

# Plan de Déplacements Urbains

Bilan des actions à cinq ans  
**2012-2017**





<b>ViennAgglo : territoire et chiffres clés .....</b>	<b>5</b>
<b>Le PDU : un document cadre pour les politiques de mobilité .....</b>	<b>7</b>
<b>A - Diminuer la part du trafic motorisé et protéger notamment les centres des communes .....</b>	<b>9</b>
Des premières actions engagées, dans l'attente de réalisation des grands projets d'infrastructures ...	10
Les actions mises en œuvre	
<b>A1 - Une volonté d'apaiser et de sécuriser le centre des communes par une modération des vitesses .....</b>	<b>10</b>
<b>A2 - Des actions pour favoriser la pratique du covoiturage .....</b>	<b>10</b>
<b>A3 - Le développement de services d'autopartage .....</b>	<b>12</b>
<b>A4 - Le complément de l'échangeur Sud prévu pour 2021 .....</b>	<b>12</b>
Les actions à mener	
<b>A5 - La liaison Est-Nord : des premières études à lancer .....</b>	<b>14</b>
<b>A6 - Le projet d'un nouveau franchissement sur le Rhône pour soulager les ponts existants ...</b>	<b>14</b>
<b>A7 - Les actions d'amélioration du stationnement et de la circulation à Vienne toujours à l'étude .....</b>	<b>14</b>
<b>A8 - Schéma de transport des marchandises : un outil encore non mobilisé .....</b>	<b>14</b>
Bilan de l'évolution de la structure du trafic .....	15
<b>B - S'appuyer sur un réseau de bus performant et réellement concurrentiel à la voiture particulière et valoriser l'usage du réseau ferroviaire .....</b>	<b>17</b>
Des efforts engagés, mais encore à développer pour améliorer l'attractivité des réseaux de transports collectifs .....	18
Les actions mises en œuvre	
<b>B1 - Une offre et une fréquentation des bus urbains en hausse, mais une performance du réseau en légère baisse .....</b>	<b>18</b>
<b>B2 - Le développement du Transport à la Demande .....</b>	<b>20</b>
<b>B3 - Des services et un usage du TER qui s'améliorent .....</b>	<b>20</b>
<b>B4 - Un développement urbain des gares qui se renforce .....</b>	<b>21</b>
<b>B5 - Une mise en accessibilité du réseau de transport en continu .....</b>	<b>21</b>
Les actions à mener	
<b>B6 - La gare de Reventin-Vaugris : un projet dans l'attente de financement .....</b>	<b>22</b>
<b>B7 - D'autres actions d'amélioration de l'intermodalité encore à mener, voire à réinterroger ...</b>	<b>22</b>
<b>B8 - Navettes fluviales : un développement jugé peu opportun .....</b>	<b>22</b>
Bilan de l'amélioration des réseaux TC et de l'intermodalité .....	23
<b>C - Développer l'usage des modes actifs .....</b>	<b>25</b>
Le développement d'une politique cyclable .....	26
Les actions mises en œuvre	
<b>C1 - Le développement d'aménagements cyclables .....</b>	<b>26</b>
<b>C2 - Des services vélo qui s'étoffent .....</b>	<b>26</b>
<b>C3 - Des actions qui améliorent l'accessibilité et les itinéraires piétons .....</b>	<b>28</b>
Bilan du développement des modes actifs .....	29
<b>Bilan PDU 2012-2017 : synthèse .....</b>	<b>30</b>



## ViennAgglo : territoire et chiffres clés

La Communauté d'Agglomération du Pays Viennois (ViennAgglo) comprend 18 communes, toutes situées en rive-gauche du Rhône, à l'exception de Saint-Romain-en-Gal. La ville centre, Vienne, concentre près de la moitié de la population (42%). Le développement du territoire est marqué par un relief important et structuré par la vallée du Rhône qui concentre la majorité des infrastructures. Plus de deux-tiers des déplacements sont réalisés en voiture.

### Une géographie qui structure fortement les axes de circulations

Le territoire de ViennAgglo est marqué par un relief important et structuré par la vallée du Rhône (fleuve, autoroute, voies ferrées) qui concentre la majorité des trafics. Le carrefour de la place Saint-Louis à Vienne constitue un point nodal du réseau routier d'agglomération, où convergent l'ensemble des circulations Nord-Sud (Nationale 7,...) et Est-Ouest (D502, Pont de Lattre de Tassigny,...). Le pont de Lattre de Tassigny et la passerelle de Sainte Colombe représentent les deux principaux points de franchissement entre les deux rives à Vienne.

En dehors de la ville centre, seuls trois autres franchissements existent : le pont-barrage de Reventin-Vaugris, le pont suspendu de Chasse-sur-Rhône et l'A47 pour accéder à Givors notamment.

### Une population en augmentation

ViennAgglo accueille environ 71 000 habitants en 2014, soit une augmentation de +2% depuis 2009 (RP, Insee). L'attractivité résidentielle concerne essentiellement les communes périurbaines et rurales du territoire. En effet, certaines d'entre elles ont gagné plus de 60% de population supplémentaire (Chonas l'Amballan, les Côtes d'Arej, Villette de Vienne) entre 1990 et 2017. La ville centre connaît une légère baisse de sa population (-2%), avec un parc de logements relativement ancien.

La population vieillit (tendance nationale) : 24% de la population a plus de 60 ans (+ 2,7 points entre 2009 et 2014).

Le taux de chômage progresse légèrement : 12%, +1,7 points entre 2009 et 2014.

### Une mobilité stable et majoritairement automobile

La mobilité des résidents de ViennAgglo est stable avec en moyenne 4,1 déplacements/jour/personne, ce qui représente environ 266 000 déplacements quotidiens : +9% entre 2006 et 2015. Un peu plus des deux-tiers (69%) est réalisé en voiture et près d'un quart à pied (22%). L'équipement automobile des ménages reste également stable avec en moyenne 1,5 voitures/ménage. L'usage des transports collectifs progresse légèrement, représentant près de 7% des déplacements (Enquêtes Déplacements 2006 - 2015, Sytral).

18 communes

71 000 habitants

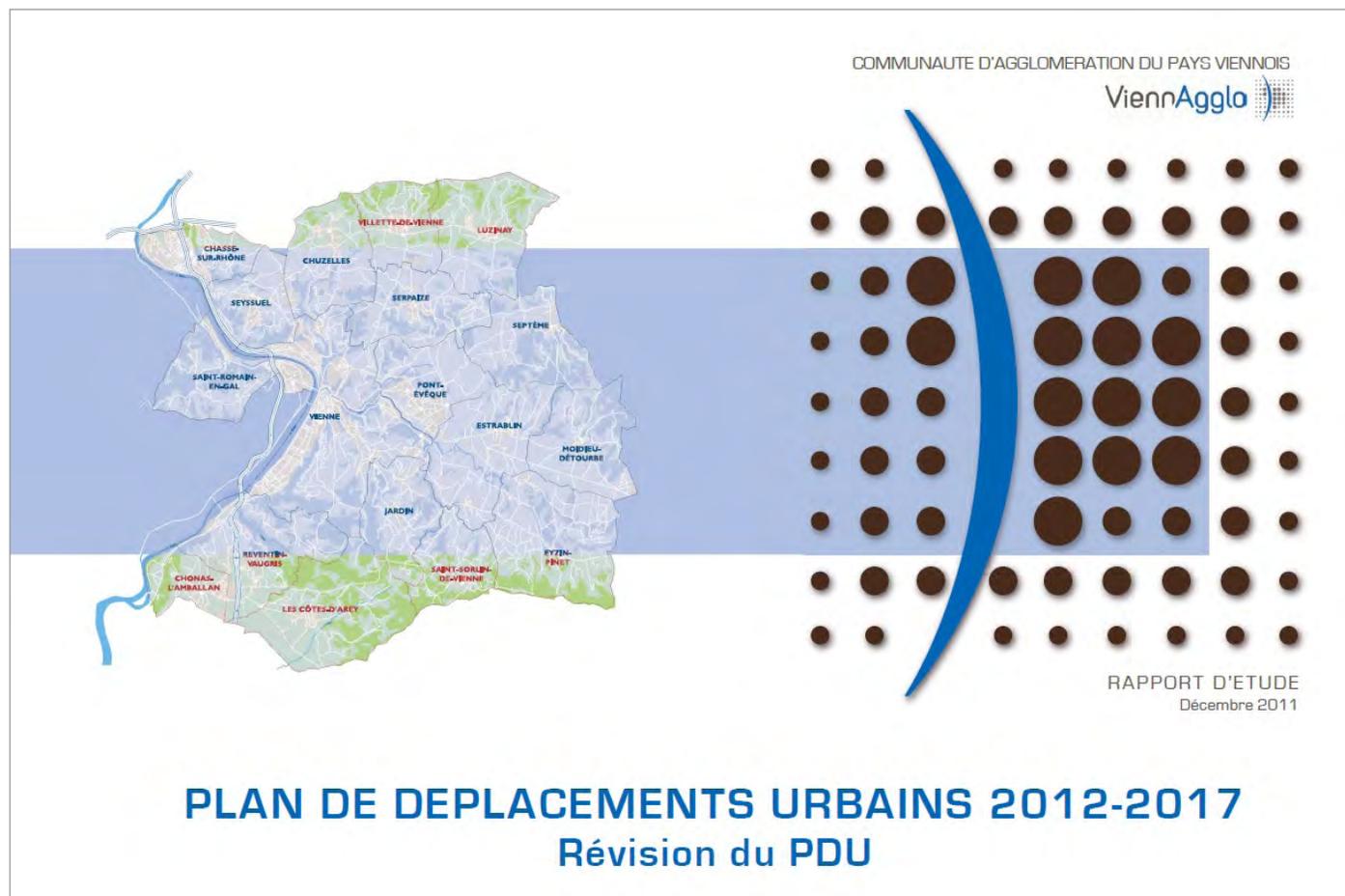
266 000 déplacements/jour

toutes destinations confondues

69% en voiture

22% à pied

7% en TC



# Le PDU : un document cadre pour les politiques de mobilité

**La révision du Plan de Déplacements urbains (PDU) de la Communauté d'Agglomération du Pays Viennois en 2012 avait pour but de valoriser et de développer l'offre alternative à la voiture individuelle.**

## Le PDU de 2003, révisé en 2012

En 2000, la Communauté d'Agglomération du Pays Viennois s'engage dans une démarche volontaire de réalisation d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU). Approuvé en 2003, ce nouveau document cadre pour les politiques de déplacements prônait le développement de l'intermodalité et le rééquilibrage des modes, couplé à une urbanisation cohérente avec l'offre de transport.

