et renforcer l'accompagnement et la communication » du PdM des territoires lyonnais*) :
  - — Renforcer la **communication et la sensibilisation** auprès des usagers (action 35).
  - — Structurer un réseau de **points d'accueil** et d'informations sur le territoire (action 36).
  - — Développer la **formation** des agents et « la posture usager » au sein des points d'accueil pour apporter un conseil personnalisé aux usagers.
  - — Développer des **offres d'essai gratuit** des différents services de mobilités (abonnement de transport en commun, services de covoiturage, vélo en libre-service, autopartage) : « kit découverte » ou « kit nouvel arrivant ».
- La Communauté d'agglomération anime localement le programme d'accompagnement des habitants proposé par SYTRAL Mobilité (*programme en cours de construction en novembre 2025*).

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	Programme à construire	SYTRAL Mobilités	Animer locale-ment	—	Communes	2028-2040

– Programmation mise en œuvre des actions –

Axe 12 : Accompagner la mise en œuvre et l'appropriation de nouveaux services de mobilité

Actions	Portage	Rôle de la Communauté d'agglomération	Partenaires	Échéances 2030	Échéances 2035	Échéances 2040	Indicateur de mise en œuvre	Indicateurs d'efficacité
N°32 plan de mobilité employeur	SYTRAL Mobilités Communauté d'agglo-mération	Coordonner Mobiliser les employeurs	CCI Chambre des métiers et de l'artisanat	3 à 5 PDME par an Un groupe de travail par an 2 événements mobilité par an			Nb de PDME et PDMEC lancés Nb de groupe de travail réalisés	Parts modales domi-cile-travail Parts modales d'accès au sein des éta-blissements scolaires Nb d'habitant renseignés (visiteurs des plateformes web et accueille physique)
N°33 plan de mobilité scolaire	Communes	Coordonner	Etablis-sements scolaires	Un groupe de travail par an			Nb de PMS lancés Nb de groupe de travail réalisés	
N°34 conseil aux habitants	SYTRAL Mobilités	Animer localement	Départe-ments et acteurs locaux	Programme à construire	En continu	En continu	Une stratégie élaborée et mise en œuvre	

ORIENTATION 5 AXE 13

Sensibiliser les usagers et promouvoir l'offre de mobilité du territoire

Aujourd'hui encore 22% des habitants et 48% des salariés ou employeurs ne connaissent pas le service d'autopartage Citiz mis en place sur Villefranche-sur-Saône. (enquêtes réalisées en mars 2023 dans le cadre du diagnostic du PLM). La méconnaissance ou la compréhension inexacte de certains services de mobilité est encore un frein important pour l'utilisation des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle. Les mesures de sensibilisation auprès des usagers sont donc nécessaires pour promouvoir l'offre de mobilité du territoire.

Les actions de sensibilisation doivent à la fois cibler les publics à plus fort potentiels, tels que les habitants des zones urbaines denses desservies par les lignes fortes des transports collectifs, les itinéraires vélos structurants, les stations d'autopartage ou de vélo en libre-service, pour maximiser le report modal et massifier les pratiques alternatives à la voiture individuelle, tout en répondant à des enjeux sociaux et d'équité territoriale pour offrir des solutions de mobilité adaptées à toute la population de la Communauté d'agglomération.,

Elles comprennent :

- La structuration d'une **politique de communication et l'amélioration de l'information** aux usagers (action 35),
- Le développement de **lieux d'informations** centralisant l'information usagers, et également de dispositifs « d'aller vers » pour toucher le plus grand nombre (action 36),
- L'instauration **d'événements spécifiques** pour promouvoir l'offre de mobilité (action 37).



ORIENTATION 5 AXE 13

Action n°35

Améliorer la communication et l'information aux usagers

Mesure 1

Faciliter
la réalisation de plans de mobilité employeur

Tout le territoire

Cette mesure vise à informer, et à renforcer **l'appropriation des usagers** de la politique de mobilité de la Communauté d'agglomération tout en valorisant l'offre globale de mobilité sur le territoire.

