

Organiser les mobilités : ZAE de la CCEL

Recommandations pour l'aménagement des ZAE de la communauté de communes de l'Est lyonnais (CCEL)

SEPTEMBRE
2025



Organiser les mobilités

FAVORISER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE AUX ZONES D'ACTIVITÉS

CONTEXTE / CONSTATS / PROBLÉMATIQUE

Des alternatives à la voiture individuelle encore peu concurrentielles

Une dispersion des déplacements en lien avec les zones d'activités (géographique - zones d'activités étendues - et temporelle - salariés en service continu ou discontinu). Du fait de cette dispersion, la desserte en transport collectif reste trop peu concurrentielle pour constituer une alternative crédible à la voiture individuelle pour les déplacements des salariés.

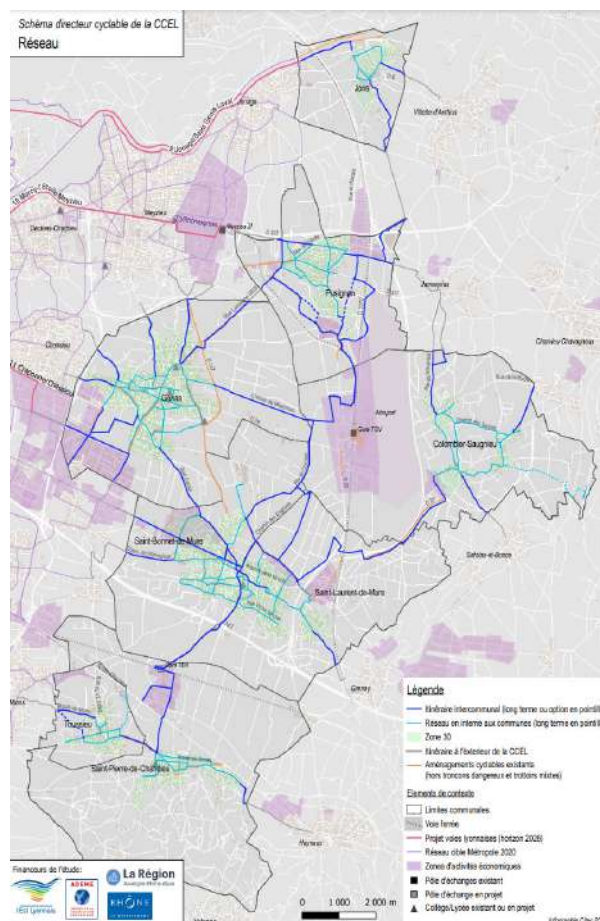
Des discontinuités d'itinéraires cyclables entre les zones d'activités et :

- les pôles urbains et principaux pôles d'échange à proximité,
- les itinéraires cyclables structurants desservant le territoire, et en lien avec les territoires voisins,

Un schéma directeur cyclable élaboré par la CCEL vise à répondre aux enjeux de développement d'un réseau cyclable liant les zones d'activités aux polarités du territoire.

SYTRAL Mobilités, autorité organisatrice des mobilités compétente en matière d'organisation de l'offre de transport collectif et de covoiturage sur le territoire de la CCEL, a également coordonné le développement d'une offre.

Schéma directeur cyclable - Réseau cyclable cible © CCEL, Citec



ENJEUX / DÉFINITIONS

Améliorer les liaisons tous modes en lien avec les zones d'activités pour inciter à des mobilités plus vertueuses

Développer une palette de solutions de mobilités en alternative à la voiture individuelle pour les salariés des ZA,

- en s'appuyant sur une offre de transport collectif structurante comme armature de l'offre de mobilité,
- en aménageant des liaisons modes actifs sécurisées et continues entre les zones d'activités, les polarités urbaines et principaux lieux d'intermodalité,
- en facilitant les mobilités actives sécurisées au sein des ZAE et des lots qui les composent,
- en intégrant les projets de transport et de mobilité structurant portés par la CCEL et les territoires voisins,
- en incitant à des usages plus partagés de la voiture,

Accompagner le développement de solutions de transport de marchandises plus vertueuses, s'appuyant sur des projets de transport de fret sur le territoire (CFAL, Lyon-Turin).