En 2011, dans un contexte notamment marqué par l'obligation de mise en conformité des PDU avec la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU, 2000), le choix est fait de réviser le document. Le scénario retenu s'inscrit dans la continuité du précédent, avec une volonté de réalisme dans les termes de réalisation des actions.

## Les enjeux du PDU de 2012

Approuvé en décembre 2012 pour 5 ans, trois enjeux majeurs sont définis pour cette révision :

- diminuer la part du trafic motorisé et protéger notamment les centres des communes
- s'appuyer sur un réseau de bus performant et réellement concurrentiel à la voiture particulière et valoriser l'usage du réseau ferroviaire
- développer l'usage des modes actifs

Pour répondre à ces enjeux, plus de 60 actions sont inscrites dans le PDU.

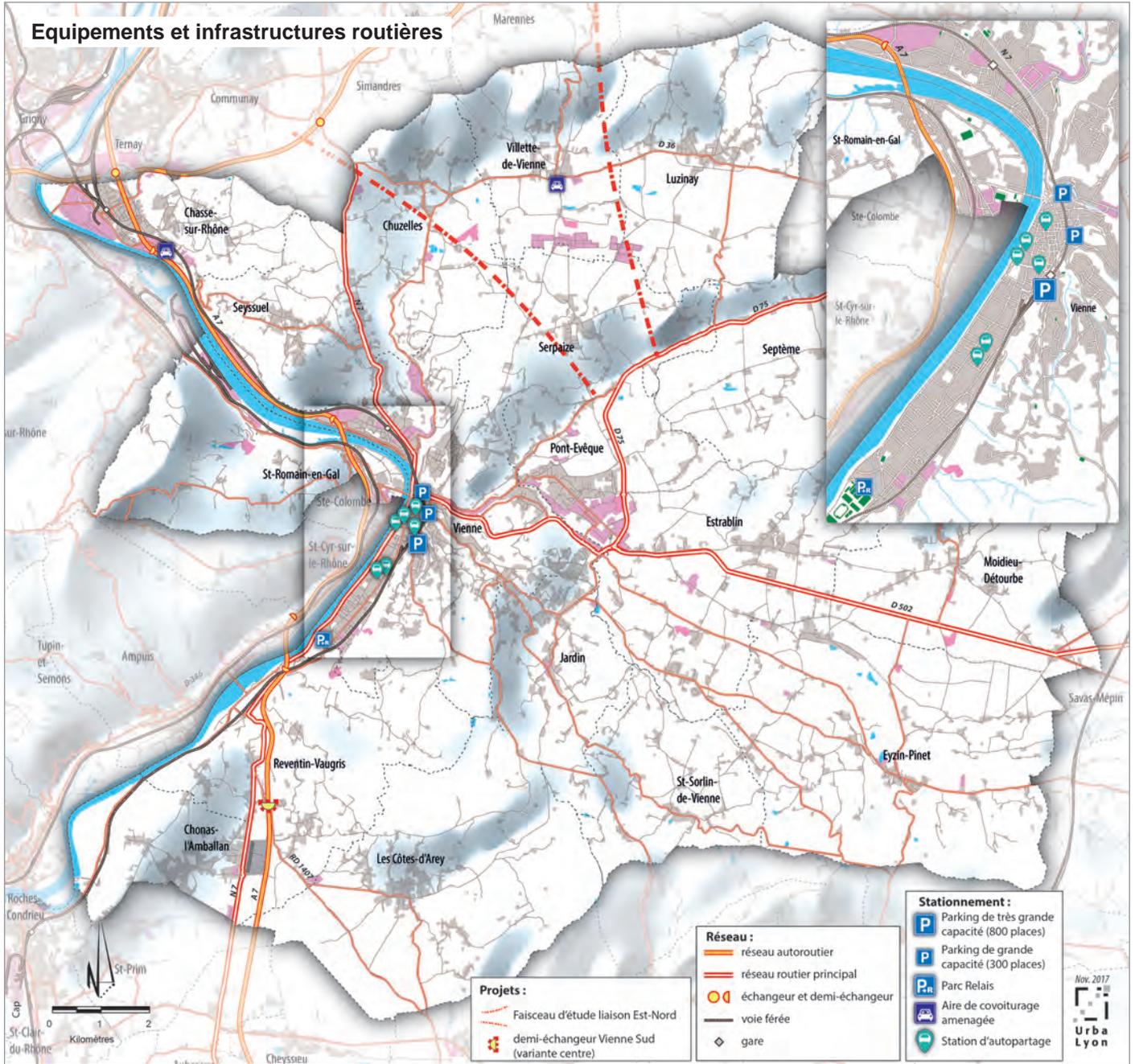
## 2017 : la réalisation d'un bilan à 5 ans

Ce document a pour objectif de réaliser un bilan des actions du PDU à 5 ans, comme le prévoit le Code des Transports (art. L 1214-8).

Un bilan quantitatif et qualitatif des actions mises en oeuvre, en cours et en projet est proposé. Il s'appuie sur des indicateurs définis dans l'observatoire du PDU et de la sécurité routière de ViennAgglo.

Ce document, concerté et alimenté par différents partenaires, permet d'évaluer l'état d'avancement des actions ainsi que leurs impacts sur le territoire.

Au regard de l'avancement de projets structurants (liaison routière Est-Nord, échangeur autoroutier Sud, requalification des berges du Rhône, ...), des évolutions institutionnelles et de nouveaux enjeux de mobilité (qualité de l'air, ...), des perspectives d'évolution du document pourront être envisagées à l'échéance de 2017.



## A. Diminuer la part du trafic motorisé et protéger notamment les centres des communes

### CE QUE DIT LE PDU

**Afin de répondre à l'enjeu de diminution du trafic automobile, le PDU fixe comme objectif la réorganisation des circulations, avec notamment le principe d'une meilleure sécurité dans la traversée des centres-villes et d'amélioration du partage de la voirie dans le cœur d'agglomération.**

#### Réorganiser les circulations motorisées

Le PDU prévoit une réorganisation des circulations automobiles à l'échelle de l'agglomération, pour réduire les nuisances liées au trafic, notamment dans le cœur de l'agglomération. La liaison routière Est-Nord et le complément d'échangeur Sud de Vienne sont deux projets routiers structurants qui doivent permettre d'y répondre.

L'objectif est également d'offrir un nouveau partage de la voirie, en faveur des TC et des modes actifs.

#### Organiser le transport de marchandises

Le trafic poids lourds généré par les nombreuses activités industrielles et logistiques présentes sur l'agglomération et les territoire voisins, impacte particulièrement les cœurs des communes. Pour répondre à cette problématique, le PDU se donne pour objectif la création d'un schéma des circulations des marchandises.

#### Sécuriser et modérer les flux de circulations automobiles et poids-lourds

Le PDU se donne pour objectif d'améliorer la sécurité des déplacements pour tous les modes. La modération du trafic et des vitesses dans les centres des communes et le traitement des secteurs les plus accidentogènes sont notamment inscrits.

#### Développer le covoiturage

Le PDU identifie le covoiturage comme un levier non négligeable pour réduire le trafic automobile. Les actifs et les déplacements en heure de pointe sont particulièrement visés. Pour encourager au développement des pratiques de covoiturage, des mesures liées au stationnement et à une communication efficace auprès des salariés sont notamment prévues.

#### Expérimenter l'autopartage

En lien avec les nouvelles formes de mobilité, le PDU encourage l'expérimentation de services d'autopartage sur son territoire.

#### Rappel du Cadre légal

Pour le trafic motorisé, le PDU vise notamment à assurer (article L1214-2 du code des Transports) :

- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant (...) le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste.
- La diminution du trafic automobile
- L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales (...)
- L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales (...)

## Des premières actions engagées, dans l'attente de réalisation des grands projets d'infrastructures

Depuis 2012, ViennAgglo a concentré ses efforts pour le développement de nouvelles formes de mobilité automobile : le covoiturage et l'autopartage. Parmi les grands projets routiers, l'implantation du demi-échangeur au Sud de Vienne devrait voir le jour en 2021 et constituerait une des premières étapes à la réorganisation et à la réduction des trafics dans Vienne.



Panneau "partageons la route" à Vienne Source : Urbalyon

### A1 Une volonté d'apaiser et de sécuriser le centre des communes par une modération des vitesses

#### Des aménagements pour la sécurité et la modération des vitesses

Pour améliorer la sécurité des déplacements, des mesures de modération et de contrôle des vitesses de trafic, notamment dans le centre des communes, ont été réalisées. Depuis 2012, 21 ralentisseurs et plateaux traversants ont été aménagés sur le territoire d'agglomération. Le jalonnement de panneaux « partageons la route » s'est également étoffé (46 à 79 panneaux).

#### Un nombre d'accident par an stable

Le nombre d'accidents est variable d'une année sur l'autre mais globalement stable, avec en moyenne 66 accidents par an entre 2012 et 2016. Les accidents mortels restent minoritaires (3 à 4 par an).

### A2 Des actions pour favoriser la pratique du covoiturage

#### La création d'une plateforme numérique internet pour rassembler les covoitureurs

Pour favoriser la rencontre de covoitureurs potentiels, un site internet dédié a été ouvert en 2009 : [covoiturage-paysviennois.fr](http://covoiturage-paysviennois.fr). Le nombre d'inscrits augmente en moyenne de 14% chaque année depuis 2009, passant ainsi de 360 à 927 inscrits en 2016.