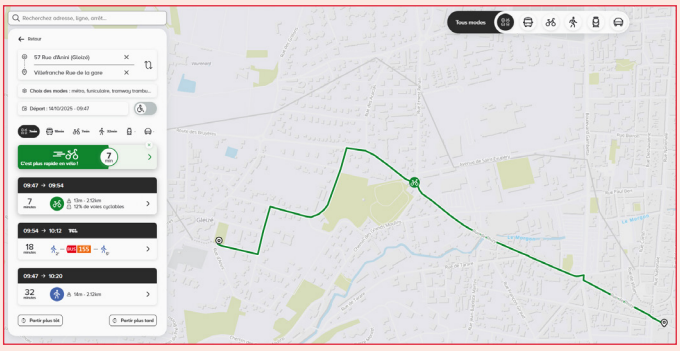
- Mettre en œuvre une communication spécifique à la politique de mobilité à l'échelle de la Communauté d'agglomération (en lien avec les actions de l'Axe 12) :
  - — Définir une stratégie pour les différents publics, avec des messages ciblés en fonction des freins et leviers identifiés pour chaque typologie d'usager, et en adoptant la « posture usager ».
  - — Définir le niveau d'intervention de la Communauté d'agglomération dans ses actions de communication, en complément de celles de SYTRAL Mobilités.
  - — Accompagner le déploiement des nouveaux services de mobilité, pour en faciliter leur appropriation.
  - — Organiser des évènements réguliers autour de la mobilité (action 37), pour sensibiliser, informer et créer une dynamique collective.
- Pour renforcer la communication sur la politique de mobilité à l'échelle communautaire, plusieurs actions complémentaires peuvent être étudiées :
  - — Mettre en place un dispositif d'accueil pour les nouveaux arrivants (habitants ou salariés), en lien avec les actions 32 et 34, sous la forme d'un « kit nouvel arrivant ».
  - — Déployer des outils à destination des communes et partenaires afin d'assurer une cohérence du message adressé aux usagers : guides, plans communicants, cartes de temps de parcours, chiffres clés et kits de mobilité chartés. Ces supports pédagogiques pourraient mettre en avant les avantages des différents modes de déplacement, en termes d'efficacité, de santé publique, de sécurité, de coût ou encore de réduction des nuisances (pollution atmosphérique et sonore).

Mesure 2

Mettre en œuvre
un portail unique de communication

Tout le territoire

- Favoriser la réalisation d'un portail numérique unique **recensant l'ensemble des offres de mobilité publiques et locales** : site internet et applications mobiles unifiées de SYTRAL Mobilités intégrant toutes les offres présentes sur son ressort territorial, avec les offres de la Communauté d'agglomération, et articulé notamment avec les outils de la Région Auvergne Rhône Alpes (à l'horizon 2030).
- À court terme la Communauté d'agglomération travaille avec SYTRAL Mobilités pour améliorer la prise en compte du TAD et intégrer le système de VLS Viavélo au sein de l'application TCL et au sein du calculateur multimodal d'itinéraire.



Exemple de recherche multimodale via la nouvelle plateforme unifiée TCL (www.tcl.fr/se-deplacer/calcul-ditineraire octobre 2025)

Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	1 stratégie de communication d'ici 2028	Communauté d'agglomération	Réaliser	Investissements	SYTRAL Mobilités	2026-2040
2.	Un portail unique pour 2030	SYTRAL Mobilités	Favoriser	Moyens humains actuels	—	2026-2030

Action n°36

Disposer d'un lieu identifié mobilité avec des moyens d'aller-vers

Mesure 1

Apporter des conseils personnalisés aux usagers

Tout le territoire

- Favoriser la mise en place d'un dispositif permettant un dialogue direct et un accompagnement personnalisé pour les habitants (action 34), en collaboration avec la stratégie « Réseau des Agences des Mobilités » de SYTRAL Mobilités (*levier 4, Axe 1, action du PdM des territoires lyonnais*) :

— **Renforcer l'offre de service et de conseil au sein de l'Agence TCL** de la gare de Villefranche-sur-Saône : prise en compte des offres de la Communauté d'agglomération tel que le VLS (vélo en libre-service) et le VLD (vélo en location longue durée), en plus des offres TCL et SNCF.