Organiser les mobilités

FAVORISER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE AUX ZONES D'ACTIVITÉS

LEVIER D'ACTION N°1

Améliorer la desserte en transport collectif vers les ZA en partenariat avec les AOM

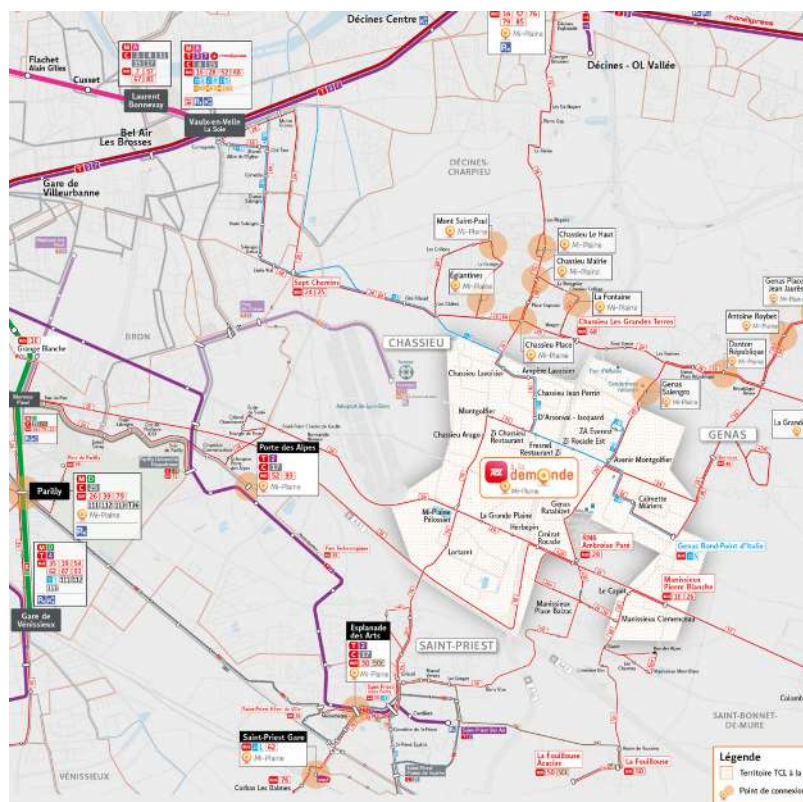
Pour les projets de zones d'activités : en amont de la création de la zone, privilégier une localisation proche des infrastructures de transport en commun existantes ou à venir sur le territoire.

Pour les zones existantes - en particulier celles accueillant des bureaux / activités / services, renforcer l'attractivité des transports en commun en s'appuyant sur un réseau hiérarchisé, articulé autour d'axes TC structurants existants ou à venir : Ligne de l'Est Lyonnais, projet de CFEL Lyon-Meyzieu-Crémieu, projet de NFL et projet de réouverture de la halte ferroviaire de Toussieu-Chandieu.

Organiser et améliorer la desserte TC de maillage en complémentarité de ce réseau armature, en étudiant l'opportunité :

- de renforcer l'offre de maillage pour améliorer l'attractivité des transports en commun (itinéraire et arrêts, niveau d'offre : fréquence et amplitude de desserte).
- d'adapter la desserte en cohérence avec les besoins de déplacements des salariés (service continu / discontinu).
- d'étendre les services de transport à la demande aux zones d'activités d'envergure métropolitaine, à l'image du service de TAD dynamique TCL Mi-Plaine.

Articuler les lignes de bus à l'interface entre les différentes autorités organisatrices des mobilités (SYTRAL Mobilités / Région).



Service de TAD dynamique TCL Mi-Plaine :

Des connexions à améliorer en lien avec Meyzieu et les principaux pôles urbains de la CCEL ?

Un potentiel de développement du service à d'autres zones d'activités tertiaires / généralistes de l'est lyonnais ?