Cette initiative s'est accompagnée d'une campagne 2016 de promotion (distribution de flyers et campagne d'affichage), puis d'une amélioration du site internet : apparition d'un module pour événements culturels et module communautaire à destinations par exemple d'usagers d'une même entreprise; baisse des niveaux de compatibilité pour usagers d'un trajet similaire.

Afin d'améliorer la visibilité de ces initiatives, la plupart des plateformes publiques locales de covoiturage est aujourd'hui mutualisée à l'échelle régionale sous le site [covoitoura.eu](http://covoitoura.eu).

**+ 14%**  
d'inscrits par an sur le site de covoiturage du pays viennois depuis 2009

### Des places dédiées aux covoitureurs sur les parkings de centres commerciaux

ViennAgglo, avec l'appui du Pôle métropolitain, s'engage depuis 2014 dans le marquage de stationnement dédiés au covoiturage. Six places ont été marquées sur le parking de l'enseigne Géant Casino de Chasse-sur-Rhône. Une seconde aire de 10 places a vu le jour en 2016 sur le parking l'établissement Intermarché de Vilette-de-Vienne.

D'autres réflexions ont émergé à proximité du rond-point des Charneveaux et de l'enseigne Grand Frais de Chasse-sur-Rhône.

La ville de Vienne propose des tarifs de stationnement préférentiels aux actifs du centre-ville qui pratiquent le covoiturage, permettant de passer de 35€ à 16€ (1 passager), 15€ (2 passagers) ou 12€ (3 passagers) par mois.

### Une augmentation du taux d'occupation des véhicules

Des résultats positifs sont observés dans l'Enquête Déplacements de 2015. Le taux d'occupation par véhicule a augmenté de 5% depuis 2006 (1,46 pers/veh) parmi les résidents de ViennAgglo qui se déplacent. 16% déclarent covoiturer chaque jour ou au moins 2 fois par semaine. C'est 6 points de plus que la moyenne enregistrée dans l'aire métropolitaine lyonnaise (hors Métropole).

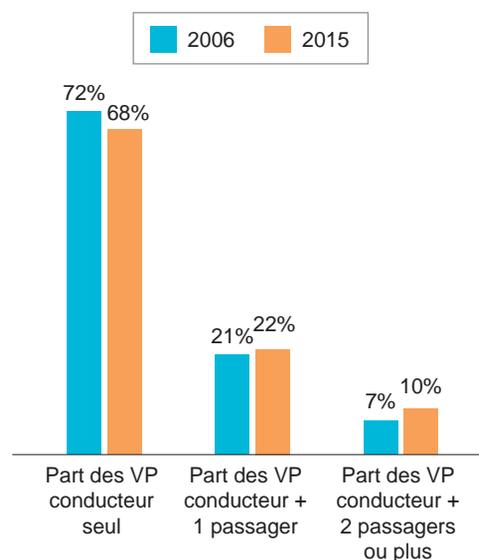
**+5%**  
**du taux d'occupation**  
**des véhicules**  
**entre 2006 et 2015**



Emplacement dédié au covoiturage sur le parking du centre commercial "Les Escaliers" de Chasse-sur-Rhône Source : Urbalyon

#### Taux d'occupation des véhicules

Source : Enquêtes Déplacements, Sytral



Près de  
**12 400**  
réservations de véhicules  
d'autopartage en 2016  
(+88% par rapport à 2015)



Véhicule Citiz dédié aux salariés de la CCI Nord Isère à Vienne - Source : Urbalyon

### A3 Le développement de services d'autopartage

Fruit d'un partenariat entre la Ville de Vienne, ViennAgglo, Advivo et la CCI Nord Isère, un service d'autopartage, opéré par Citiz Alpes-Loire, a vu le jour en janvier 2015. Dotée de trois véhicules à l'origine, l'offre est aujourd'hui de sept véhicules. Les stations sont situées sur la commune de Vienne : Espace Saint-Germain, gare SNCF de Vienne, place du Temple, Pavillon du Tourisme, cathédrale Saint-Maurice, église Saint-Pierre (CCI)

Entre 2015, année de lancement du service et 2016, le nombre de réservations a plus que doublé passant de 1 036 à 2 388 (+ 130%). Le nombre de kilomètres parcourus est passé quant à lui de 6 554 à 12 338 (+ 88%) sur la même période.

Le service d'autopartage s'adresse à tous professionnels et particuliers ainsi qu'aux agents des structures partenaires (Advivo, CCI, Ville de Vienne et ViennAgglo).

+ 3,5%  
de trafic annuel sur la RN7  
entre 2011 et 2015

### A4 Le complément d'échangeur Sud prévu pour 2021

#### Une nouvelle infrastructure pour améliorer le trafic local en traversée de Vienne

Afin de permettre la réorganisation de la desserte de Vienne et développer les modes alternatifs à la voiture individuelle, le PDU a inscrit la réalisation d'un complément d'échangeur autoroutier au Sud Vienne.

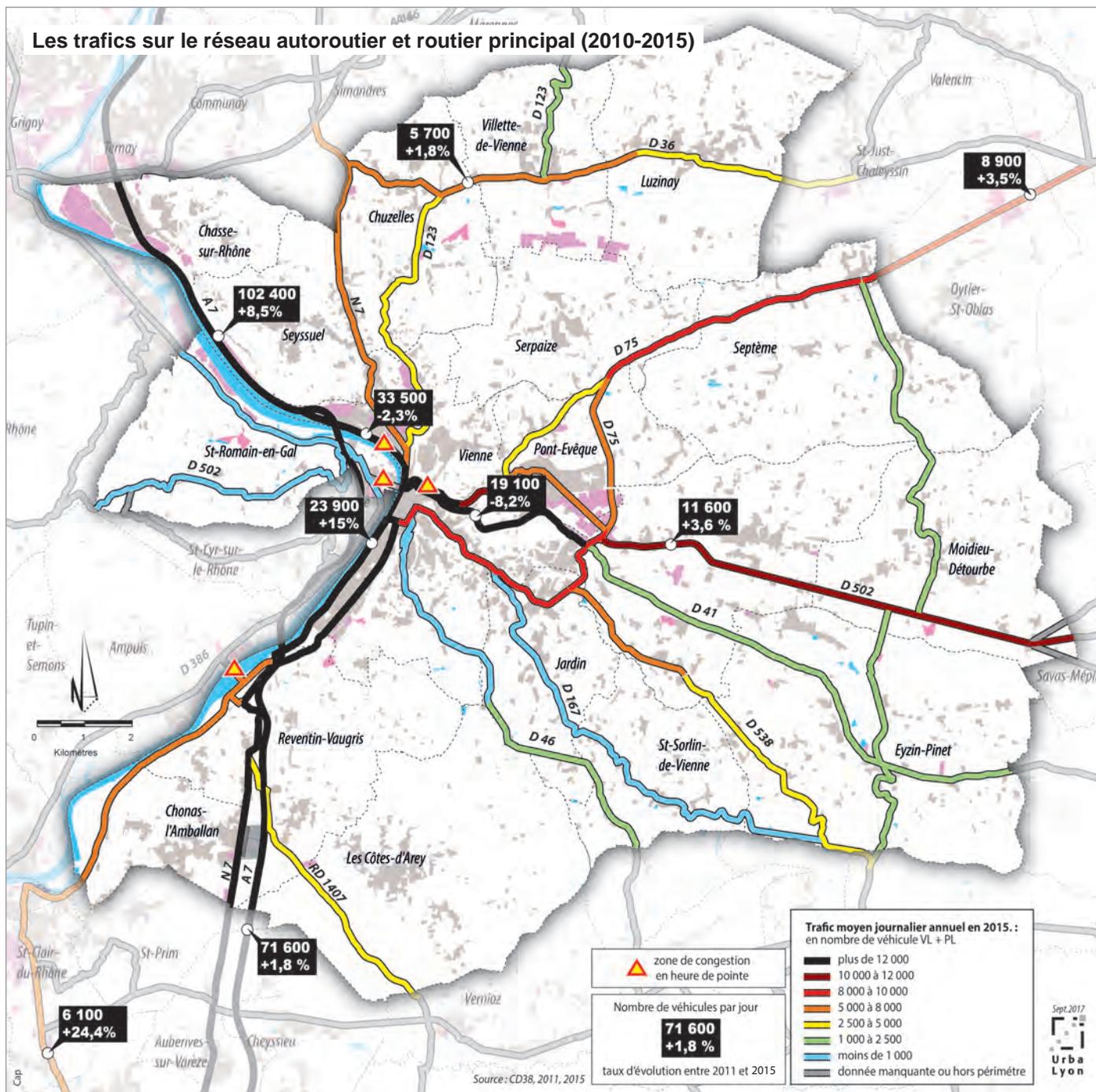
Cette nouvelle infrastructure devrait notamment permettre de réduire le trafic sur certains axes fréquemment perturbés (Nationale 7, échangeur de Condrieu). Les habitants du Sud de l'agglomération souhaitant se rendre au Nord, n'auraient ainsi plus à emprunter systématiquement la Nationale 7 et traverser le centre-ville de Vienne ou le pont-barrage de Reventin-Vaugris.

#### La variante « centre » au droit de l'échangeur Sud confirmée

Dès 2010, une étude d'opportunité pour la réalisation d'un complément d'échangeur Sud est lancée par l'Etat. En 2013, le concessionnaire autoroutier est mandaté pour effectuer des études complémentaires. En 2016, une concertation publique a lieu pour déterminer l'implantation précise du projet (trois variantes proposées). A l'issue de la concertation, la variante « centre » est privilégiée, au droit de l'échangeur existant à Reventin-Vaugris. Ce projet a été inscrit au Contrat de Plan Etat concessionnaire et a reçu l'engagement financier de l'Etat, de la Région Auvergne Rhône Alpes, du Département de l'Isère et de ViennAgglo. Le dossier de demande de principe a été déposé par Vinci Autoroutes au Ministère en août 2017. Le protocole d'accord concernant le financement a été signé par l'ensemble des partenaires en septembre 2017. Le projet devrait voir le jour en 2021.