— **Améliorer l'accès à l'information** voyageurs pour les points d'accès secondaires de vente de titre TCL et développer un réseau relais d'Agences de Mobilité au sein du territoire, au plus près des usagers (au sein d'établissements accueillant du public, tels que les mairies, les offices du tourisme ou les PIMMS, Points d'Information Médiation Multi-Services). Assurer une formation mobilité pour les agents d'accueil des structures relais.

— **Faciliter le déploiement des distributeurs automatiques de titres** (DAT) au sein de lieux d'informations et de vente de titre les plus structurants (gare, mairie). Même si la vente physique reste indispensable pour certains publics, le développement des distributeurs automatiques de titres permettra d'augmenter le temps dédié à l'accompagnement personnalisé pour les conseillers en mobilité (*le diagnostic Sytral Mobilités montre qu'aujourd'hui 80% des usagers se rendent en agence pour l'achat de titre et que seulement 20% du temps est consacré pour le conseil personnalisé*).

— **Soutenir le programme « d'aller vers »** de SYTRAL Mobilités : véhicule parcourant le territoire pour faciliter la vente de titre et la diffusion d'information dans une logique de relais de proximité pour toucher le plus grand nombre d'habitants.



Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	Réseau d'agences de mobilités en 2030	SYTRAL Mobilités	Favoriser Animer localement	—	Communes	2028-2040

Action n°37

Sensibiliser les usagers et promouvoir des services mobilités au plus proche des usagers

Mesure 1

Tout le territoire

Organiser
des évènements de sensibilisation

- Mettre en œuvre des événements annuels de **promotion de l'ensemble des services mobilités :**
  - — Intervention sur l'espace public dans une démarche d'aller vers pour toucher un maximum d'habitants, sur toutes les typologies de territoire, aussi bien en urbain, que périurbain ou en milieu plus rural.
  - — Evénements pouvant comprendre la fermeture temporaire d'axes susceptibles d'être requalifiés en zone de circulation apaisée ou aire piétonne, par exemple devant les écoles.
- Les événements :
  - — Permettront le test des services de mobilités (VLS et VLD, autopartage et plateforme de covoiturage, transports collectifs), en cohérence avec les mesures d'accompagnement personnalisé et les « kits découverte » (action 34).
  - — Pourront s'inscrire dans des démarches transversales en lien avec les différents axes de la stratégie de communication (action 35) : santé publique, environnement, politique de la ville, tourisme.
- Mettre en œuvre les mesures de sensibilisation prévues au schéma directeur cyclable de la Communauté d'agglomération :
  - — Atelier de réparation vélo, en partenariat avec les associations et les acteurs locaux (et en lien avec les mesures de l'action 31 de mobilité solidaire).
  - — Événements remise en selle destinés à l'ensemble de la population sur l'année.
  - — Bourses aux vélos ; vélobus au sein des communes (en lien avec les mesures de mise en œuvre de Plan de Mobilité Scolaire, action 33).



Mesure	Mise en œuvre	Portage	Rôle Communauté d'agglomération	Type de participation	Partenaire	Déploiement
1.	5 évènements / an	Communauté d'agglomération	Organiser Animer localement	—	SYTRAL Mobilités Communes Acteurs locaux et associations	2027-2040

– Programmation mise en œuvre des actions –

Axe 13 : Sensibiliser les usagers et promouvoir l'offre de mobilité du territoire