Transport à la demande - Mi Plaine
© SYTRAL Mobilités

Organiser les mobilités

FAVORISER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE AUX ZONES D'ACTIVITÉS

LEVIER D'ACTION N°2

Développer les liaisons cyclables entre les zones d'activités et les polarités urbaines

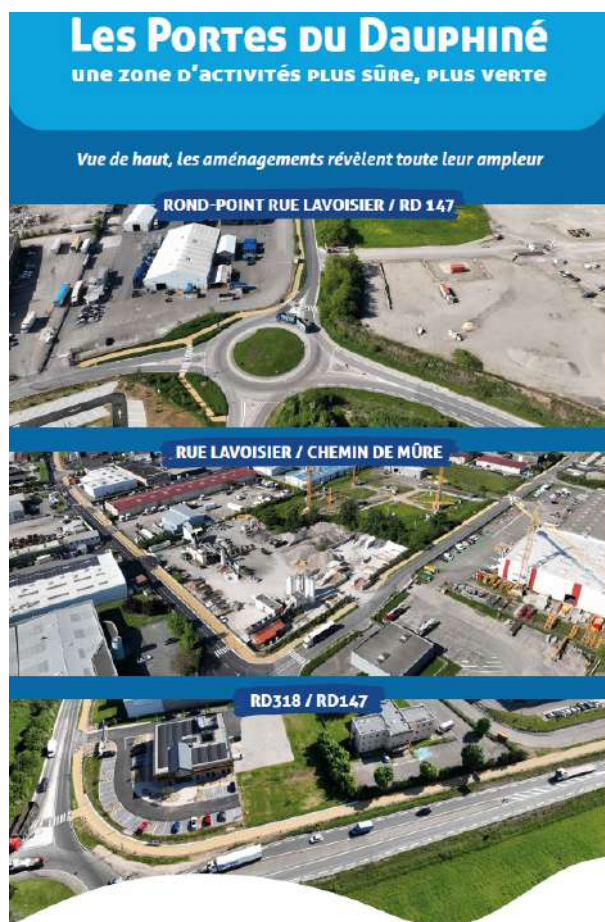
Renforcer l'accessibilité cyclable entre les zones d'activités et les principaux pôles urbains, en s'appuyant sur le schéma directeur des itinéraires cyclables élaboré par la CCEL.

Développer les liaisons cyclables entre les principaux pôles d'échange multimodaux du territoire, en prenant en compte les projets de transport structurants.

Mettre en oeuvre le schéma directeur des itinéraires cyclables en veillant à la continuité, la sécurité, le confort et la lisibilité des itinéraires.

Réaliser des aménagements adaptés au contexte de voirie (vitesse de circulation et niveau de trafic routier), en s'appuyant sur les recommandations du CEREMA : Rendre sa voirie cyclable - Les clés de la réussite.

Assurer la continuité des itinéraires avec les liaisons structurantes développées par les territoires voisins : projets de Voies Lyonnaises développés par la Métropole, projets de liaisons cyclables structurantes envisagées par la CAPI, la LYSED et la Région (CFEL cyclable).





Organiser les mobilités

FAVORISER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE AUX ZONES D'ACTIVITÉS

LEVIER D'ACTION N°3

Inciter à un usage partagé de la voiture individuelle

En partenariat avec SYTRAL Mobilités, poursuivre la promotion de la plateforme de mise en relation En Covoit'RDV pour les déplacements des salariés à destination des zones d'activités du territoire.

Aménager des espaces dédiés au covoiturage au sein des zones d'activité, et à proximité des principaux pôles d'échange de transport en commun.

Dans le cadre d'une démarche de PDME (cf. volet « inciter au changement de comportement »),

- inciter les salariés d'une entreprise ou d'une zone d'activités à organiser leurs trajets en covoiturage.
- étudier l'opportunité de développer un service d'autopartage au sein des zones d'activités pour permettre de mutualiser les flottes d'entreprise(s).



Lane, un service de ligne de covoiturage entre la CAPI et les pôles d'emplois de l'est métropolitain © Lane

En Covoit'Rendez-Vous : plateforme de mise en relation de covoiturage à l'échelle des territoires lyonnais © CCEL

LEVIER D'ACTION N°4

Structurer les flux de marchandises et inciter au report modal en intermodalité avec le ferroviaire

Structurer des itinéraires poids lourds adaptés aux besoins de desserte des zones d'activités, tout en les tenant éloignés des zones résidentielles.