Variante centre du projet de demi-échangeur au sud de Vienne  
Source : Vinci Autoroute



**A5 Liaison Est-Nord : des premières études à lancer**

A l'instar du complément d'échangeur Sud, la liaison routière Est-Nord est identifiée par le PDU comme un projet d'infrastructures majeur à l'échelle locale, mais également à une échelle plus large. Elle permettrait d'éviter le passage obligé au centre de Vienne pour tous les flux Est-Nord.

L'opportunité et la faisabilité de cette nouvelle liaison routière sera à l'étude fin 2018. Le Conseil départemental de l'Isère assurera la maîtrise d'ouvrage de l'étude et de la réalisation, le cas échéant.

**A6 Le projet d'un nouveau franchissement sur le Rhône pour soulager les ponts existants**

Le PDU a inscrit la réalisation d'un nouveau franchissement sur le Rhône afin de favoriser les échanges inter-rives, tous modes, et permettre une décongestion des ponts existants.

A ce jour, aucune étude n'a démarré. Les efforts financiers sont en effet concentrés sur d'autres projets, comme celui du complément d'échangeur au Sud de Vienne. Néanmoins, un cahier des charges est actuellement en cours d'élaboration par le Département de l'Isère en vue d'un diagnostic environnemental.

**La réalisation d'un troisième rond point sur la RN7 à Vienne ?**

Le contrat de plan 2000-2006 prévoyait trois carrefours sur la RN7; seul celui au nord du boulevard Fernant Point n'a pas été réalisé, principalement pour des raisons budgétaires.

Cependant celui-ci pourra être réétudié au delà de 2021, lors de la requalification de la RN7 au Sud de Vienne.

**A7 Les actions d'amélioration du stationnement et de la circulation à Vienne toujours à l'étude**

Pour favoriser le développement et l'attractivité des modes alternatifs à la voiture individuelle, le PDU prévoit la réalisation d'un plan de circulation et la réorganisation du stationnement dans Vienne, avec par exemple, un besoin d'amélioration du stationnement et de l'accessibilité à l'Espace Saint-Germain depuis le quai Riondet.

Ces actions seront menées dès lors que le projet d'échangeur Sud aura vu le jour.

**A8 Schéma de transport des marchandises : un outil encore non mobilisé**

Dans l'objectif de maîtrise du trafic poids-lourd, le PDU prévoit l'élaboration d'un schéma de circulation des marchandises, à réaliser à l'échelle du territoire de l'agglomération, prévoyant notamment des actions autour du stationnement, de la logistique urbaine, d'itinéraires de contournement, etc.

Cela nécessite un travail partenarial important entre collectivités et acteurs privés (transporteurs, commerçants, gestionnaires de zones d'activités, etc.).

## Bilan de l'évolution de la structure du trafic

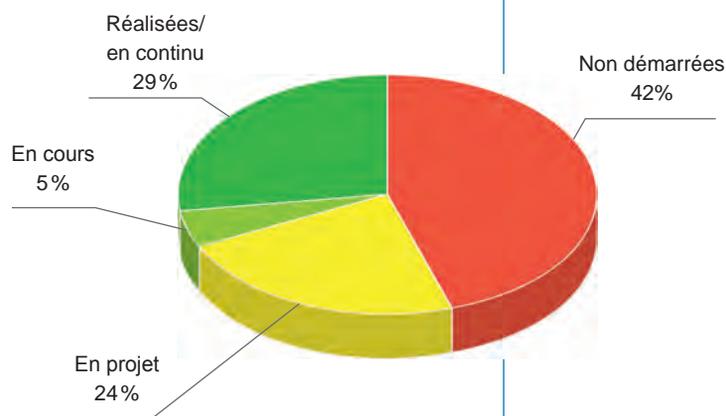
La diminution du trafic automobile à l'échelle de l'agglomération reste conditionnée par deux projets majeurs d'infrastructures, qui doivent notamment permettre de diminuer la charge de véhicules au cœur de Vienne : le complément d'échangeur est attendu à l'horizon 2021, les études pour la liaison Est-Nord doivent s'engager prochainement. Dans l'attente de leurs réalisations, les mesures d'accompagnement ne pourront être réalisées, et notamment la requalification des entrées de ville en boulevard urbain (D1407 et N7) et la réalisation d'un nouveau plan de circulation à Vienne.

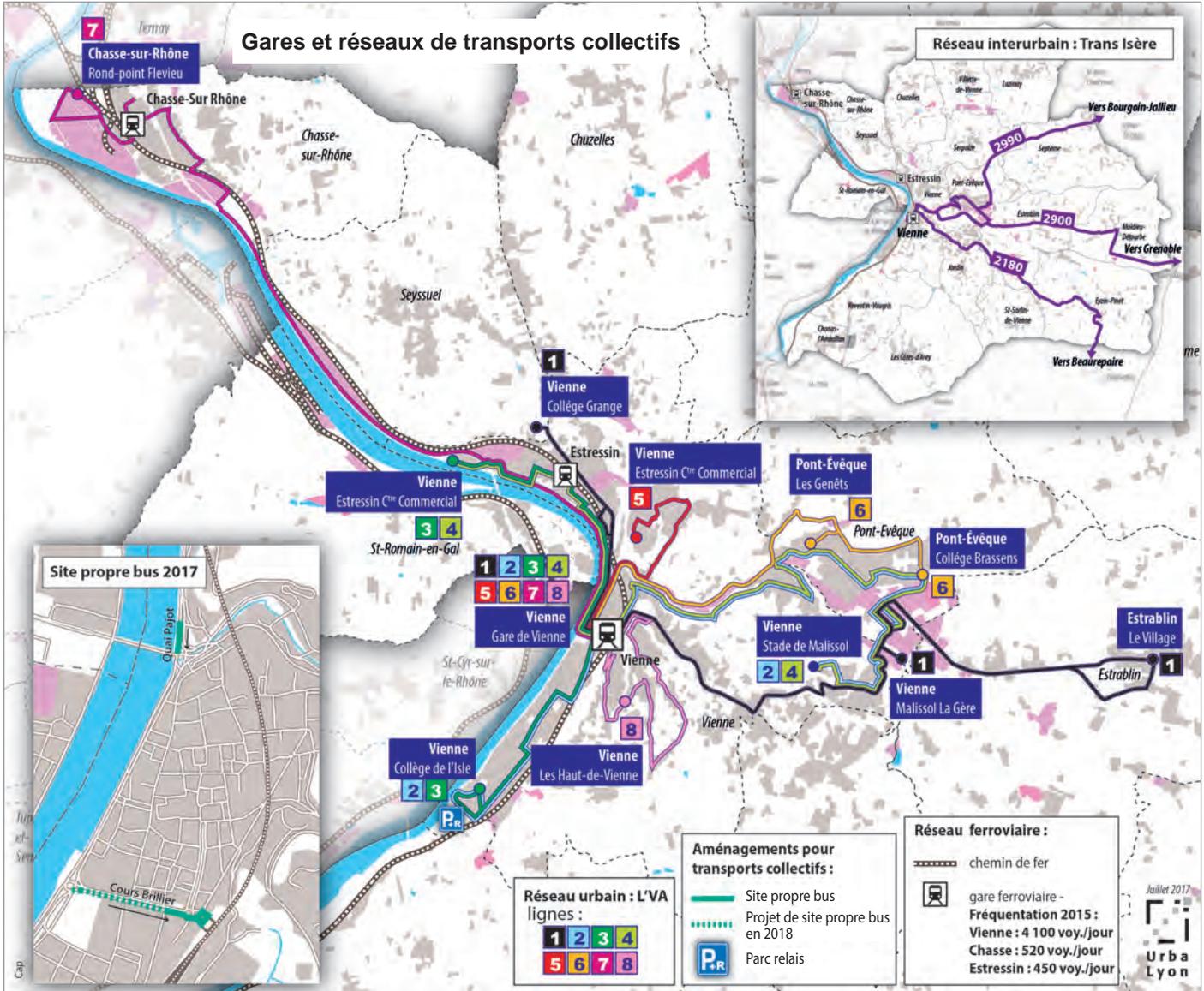
Depuis 2012, Vienn'Agglo a principalement concentré ses efforts sur le développement des pratiques de covoiturage et de services d'autopartage.

Par ailleurs, l'évolution de l'accidentologie est stable, avec des aménagements en continu réalisés par les communes sur les secteurs les plus problématiques. L'amélioration globale de l'accessibilité (PAVE) reste à poursuivre.

Les actions en lien avec la réalisation d'un schéma de circulation des marchandises et la création d'un nouveau pont entre les deux rives du Rhône n'ont pas été amorcées.

**Etat d'avancement des 21 actions du PDU**  
en lien avec l'enjeu d'apaisement  
et de diminution de la part du trafic motorisé





## B - S'appuyer sur un réseau de bus performant et réellement concurrentiel à la voiture particulière et valoriser l'usage du réseau ferroviaire

### CE QUE DIT LE PDU

**Le développement d'une offre en transports collectifs concurrentielle à l'usage de la voiture est un des enjeux majeurs du PDU. Il s'agit d'améliorer la performance du réseau de bus, de la multimodalité pour l'accès aux zones d'emplois et de renforcer l'offre et l'usage du train et des cars.**

#### Développer un réseau de bus urbain maillé et performant

L'objectif du PDU est de renforcer l'offre, voire d'étendre le réseau de bus pour continuer à desservir les zones les plus denses de l'agglomération, connectées au pôles d'échanges (gare et P+R).

La qualité du niveau de service des lignes TC (fréquence, vitesse commerciale, temps de parcours) et la cohérence tarifaire (TER, stationnement, TC) sont nécessaires pour que le fonctionnement des P+R et l'usage des TC soient performants.

Pour les territoires moins denses, le transport à la demande (TAD) doit être développé, notamment en rabattement vers les gares et principales zones d'activités.