Actions	Portage	Rôle de la Communauté d'agglomération	Partenaires	Échéances 2030	Échéances 2035	Échéances 2040	Indicateur de mise en œuvre	Indicateurs d'efficacité
N°35 communication	Communauté d'agglomération / Sytral Mobilités	Réaliser / Favoriser	Sytral Mobilités	Stratégie de communication Plateforme TCL en service			Stratégie réalisée Plateforme TCL mise en service	Nb de dépliants et kits diffusés
N°36 maison de la mobilité	SYTRAL Mobilités	Favoriser Animer localement	Communes	Réseau d'agences de mobilités			Nb de points d'accueils relais Nb d'agents formés Nb de DAT implantés Nb de véhicules pour l'aller vers	Nb d'usagers présents aux événements Nb d'usagers conseillés
N°37 promotion de l'usage du vélo	Communauté d'agglomération	Organiser Animer localement	SYTRAL Mobilités Communes Acteurs locaux et associations	5 évènements / an			Nb d'événements organisés	Nb de test réalisés



8.

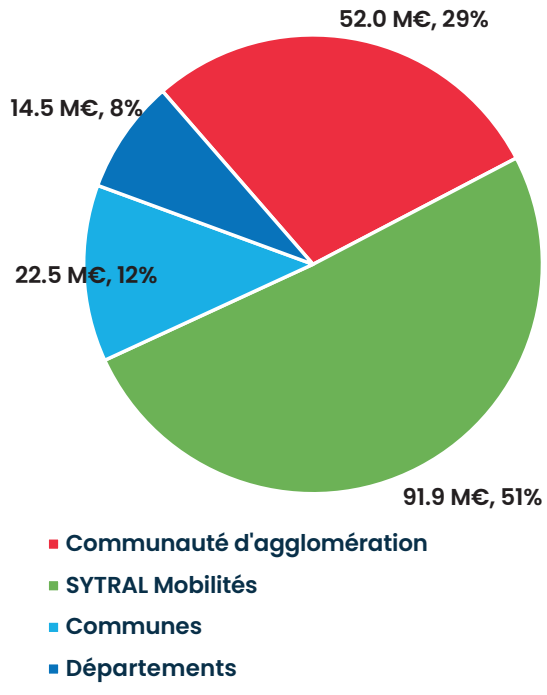
L'ESTIMATION FINANCIÈRE PRÉVISIONNELLE À L'HORIZON 2040

Les premières estimations financières, établies en euros constants, indiquent que la mise en œuvre des actions du **Plan Local de Mobilité (PLM)** de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône nécessiterait une enveloppe globale de l'ordre de **181 M€ sur 15 ans**, couvrant à la fois les dépenses d'investissement et de fonctionnement **de l'ensemble des acteurs de la mobilité**.

Ces montants doivent être considérés comme des ordres de grandeur à affiner, en fonction de la conjoncture économique, des contraintes budgétaires de la Communauté d'agglomération et des modalités de déploiement retenues. À ce stade, cela représenterait en moyenne **12 M€** par an, répartis entre les différents acteurs de la mobilité impliqués dans la mise en œuvre des actions.

Il convient de souligner qu'une grande partie de ces actions est déjà prévue dans le cadre du **PdM SYTRAL Mobilités**, et bénéficie donc de financements fléchés, ce qui contribue à sécuriser une partie des investissements et des dépenses de fonctionnement.

La recherche de subventions sur le développement des mobilités viendra contribuer à la mise en œuvre opérationnelle du plan d'action (appels à projets, fonds vert...).





Répartition indicative des investissements et du fonctionnement (ensemble des acteurs de la mobilité) :

- **108 M€** d'investissements, principalement pour les aménagements de voirie :
  - → Cheminements modes actifs au sein des ZAE (axe 3) : **7,8 M€**.
  - → Sécurisation des secteurs à enjeux (axe 4) : **12,5 M€**.
  - → Amélioration de la performance du réseau bus (axe 5) : **26,7 M€**.
  - → Aménagement des itinéraires structurants vélo (axe 8) : **36,6 M€**.
  - → Aménagement des cheminements piétons structurants (axe 9) : **20,6 M€**.
- **72 M€** de budget de fonctionnement, principalement pour :
  - → Le renfort des lignes de transports collectifs et la mise en œuvre de lignes de covoiturage (axe 5) : **66 M€**.
  - → L'exploitation du système de vélo en libre-service (axe 8) : **3,1 M€**.
  - → La mise en œuvre d'un service de transport PMR (axe 10) : **2,3 M€**.