Inciter au report modal des flux de marchandises, en étudiant les opportunités de mutualisation des flux pour recourir à des solutions de transport en intermodalité avec le fret ferroviaire, en lien avec les projets de transport structurants envisagés à moyen / long terme sur le territoire (CFAL, Lyon-Turin, mise à 4 voies St-Fons - Grenay).



encovoit-rdv.com



FRANCE
NATION
VERTE

SYTRAL
MOBILITÉS

Organiser les mobilités

FAVORISER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE AUX ZONES D'ACTIVITÉS

PHASES D'AMÉNAGEMENT ET ACTEURS

Actions à conduire	Enjeux	Phase d'amgt	Leviers / outils	Acteurs
Action 1	Améliorer la desserte TC des ZA	Programmation & Conception, Exploitation	PDME	SYTRAL Mobilités Région (liaisons interurbaines) CCEL
Action 2	Développer des liaisons cyclables vers les principaux pôles urbains		Schéma directeur cyclable CCEL Guides CEREMA	CCEL
Action 3	Partager la voiture : covoiturage et auto-partage		Retours d'expérience de territoires similaires (CAPI / Plaine de l'Ain)	SYTRAL Mobilités CCEL
Action 4	Structurer les flux de marchandises		PDME PDM SYTRAL Mobilités	SYTRAL Mobilités Région (fret) CCEL

Organiser les mobilités

AMÉNAGER LES ZONES D'ACTIVITÉS POUR ASSURER LA QUALITÉ DES DÉPLACEMENTS

CONTEXTE / CONSTATS / PROBLÉMATIQUE

Une place prépondérante de la voiture dans les espaces publics des ZA

Des zones d'activités aménagées pour faciliter les circulations en voiture et en poids lourds, au détriment des autres modes de déplacement :

- échelles de déplacement : des zones d'activités étendues, avec des îlots de grande taille sans perméabilités, qui nécessitent des détours importants pour les piétons et les cyclistes,
- partage de voirie : une place prépondérante de la voiture (espaces de circulation, de stationnement) au détriment des autres modes de circulation et de la qualité des espaces publics (végétalisation, qualité des revêtements, etc.), des mésusages constatés (stationnement sur les emprises dédiées aux modes actifs),
- lisibilité des itinéraires : un réseau viaire majoritairement peu hiérarchisé, qui conduit à un manque de lisibilité des itinéraires au sein des zones d'activités pour les différents modes de déplacements
- confort et sécurité des déplacements internes : des déplacements internes aux zones d'activités souvent peu confortables et sécurisés, y compris pour l'accès à des polarités internes (services, commerces) et aux principaux lieux d'intermodalité,
- accessibilité des zones d'activités : des discontinuités avec les liaisons de niveau intercommunal et des entrées de zones d'activités de zones d'activités souvent peu qualitatives.

Des actions menées récemment par la CCEL pour quatre zones d'activités en renouvellement, ont visé l'amélioration du partage de la voirie entre les modes et à requalifier les espaces publics : Portes du Dauphiné (Saint-Pierre-de-Chandieu), Satolas Green (Pusignan), Mi-Plaine (Genas), ZA du Chanay (Saint-Bonnet-de-Mure).



PA Le Regain, Toussieu : des espaces dédiés aux modes actifs, mais appropriés en intégralité par la voiture © Google Earth

ENJEUX / DÉFINITIONS

Requalifier la voirie en donnant la priorité aux modes actifs, pour faciliter le dernier kilomètre et inciter au report modal

Un enjeu majeur : requalifier la voirie pour tendre vers un meilleur partage entre les modes et une revalorisation des espaces publics, en particulier au sein des zones tertiaires et généralistes.

Des itinéraires modes actifs à améliorer en connexion avec :

- les liaisons d'envergure intercommunale en lien avec les pôles urbains à proximité,
- les principaux lieux d'intermodalité de transport en commun existants / à venir

Des perméabilités à créer au sein des îlots pour des zones d'activités à l'échelle du piéton.