#### Renforcer l'accessibilité TC aux principales zones d'emplois

Le PDU se fixe comme objectif d'améliorer la desserte TC des zones d'emplois. Les zones de Chasse-sur-Rhône, Leveau, Pont-Evêque/Estrablin, Reventin-Vaugris/Chonas l'Amballan et de l'Espace Saint-Germain sont notamment visées. Cette desserte pourra s'organiser soit par l'extension de ligne régulière, soit par la mise en place d'un TAD. Lorsque la desserte existe déjà, des efforts d'amélioration des temps de parcours devront être effectués en heure de pointe.

#### Favoriser le report modal pour les flux d'échanges avec les territoires voisins

Pour les déplacements longues distances, notamment domicile-travail, l'usage du train doit être renforcé par rapport à celui de la voiture individuelle. L'accès aux agglomérations voisines de Lyon et Valence est concerné. Des améliorations sur les fréquences, l'accès aux gares et l'intermodalité sont visées. La réouverture de la gare de Reventin-Vaugris est également inscrite dans le PDU.

Le réseau de cars interurbains doit également être mieux pris en compte et renforcé notamment pour les liens avec les territoires non desservis par le réseau ferroviaire (nord Isère, Beaurepaire...).

#### Rappel du Cadre légal

Pour les transports collectifs, le PDU vise notamment à assurer (article L1214-2 du code des Transports) :

- Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants.
- L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières [...] à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage.
- L'organisation d'une tarification et d'une billetterie intégrées pour l'ensemble des déplacements [...] favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes.

## Des efforts engagés, mais à poursuivre pour améliorer l'attractivité des réseaux de transports collectifs

L'offre ferroviaire a progressé en 2012 améliorant le service et la fréquentation du TER. Le réseau de bus urbain L'va connaît une progression de sa clientèle et le transport à la demande (TAD) étoffe ses services, notamment en direction des entreprises. En parallèle, le réseau de bus souffre toujours de conditions de circulation difficiles, dégradant sa performance au cœur de Vienne.

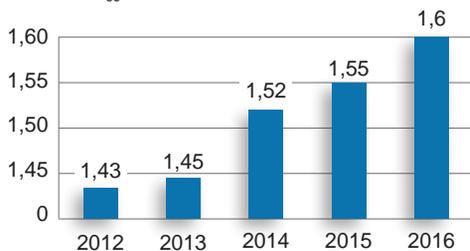
**+ 11 %**  
de fréquentation  
sur les bus urbains  
entre 2012 et 2016

B1

**Une offre et une fréquentation des bus urbains en hausse, mais une performance du réseau en légère baisse**

Évolution du nombre de voyages réalisés sur le réseau L'va (en millions)

Source : ViennAgglo



**Une offre et un usage des bus en progression**

Depuis 2012, le réseau de bus L'va a connu une seule évolution majeure de son réseau avec le renforcement de la ligne 3 en décembre 2013, qui a permis d'augmenter les liaisons entre la gare de Vienne (cadencée sur les horaires de TER de Lyon) et le P+R Sud, via L'Espace Saint-Germain.

La fréquentation du réseau L'va progresse de manière régulière, avec une hausse de 11% entre 2012 et 2016, pour atteindre près 1 600 000 voyages/an en 2016.

**Une légère baisse  
moyenne des vitesses  
commerciales :**  
**- 7 %**  
entre 2012 et 2015

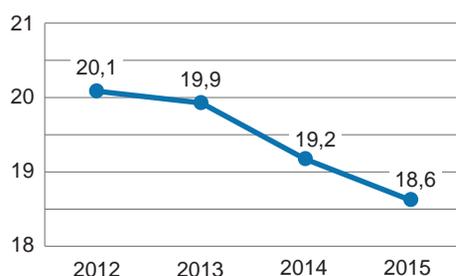
**Une performance des lignes qui peine à progresser**

Au-delà de l'amélioration de l'offre et de la fréquentation des transports collectifs, le PDU affiche un objectif d'amélioration de la vitesse commerciale des bus. Celui-ci n'est pour l'instant pas atteint, avec une baisse moyenne de -7% entre 2011 et 2015.

Sur cette période, seules les vitesses commerciales des lignes 4 et 6 sont restées stables. La ligne 8 (-17%) et la ligne 1 (-11% et -44% entre 2013 et 2014) sont particulièrement concernées par cette baisse qui s'explique en partie par les travaux sur voiries entrepris ces dernières années. Le nombre important de plateaux imposent aux bus une réduction très importante des vitesses pour permettre leurs passages.

Évolution des moyennes de vitesses commerciales des lignes urbaines du réseau L'va (en km/h)

Source : ViennAgglo



### Une nouvelle section en site propre bus prévue pour 2018

L'attractivité et l'amélioration de la performance du réseau de bus urbain passe notamment par l'aménagement de sections en site propre dans les secteurs les plus congestionnés. Des premiers aménagements sont attendus début 2018 pour l'aménagement d'un couloir bus sur le cours Brillier (en montée), avec également une priorité au feux au niveau du carrefour cours Brillier / cours Verdun.

Pour autant, sans réorganisation du trafic automobile et pour ne pas aggraver la charge de trafic constatée au niveau de la place Saint-Louis, l'opportunité d'aménagements d'autres couloirs bus semble contrainte en l'état actuel.

**Un premier couloir de bus  
sur le cours Brillier  
prévu pour la fin 2018**



Section en site propre bus sur le cours Brillier

Source : Urbalyon

Depuis 2012,  
environ  
**12 000**  
voyages par an  
sur les lignes de TAD



Usagers du TAD L'va à Vienne - Source : ViennAgglo



TER en direction de Lyon - Source : ViennAgglo

## B2 Le développement du Transport à la demande

### Huit zones de TAD pour permettre une desserte de toutes les communes

En complément du réseau urbain, le transport à la demande (TAD) permet d'offrir (sur réservation préalable) à l'ensemble des habitants une alternative à la voiture individuelle. Ce réseau TAD est découpé en 8 zones qui intègrent l'ensemble des communes de ViennAgglo. Plus de 300 points d'arrêts sont proposés, offrant des liaisons TC vers la gare TER la plus proche (Vienne ou Chasse sur Rhône).

### Un nombre de réservation en légère hausse

Depuis 2012, la plupart des lignes (zones) connaît une fréquentation stable voire en légère hausse, avec au global environ 12 000 réservations chaque année.

### Une desserte des zones d'activités par un TAD en lien avec les gares SNCF

Par ailleurs, depuis janvier 2014, le service L'va sur demande Entreprises a été mis en place. Il propose aux actifs des zones d'activités des Platières à Chasse-sur-Rhône, du Saluant à Reventin-Vaugris et du Rocher à Estrablin, une liaison TC depuis les gares voisines (Chasse-sur-Rhône ou Vienne) avec des horaires adaptés à celui des TER en direction de Lyon.

Ces deux dernières années, la fréquentation de ces services s'est avérée faible (6 réservations dont 3 pour une même société). De plus, le bilan du TAD Entreprise a montré une importante utilisation individuelle du transport. En octobre 2016 une société de la zone des Platières, incitait ses salariés à bénéficier de ce mode de transport. Depuis cette date, des réservations sont faites quotidiennement. Ce service est déclenché dès lors que trois personnes réservent une course.

## B3 Des services et un usage du TER qui s'améliorent

### 2012 : un renforcement de l'offre TER et de la fréquentation

ViennAgglo dispose de 3 gares, à Chasse-sur-Rhône, Estressin et Vienne. Depuis 2012, l'évolution de l'offre TER s'est stabilisée après une forte amélioration du service en 2008, avec notamment le cadencement des trains et le réaménagement des gares. La fréquentation continue d'augmenter, avec en moyenne +4% entre 2012 et 2015. La gare d'Estressin a quant à elle bénéficié en 2012 d'une forte amélioration de son niveau de service en direction de Lyon, avec une fréquentation à la hausse de +15%.

### De nouveaux services pour amélioration l'intermodalité

Parallèlement, une nouvelle tarification intermodale a été mise en place en 2013 (T-Libr) par les partenaires du SMT AML, facilitant les déplacements intermodaux entre le TER et les réseaux urbains de Lyon et Vienne. Une signalétique intermodale en gare de Vienne a été également installée pour clarifier les liaisons TC et améliorer la lisibilité du site.

Plus largement, la communication et la promotion des pôles d'échanges a été renforcée (gares, P+R sud).

**+4%**  
de fréquentation moyenne  
des gares  
entre 2012 et 2015

**9%**  
des déplacements entre les  
agglomérations de Lyon et  
Vienne sont faits en TER  
(+2 points entre 2006 et 2015)

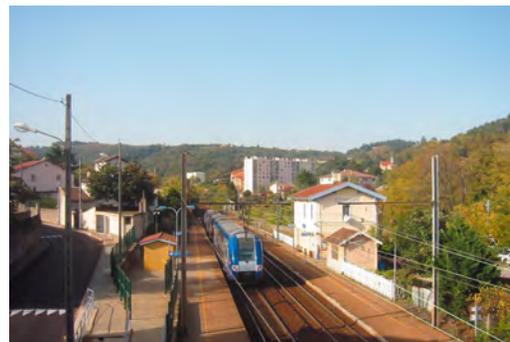
## B4 Un développement urbain des gares qui se renforce

Le PDU a inscrit comme objectif la cohérence entre aménagement urbain et transport (TC, modes actifs). A ce titre, le renforcement de l'urbanisation autour des gares est notamment prévu.

En 2013, dans le cadre de la démarche « Urbagare », portée par le Pôle Métropolitain, un potentiel mutable de 12ha autour de la gare d'Estressin a été identifié, avec une stratégie de renouvellement du foncier industrielle et de densification du tissu pavillonnaire existant.

Aujourd'hui, dans le cadre de la révision du PLU de Vienne, une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) est prévue («Vienne Sévenne») pour permettre le développement résidentiel et tertiaire du quartier, et l'aménagement d'espaces publics majeurs facilitant les liens avec la gare, le parc du Rhône et le parc Bêchevienne notamment.