Axe	Description de l'axe	Investissement	Fonctionnement	Total
Axe 1	Renforcer le maillage territorial par des aménagements et services de mobilité adaptés aux besoins locaux	78 K€	0 €	78 K€
Axe 2	Réduire les nuisances générées par les grands flux de marchandises et de déplacements pendulaires	603 K€	0 €	603 K€
Axe 3	Reconfigurer la voirie et les plans de circulation pour intégrer des couloirs bus et des aménagements cyclables et piétons	7,8 M€	0 €	7,8 M€
Axe 4	Apaiser, sécuriser et valoriser les secteurs à enjeux pour renforcer leur attractivité	12,5 M€	0 €	12,5 M€
Axe 5	Améliorer la performance du réseau de transports collectifs et des services complémentaires	26,7 €	66 M€	92,7 M€
Axe 6	Optimiser l'intermodalité	2,1 M€	0 €	2,1 M€
Axe 7	Encourager le développement de l'autopartage	112 K€	153 K€	265 K€
Axe 8	Renforcer le déploiement de la politique cyclable	36,6 M€	3,1 M€	39,7 M€
Axe 9	Replacer le piéton au cœur des aménagements et des services de mobilité	20,6 M€	0 €	20,6 M€
Axe 10	Améliorer les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite	1,5 M€	2,3 M€	3,8 M€
Axe 11	Développer des solutions adaptées aux publics en situation de précarité	0 €	361 K€	361 K€
Axe 12	Accompagner la mise en œuvre et l'appropriation des nouveaux services de mobilité	0 €	0 €	0 €
Axe 13	Sensibiliser les usagers et promouvoir l'offre de mobilité du territoire	24 K€	135 K€	159 K€
Total		**108,8 M€**	**72,09 M€**	**180,9 M€**
Budget moyen annuel		**7,25 M€**	**4,81 M€**	**12,06 M€**

9.



CALENDRIER DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'ACTION

La programmation des actions du **Plan Local de Mobilité (PLM)** de la Communauté d'Agglomération Villefranche Beaujolais Saône est déclinée en trois périodes (2030, 2035 et 2040).

- La planification met en avant :
  - → **Les phases d'études.**
  - → **La mise en œuvre des services de mobilité et les travaux d'aménagement.**
  - → **Les actions continues assurées par la Communauté d'agglomération**, telles que l'ingénierie, l'appui aux communes et l'exploitation des services de mobilité.
- Ce phasage présente un intérêt stratégique majeur pour :
  - → **Organiser un déploiement progressif** des actions en cohérence avec les capacités opérationnelles et les moyens financiers disponibles, garantissant ainsi une mise en œuvre réaliste et efficace du projet.
  - → **Garantir la cohérence des interventions** en respectant un ordre logique : certaines actions doivent impérativement précéder d'autres. À titre d'exemple, la définition d'un plan de circulation doit être réalisée avant le lancement des aménagements correspondants.
  - → **Assurer un suivi régulier** de la mise en œuvre, des effets produits et des évolutions du territoire.
  - → **Permettre des ajustements** en fonction des contraintes ou opportunités budgétaires.

Le diagramme ci-dessous présente de manière simplifiée la planification des actions du PLM. Il dissocie les trois principaux types d'intervention suivants (selon une gradation de couleur qui correspond à celle de l'orientation de l'action) :

Démarche en continu : mobilisation des services, soutien en ingénierie

Études

Déploiement de services ou d'infrastructures

Les principaux points d'articulation et de vigilance pour la mise en œuvre des actions concernent :

- La réalisation d'études facilitant la mise en œuvre d'autres actions opérationnelles :
  - → L'élaboration de l'étude de circulation et de stationnement sur la polarité urbaine (action 7) permet d'alimenter les réflexions d'aménagements des couloirs bus (action 12) et d'insertions d'aménagements cyclables structurants (action 20).
  - → L'amélioration des conditions d'intermodalité avec la gare devra intégrer les conclusions des études du projet urbain quartier gare dont «l'étude pour la réorganisation des stationnements dans le secteur de la gare : gestion et optimisation foncière».
- La nécessaire mise en œuvre de certaines actions avant d'envisager la réalisation d'autres mesures :
  - → L'amélioration des conditions de dessertes de transports en commun (action 12), et l'aménagements d'itinéraires vélos sécurisés (action 20), notamment entre la gare et l'arc actif, sont un préalable nécessaire à une meilleure accessibilité à pied et à vélo au sein des ZAE (action 8).
  - → L'amélioration des conditions de dessertes de transports en commun (action 12), et l'aménagements d'itinéraires vélos sécurisés (action 20) au sein de la polarité urbaine sont indispensables pour assurer la performance des solutions alternatives à l'usages de la voiture particulière et crédibiliser l'utilisation des P+R (action 16) ainsi que la mise en place de stationnements réservés aux usagers de la gare et ne disposant pas d'autres possibilités de rabattement.

Axe	n° action	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Axe 1	1	Travail de cohérence du PLUi-H > en continu														
Axe 1	2	Guide			Travail d'intégration des normes PLUi-h dans les projets > en continu											
Axe 1	3	Travail de mise en cohérence avec les enjeux du SCTO et appuis programmatique aux communes > en continu														
Axe 1	4	Démarche Interlud			Travail de veille foncière pour la logistique multimodal et urbaine > en continu											
Axe 2	5	Réduction des vitesses sur A6														
Axe 2	5	Bornes de recharge sur les parkings communautaires														
Axe 2	5	Poursuivre l'électrification des flottes de véhicules														
Axe 2	6	Travail sur l'adaptation des horaires > en continu														
Axe 3	7	Etude de circulation polarité urbaine (> aménagements au sein des actions 12 et 20)														
Axe 3	8						Aménagement de voirie dans les ZAE									
Axe 4	9	Déclinaison étude communes			Aménagement de zones de circulations apaisées											
Axe 4	10		Sécurisation des centre-bourg													
Axe 4	10	Instances de suivi et coordination > en continu														
Axe 4	11	Etudes de stationnement polarité urbaine et 6 communes des centralités de proximité					Appui en ingénierie aux communes > en continu									
Axe 5	12	1er renfort d'offre lignes urbaines							2nd renfort d'offre, lignes urbaines							
Axe 5	12	Résorbtion de points durs														
Axe 5	12	Création de couloirs bus														
Axe 5	13	CHNS 1ère phase							Renforcement de 2 lignes interurbaines						CHNS 2nd phase	
Axe 5	13		2 lignes de covoiturages		évaluation de l'offre	2 lignes supplémentaires	exploitation des lignes > en continu									
Axe 5	14	Amélioration du TAD		Création d'une ligne régulière en ZAE	exploitation de la ligne > en continu						Renfort d'offre	exploitation de la ligne > en continu				
Axe 5	15	renfort d'offre TAD			exploitation de la ligne > en continu				Mise en service progressive de lignes régulières					exploitation de la ligne > en continu		
Axe 6	16	Projet gare en cours									Cadencement au 1/4 h					
Axe 6	16	4 P+R existants à renforcer				Aire de covoiturage Beau Parc					1 à 3 nouveaux P+R si conditions de réussite					
Axe 6	17	Aménagements des abords des arrêts stratégiques du réseau														
Axe 7	18	Etude autopartage en milieu urbain		2 stations			exploitation du service > en continu				3 stations	exploitation du service > en continu				
Axe 7	19	Etude autopartage en milieu rural		2 véhicules			exploitation du service > en continu									
Axe 8	20	Réaliser 72 km d'aménagements cyclables structurants														
Axe 8	21	2200 places en arceaux et 500 places en abris			100 places en boxes sécurisés											
Axe 8	22	Eude jalonnement cyclable				Déploiement du jalonnement cyclable			stationnement abrités et boxes sécurisés							
Axe 8	23		Densification 1 du service VLS		exploitation d	Densification 2 du service VLS		exploitation d	Extenstion du service VLS		exploitation du service > en continu					
Axe 9	24			Aménagement de 5 km de liaisons piétonnes dans la polarité urbaine et 18 km dans les hameaux avec jalonnement piéton												
Axe 9	25			Aménagement piétons aux abords des 52 écoles primaires												
Axe 9	26	Appui en ingénierie aux communes pour le déploiement d'aménagements de voirie en faveurs des piétons > en continu														
Axe 10	27	Appui en ingénierie aux communes pour la réalisation et la programmation des PAVE > en continu														
Axe 10	28	Appui en ingénierie aux communes pour la mise en accessibilité de 92 arrêts de transports collectifs > en continu														
Axe 10	29	1 service TPMR	Exploitation du service TPMR > en continu													
Axe 11	30	Groupe de travail				2 services TUS	Exploitation des services TUS > en continu									
Axe 11	31	Etude	Soutien aux associations pour la mise en œuvre de services d'accès à la mobilité > en continu													
Axe 12	32	Encourager les plans de mobilité emploeyurs > en continu														
Axe 12	33	favoriser les plans de mobilité scolaire > en continu														
Axe 12	34	Développer l'accompagnement au changement de mobilité pour les habitants														
Axe 13	35	Stratégie de communication		Portail unique de communication			Communiquer > en continu									
Axe 13	36	Conseil aux habitants > en continu		réseau d'agence des mobilités												
Axe 13	37		5 événements / ans > en continu													