Par ailleurs, le quartier de gare de Chasse-sur-Rhône a connu un développement urbain significatif ces dernières années. Depuis 2012, 39 logements ont été livrés dans le cadre de la ZAC de la Gare (opérations du bailleur de la Société Dauphinoise pour l'Habitat). Une autre opération de 36 logements est en cours à proximité de la gare (livraison 2018, ICF Habitat).



Gare de Vienne Estressin - Source : Urbalyon

## B5 Une mise en accessibilité du réseau de transport en continu

Dès 2007, ViennAgglo s'est dotée d'un Schéma Directeur d'Accessibilité permettant de planifier la mise en accessibilité des points d'arrêts du réseau urbain ainsi que du matériel roulant (cf loi du 11 février 2005).

Malgré les importants efforts financiers consentis par ViennAgglo depuis 2007 pour la mise en accessibilité de son réseau de transport (180 k€/an pour les points d'arrêts et achat d'un bus accessible par an), il restait, en 2015, 126 quais bus à aménager.

L'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées introduit la mise en place par les AOT d'un Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'accessibilité Programmée (Sd'AP). Réalisé en 2015, ce nouveau document permet de bénéficier d'un délai de 3 ans supplémentaire pour rendre le réseau accessible, selon de nouvelles conditions (obligation d'accessibilité du service de transport qui ne concerne plus la totalité des points d'arrêts, mais ceux jugés prioritaires).

Fin 2016, ViennAgglo dispose d'un parc de bus (24 véhicules) entièrement accessibles et de 123 quais bus accessibles (sur 249). Depuis 2016, le budget annuel alloué à l'aménagement des quais bus s'élève à 300 k€.



Arrêt de bus accessible aux Personnes à Mobilité Réduite, P+R Sud de Vienne - Source : Urbalyon

**B6** **La gare de Reventin-Vaugris : un projet dans l'attente de financement**

Afin d'améliorer l'accessibilité ferroviaire du sud de ViennAgglo, le PDU a inscrit la réouverture de la gare de Reventin-Vaugris. Ce projet est également évoqué dans le Contrat de Plan Etat-Région (CPER 2015-2020) et confirmé dans son avenant signé début 2017, sur un financement des études. Rien n'a été activé à ce jour.

**B7** **D'autres actions d'amélioration de l'intermodalité encore à mener, voire à réinterroger**

Quelques actions inscrites dans le PDU pour l'amélioration de l'intermodalité n'ont pas encore été engagées, notamment la création d'un nouveau P+R en amont de la congestion et le réaménagement du parking de la gare d'Estressin. L'aménagement d'un dispositif pour prendre son vélo dans le bus a été proposé dans le cadre du PDU, mais au regard des contraintes d'exploitation supplémentaires que cela engendrerait pour le réseau de bus, le projet n'a pas été activé.

**B8** **Navettes fluviales : un développement jugé peu opportun**

En 2011, ViennAgglo a réalisé une étude de faisabilité pour la mise en place d'une navette fluviale sur le Rhône. Les aspects techniques, juridiques, environnementaux et financiers ont ainsi été étudiés.

Si aucune difficulté majeure n'apparaît dans les 3 premiers volets, c'est bien le volet financier qui a mis un terme à ce projet en l'état actuel des choses. Entre les installations d'accostage et l'achat d'un bateau, l'investissement représente environ 1,5 millions d'euros. Quant au fonctionnement annuel, il représentait 350 000 euros.

## Bilan de l'amélioration des réseaux TC et de l'intermodalité

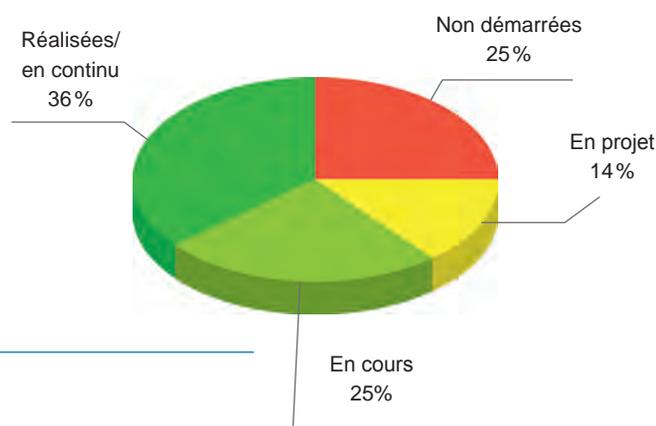
Avec trois gares TER, le territoire de ViennAgglo est relativement bien desservi par le réseau ferroviaire. L'offre a été largement améliorée en 2012 par la Région, bénéficiant notamment à Estressin qui a connu une forte hausse de sa fréquentation. Aucune étude n'a été engagée à ce jour pour l'ouverture d'une quatrième gare à Reventin-Vaugris .

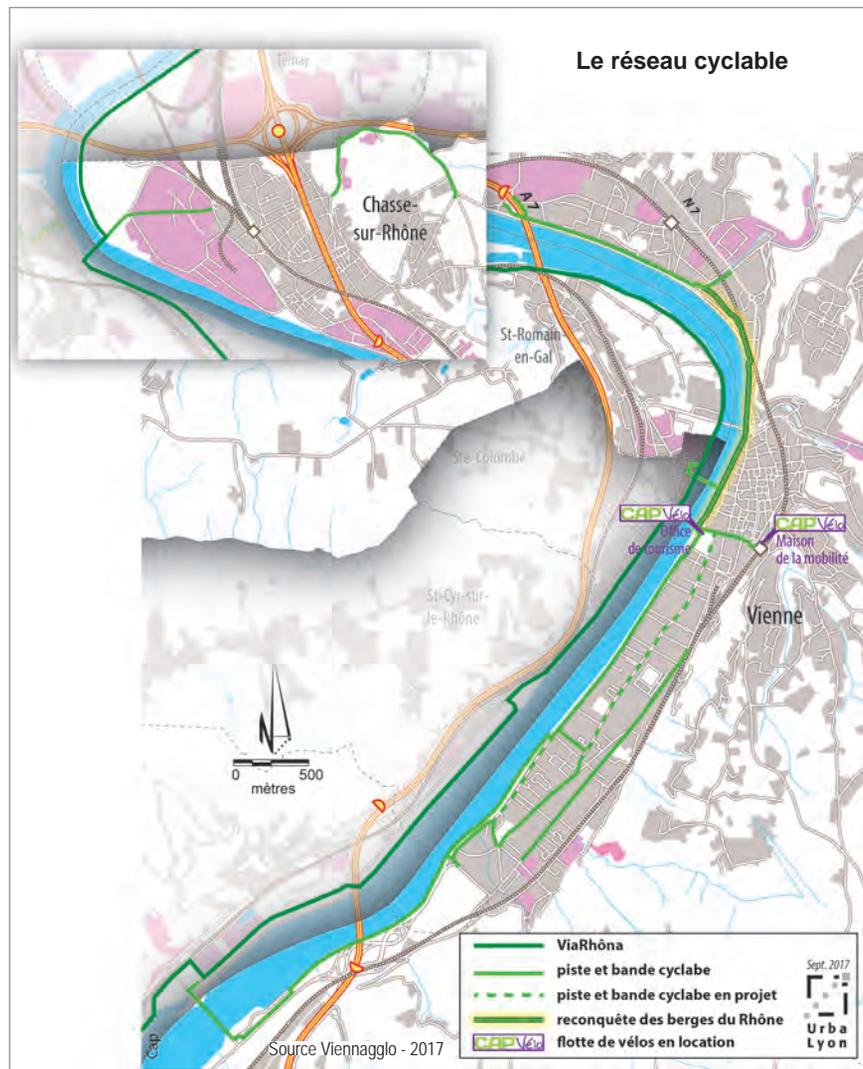
Depuis 2012, le réseau de bus urbain a connu peu d'évolutions majeures, hormis le renforcement des fréquences entre la gare de Vienne et le P+R Sud de Vienne. La clientèle sur les huit lignes régulières du réseau L'va progresse chaque année, mais la performance globale du réseau reste dégradée, notamment à cause de la congestion récurrente en accès au pôle d'échanges de la gare de Vienne.

En complément du réseau de bus, des navettes TAD ont été mises en service pour l'ensemble des communes du territoire, découpé en 8 zones. Le nombre de réservation reste relativement stable depuis 2012. En 2014, le service TAD s'est renforcé à destination des entreprises, avec la création de liaisons entre les zones d'activités et les gares du territoire.

De nouveaux services (tarification multimodale, TAD, signalétique) ont permis une amélioration de l'intermodalité, notamment en direction des usagers du train. Pour favoriser le report modal vers le TC, la création de nouveau parc-relais en entrée de ville, en amont de la congestion, est notamment à engager.

**Etat d'avancement des 28 actions du PDU**  
en lien avec l'enjeu d'amélioration de la performance  
du réseau de bus et de l'intermodalité





## C - Développer l'usage des modes actifs

### CE QUE DIT LE PDU

**Le développement des modes actifs se traduit dans le PDU par la construction d'un réseau cyclable armature, qui doit notamment s'appuyer sur le projet d'axe fort en rive gauche du Rhône, dans la ville centre. A l'échelle des communes, les cheminements piétons doivent être sécurisés.**

#### Créer un réseau cyclable armature et développer les services vélo

Pour développer le réseau cyclable, le PDU prévoit notamment de s'appuyer sur les projets de la ViaRhôna et de la Voie Verte des Confluences. Le développement des liaisons intercommunales est également ciblé.

Pour accompagner le développement des infrastructures et encourager la pratique cycliste, le PDU prévoit la mise en place de services dédiés : jalonement, stationnement (box, arceaux,...), location en libre service, communication,...

#### Améliorer et sécuriser les itinéraires piétons entre pôles générateurs

L'amélioration des déplacements piétons est également un des objectifs du PDU. Elle est à organiser à l'échelle des communes, notamment par une meilleure sécurisation des itinéraires entre les différents pôles attracteurs. La réorganisation et la modération des circulations motorisées doit également y contribuer.