10.

MODALITÉS DE SUIVI, INDICATEURS ET GOUVERNANCE

Conformément aux dispositions du Code de l'environnement relatives à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, **les éléments relatifs à l'état initial de l'environnement, à l'évaluation environnementale, ainsi qu'aux modalités de suivi, aux indicateurs d'évaluation et à la gouvernance sont intégrés dans le rapport d'évaluation environnementale**.

Ce document réglementaire, exigé pour le Plan Local de Mobilité de la Communauté d'agglomération, constitue la référence pour apprécier les incidences du plan sur l'environnement, justifier les choix retenus et définir les dispositifs de suivi conformément aux principes de prévention, de précaution et de participation du public.



L'évaluation environnementale du Plan Local de Mobilité constitue un outil essentiel pour mesurer ses effets sur l'environnement et sur les pratiques de déplacement. Elle analyse notamment l'impact des actions prévues sur la répartition des modes de transport et confirme que la mise en œuvre du PLM induit une transformation profonde des mobilités sur le territoire. Les objectifs fixés à l'horizon 2040 sont cohérents avec les engagements du PdM des Territoires Lyonnais puisqu'ils permettent :

- **De passer de 32% à 35% de part modale** pour la **marche** : grâce à la sécurisation des centralités, le développement des cheminements piétons et des aménagements autour des écoles.
- **D'atteindre 15% de part** modale pour les **Transports en Commun : (contre 6% en 2015)**, grâce à l'amélioration de la performance du réseau, avec notamment la création de voies dédiées, l'intensification de l'offre, et le renforcement de la desserte locale et avec les territoires voisins.
- **De multiplier par neuf la pratique du vélo**, pour atteindre 9% des déplacements (contre 1% en 2015), grâce à la réalisation d'infrastructures cyclables directes et sécurisées, l'installation de stationnements vélos, et le déploiement d'un ensemble de services vélo (vélos en libre-service, bornes de réparation etc.).
- Autres modes (taxis, VTC…) : **stabilisation à 3%**.

Ces évolutions, ainsi que le développement de l'autopartage et du covoiturage, permettent de respecter l'objectif stratégique de réduire la part de la voiture en passant de 58% en 2015 à 38% en 2040, tout en favorisant des mobilités plus durables et inclusives. Le PLM ne se limite pas à du report modal : il contribue également à réduire les distances parcourues et à améliorer la qualité de vie en limitant les nuisances liées au trafic.



Villefranche
Agglomération
Beaujolais Saône