#### *Rappel du Cadre légal*

Pour les modes actifs, le PDU vise notamment à assurer (article L1214-2 du code des Transports) :

- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements en opérant [...] le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste,
- Le développement [...] des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied.

## Le développement d'une politique cyclable

Le développement de la pratique du vélo repose à la fois sur un meilleur partage de la voirie, sur l'aménagement de bandes et pistes cyclables et sur le développement des services (location, stationnement, jalonnement, etc.). En mobilisant l'ensemble de ces leviers, ViennAgglo met en œuvre une politique cyclable relativement volontariste depuis plus de 5 ans.

### C1 Le développement d'aménagements cyclables

**+ 5,9 km**  
de voie verte  
entre 2011 et 2016

**Un trafic vélo  
à la hausse  
sur la plupart des compteurs**  
(exemple : **+ 9 %**  
quai Riondet  
entre 2015 et 2016)

#### Un schéma directeur vélo adopté en 2013

Depuis 2013, un budget spécifique est attribué chaque année (de l'ordre de 300 000€) pour la réalisation d'aménagements cyclables (2/3 pour la ville de Vienne, 1/3 pour les autres communes de l'agglomération).

Cela a permis plusieurs réalisations majeures :

- 1,4 km de voie verte sur les quais du Rhône à Vienne entre la halte nautique et le carrefour de la D1407 et la N7 (travaux en cours, livraison d'ici 2019). Dans le cadre de ce projet, une voie de 3 m de large sera réservée côté Rhône aux cheminements piétons et cycles séparée de la RN7 par une jardinière. Ce projet permettra de connecter les aménagements réalisés au Sud et au Nord de Vienne.
- 1,2 km de voie verte sur les quais Frédéric Mistral et Riondet,
- 700 m de voie verte, route de Givors à Chasse sur Rhône,
- un cheminement sécurisé sur le pont barrage de Reventin-Vaugris en 2013 par le conseil départemental de l'Isère,
- l'aménagement d'une voie verte sur la passerelle de Sainte Colombe en 2013 par le conseil départemental du Rhône.

#### La construction d'un axe cyclable structurant nord-sud

Ces aménagements cyclables complètent la ViaRhôna en rive droite du Rhône. Depuis 2011, ce sont près de 10 km d'aménagements cyclables réalisés sur le pays viennois. Progressivement se constitue ainsi un axe cyclable nord-sud, aménagé sur les deux rives du Rhône dans la partie centrale de l'agglomération.

### C2 Des services vélo qui s'étoffent

#### L'amélioration de l'information et de la promotion du vélo

Pour encourager la pratique du vélo, plusieurs événements ou campagnes de sensibilisation sont organisés chaque année sur le territoire : challenge mobilité de la Région Auvergne Rhône-Alpes, fête du vélo (juin), semaine de la mobilité (septembre), etc.

Depuis 2015, la Maison de la mobilité, installée à proximité de la gare SNCF de Vienne, est un lieu unique d'informations sur l'offre de transport du pays viennois. Elle propose notamment un service de location courte durée de vélos mécaniques et à assistance électrique pour les trajets de rabattement/diffusion, notamment en intermodalité avec les transports collectifs du pôle d'échange de la gare de Vienne.



Cyclistes devant la Maison de la mobilité à Vienne  
Source : ViennAgglo

LES ACTIONS MISES EN ŒUVRE



Image du projet de la future voie verte quai Pajot, à Vienne - Source : ViennAgglo



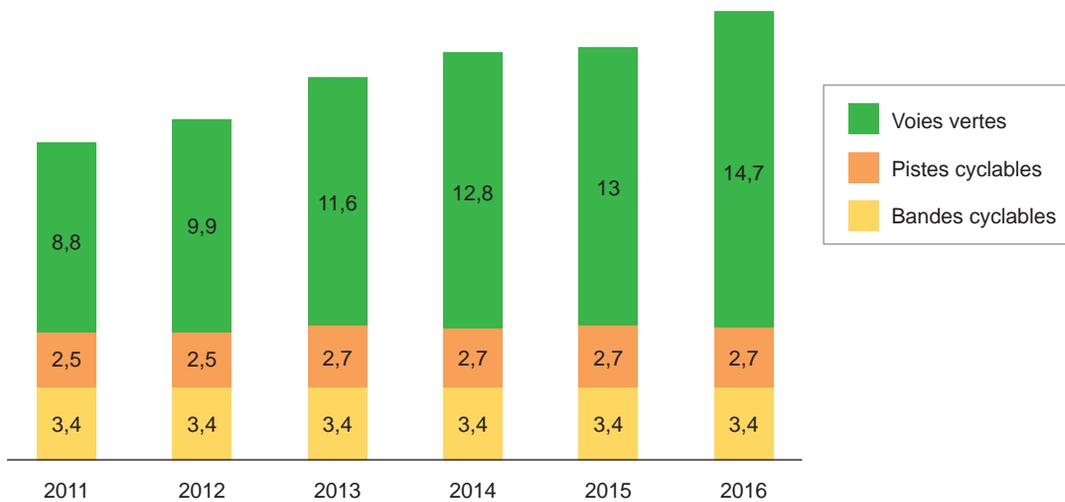
Gare de Vienne : consigne vélo aménagée par la Région en gare de Vienne - Source : Urbalyon



Passerelle Sainte-Colombe aménagée pour les modes actifs en 2013 - Source : Urbalyon

Evolution du linéaire cyclable entre 2011 et 2016 (en km)

Source : ViennAgglo



**+200**  
arceaux vélos aménagés  
entre 2012 et 2016

Depuis 2012,  
en moyenne plus de  
**30 000 Km/an**  
parcourus par  
les vélos « entreprises »

Depuis 2012,  
en moyenne  
**900**  
locations vélo par an  
à l'Office du tourisme

### Le déploiement du stationnement vélo

Entre 2012 et 2016, plus de 200 arceaux vélos ont été installés sur le territoire d'agglomération, majoritairement sur Vienne, à proximité des pôles générateurs, et en complément des 250 existants. Depuis 2011, des consignes à vélo sont également installées pour offrir aux usagers une solution de stationnement sécurisée : Espace Saint Germain (20), parkings de Saint Marcel (22), du Centre Ancien (20) et Effia (10), gymnase Georges Brun (5), rue de l'éperon (28), ainsi que dans les gares.

### La mise en place de dispositifs de location de vélo

Depuis 2010, Vienn'Agglo accorde une subvention aux entreprises, administrations et associations qui mettent à disposition des vélos à leur personnel. Par bénéficiaire, le montant de l'abonnement s'élève à 145€/an pour un vélo mécanique et à 365€/an pour un vélo à assistance électrique. Un service d'entretien est proposé. Le nombre de vélos mis à disposition augmente chaque année pour atteindre 124 vélos en 2016, répartis sur 22 structures partenaires. Depuis 2012, c'est en moyenne 31 000 km / an qui sont parcourus, soit environ 260 km/an/vélo.

L'office du tourisme propose également la mise à disposition de vélos depuis 2012. En moyenne, ce sont près de 900 vélos loués chaque année par les touristes ou visiteurs.

## C3

### Des actions qui améliorent l'accessibilité et les itinéraires piétons

#### Le PAVE, une mise en œuvre partielle

Dans le cadre de l'élaboration du Plan d'accessibilité de la voirie et de mise en valeur des espaces publics (PAVE), acté en 2011 par l'agglomération, la plupart des communes a commencé à réaliser des aménagements améliorant les déplacements des piétons et leur sécurité : nouveaux passages piétons, aménagement de trottoirs et abaissements avec bande d'éveil de vigilance podotactile, etc.

Pour certaines communes, le travail préalable de diagnostic reste à finaliser (Vienne) ou à réaliser complètement (Serpaize et Saint-Sorlin)

#### Le réaménagement des espaces publics : une opportunité pour améliorer le confort et la sécurité des piétons

La réalisation d'opérations de rénovation urbaine est aussi l'occasion de repenser et réaménager les espaces publics et le maillage viaire des quartiers, pour offrir une meilleure sécurité et accessibilité aux modes actifs. A titre d'exemple, la rénovation du quartier du Plan des Aures à Pont-Evêque a permis la réalisation d'une zone 30 et un maillage viaire plus favorables aux déplacements piétons.



Plan des Aures : création de voies de circulation en zone 30 avec chicanes et ralentisseurs

Source : Ville de Pont-Evêque

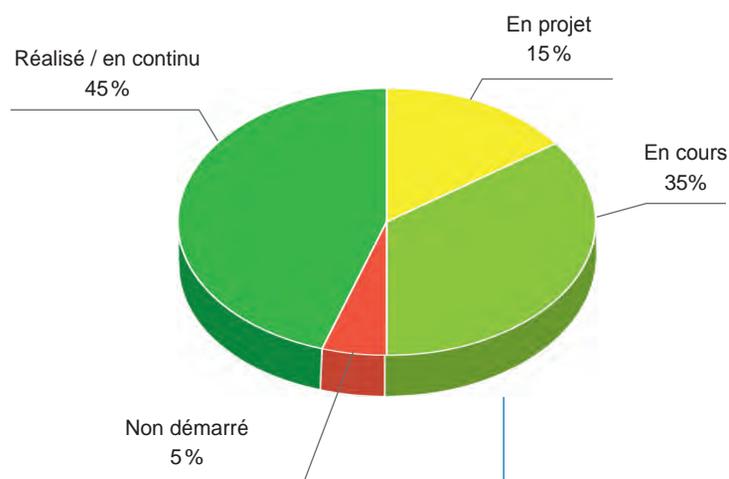
## Bilan du développement des modes actifs

Avec l'adoption d'un schéma directeur cyclable en 2013, ViennAgglo a donné un élan majeur pour la mise en œuvre des actions du PDU en matière de développement des modes actifs. Les aménagements cyclables réalisés depuis 2012 représentent une amélioration significative pour la ville centre, sur lesquels le développement du réseau doit s'appuyer, notamment pour les liaisons avec les communes voisines.

Des efforts importants ont été menés en matière d'offres de service vélo (dispositifs de location, stationnement,...). Pour les structures mettant à disposition des flottes vélo, la pratique tend à se développer.

En matière de sécurité et d'amélioration des itinéraires piétons, le PAVE n'a pu être finalisé et pleinement mis en œuvre. Quelques aménagements d'améliorations et d'accessibilité des piétons ont néanmoins été réalisés par la plupart des communes.

**Etat d'avancement des 20 actions du PDU**  
en lien avec l'enjeu l'enjeu du développement des modes actifs



# Bilan des principales actions du PDU 2012-2017

## Bilan PDU 2012-2017 Synthèse

### Bilan global

#### Plus de la moitié des actions du PDU mises en œuvre (58%)

Le PDU, volontariste dans le nombre des actions et le calendrier de mise en œuvre, affiche un bilan plutôt satisfaisant après 5 ans (2012-2017). Plus de la moitié des actions (58%) sont réalisés ou en cours de réalisation.

#### Développement du vélo : un programme d'actions bien avancé

L'enjeu majeur du développement de l'usage des modes actifs porté par le PDU est atteint, avec une politique ambitieuse de développement du réseau cyclable et des services vélo, notamment dans la ville centre. Les efforts sont à poursuivre pour mailler le territoire, avec également un objectif d'une hausse des pratiques cyclables.

#### Performance des réseaux routiers et TC : des projets structurants à engager

La performance du réseau TC et routier sont étroitement liées et contraintes par la congestion des trafics à Vienne. La réorganisation de la circulation dans Vienne et la reconfiguration de la place St-Louis ne pourront aboutir pleinement sans la réalisation d'autres projets structurants à l'échelle d'agglomération, comme le complément de l'échangeur Sud de Vienne et la Liaison Est-Nord.

### Enjeux et perspectives

#### Améliorer les liens avec la rive droite

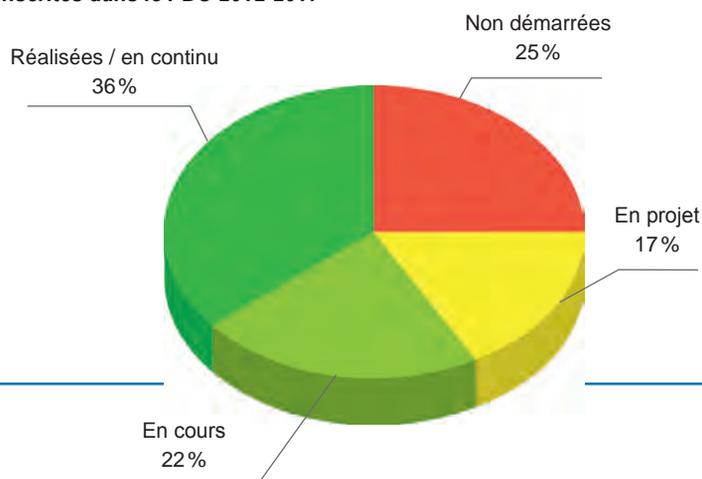
Dans le cadre de la prochaine fusion entre la Communauté de communes de la Région de Condrieu et ViennAgglo, prévue pour le 1er janvier 2018, de nouveaux objectifs en matière de mobilité seront à définir pour satisfaire aux enjeux de ce nouveau territoire. Les liaisons inter-rives notamment en TC, seront nécessairement à développer.

#### Renforcer le renouvellement du parc automobile et bus

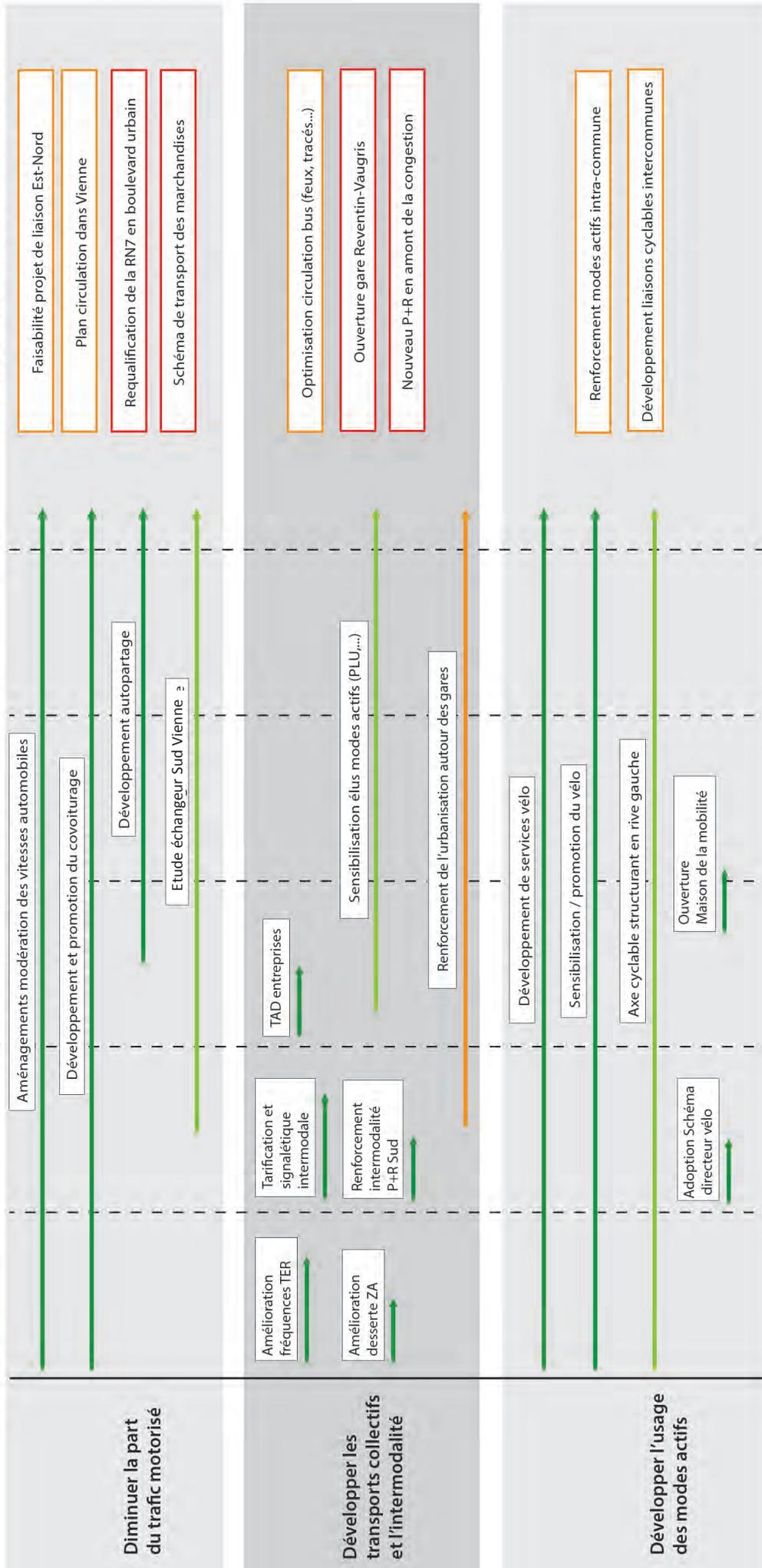
L'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des consommations énergétiques est un enjeu majeur pour les politiques de mobilité. Dans le cadre du PDU, des actions pour favoriser le renouvellement du parc automobile, notamment auprès des professionnels, pourraient être envisagées (exemple : aide à l'acquisition de véhicules moins polluants).

La diversification du mix énergétique pour le parc de bus L'va serait également à renforcer, afin de réduire le recours aux énergies fossiles.

Etat d'avancement global des actions inscrites dans le PDU 2012-2017



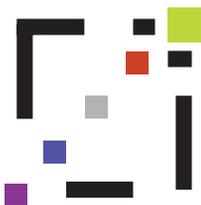
# Principales actions à mener



**Légende**  
→ Action réalisée / en cours  
→ Action en projet  
→ Action non démarrée

Equipe projet  
**Benoit Provillard**,  
 chef de projet  
**Quentin Lavergne**,  
 assistant d'études  
**Véronique Pelot**,  
 documentaliste  
**Philippe Capel**,  
 cartographe  
**Marie-Pierre Ruch**,  
 mise en pages  
 sous la direction de  
**Sébastien Sperto**

Agence d'**Urbanisme**  
aire métropolitaine **Lyon**naise



Tour Part-Dieu, 23<sup>e</sup> étage  
129 rue Servient - 69326 Lyon Cedex 03  
Tél. 04 81 92 33 00 - Fax 04 81 92 33 10  
[www.urbalyon.org](http://www.urbalyon.org)

Métropole de Lyon, Etat, Département du Rhône, Sepal, Sytral, Région Auvergne Rhône-Alpes, Epora, Pôle métropolitain, Communautés d'agglomération de la Porte de l'Isère, du Bassin d'Annonay, du Pays Viennois, Communautés de communes de l'Est Lyonnais, de la Vallée du Garon, des Vallons du Lyonnais, du Pays de l'Arbresle, du Pays de l'Ozon, du Pays Mornantais, Communes de Bourgoin-Jallieu, Lyon, Romans-sur-Isère, Tarare, Vaulx-en-Velin, Vénissieux, Villeurbanne, Syndicats mixtes des Scot de l'Ouest Lyonnais, de la Boucle du Rhône en Dauphiné, de la Dombes, des Monts du Lyonnais, des Rives du Rhône, du Beaujolais, du Nord-Isère, du Val de Saône-Dombes, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, Chambre de commerce et d'industrie Lyon Métropole, Chambre de métiers et de l'artisanat du Rhône, Caisse des dépôts et consignations, Grand Lyon Habitat, Lyon Métropole Habitat, Opac du Rhône, Syndicat mixte de transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise, Syndicat mixte du Grand Parc Miribel Jonage

Directeur de la publication : **Damien Caudron**

Référent : **Benoit Provillard** 04 81 92 33 65 [b.provillard@urbalyon.org](mailto:b.provillard@urbalyon.org)

Infographie : Agence d'urbanisme