Organiser les mobilités

AMÉNAGER LES ZONES D'ACTIVITÉS POUR ASSURER LA QUALITÉ DES DÉPLACEMENTS

PLU de Saint-Bonnet-de-Mure - OAP n°11 «Secteur du Revolay»
© St-Bonnet-de-Mure

LEVIER D'ACTION N°1

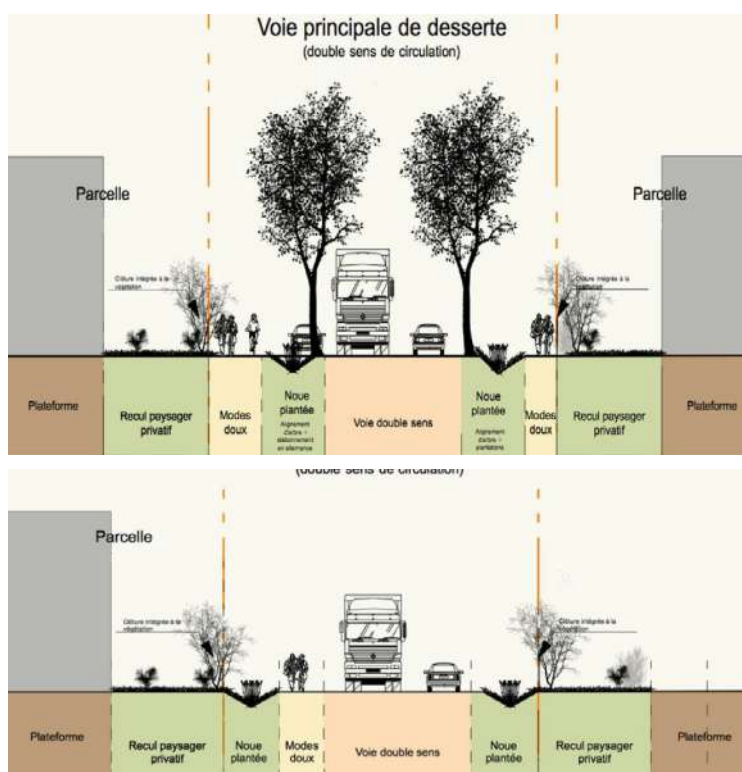
Faire évoluer la trame viaire, en donnant la priorité aux modes actifs

Hiérarchiser le réseau viaire interne aux zones d'activités pour améliorer la lisibilité de la trame viaire.

Concevoir le plan de circulation interne à chaque zone d'activités (limites de vitesse, voies dédiées, ...) pour assurer la sécurité et le confort des usagers, quel que soit leur moyen de déplacement (signalétique, itinéraires, éclairage...).

En appui sur le plan de circulation, favoriser un meilleur partage de la voirie entre les modes en donnant la priorité aux modes actifs.

Pour les zones en renouvellement, requalifier les voiries en donnant la priorité aux modes actifs par la réalisation d'aménagements qualitatifs, sécurisés et confortables.



Définir des dimensions minimales en faveur des modes actifs et de la qualité des espaces publics au sein du règlement du PLU

Intégrer au sein du PLU une règle spécifique aux espaces dédiés aux modes actifs et à la qualité des espaces publics, en définissant des dimensions minimales :

- pour les aménagements cyclables - en cohérence avec le niveau de trafic et la vitesse de circulation sur les axes, selon les standards CEREMA :
 - pour les axes à niveaux de trafic et/ou vitesse de circulation élevée (voies principales), privilégier un aménagement séparatif hors voirie (piste cyclable unidirectionnelle de largeur 2,0m, ou piste cyclable bidirectionnelle de largeur 3,5m),
 - pour les axes à faible niveau de trafic et vitesse de circulation (30 km/h ou moins), privilégier un aménagement mixte type confortablement cyclable, Chaucidou, ...
- pour les trottoirs : largeur minimale de 1,5m sans obstacle,
- pour les espaces végétalisés : emprises végétalisées de largeur 1,5m,
- pour les voies de circulation, selon la typologie de la ZA : 6,5m minimum pour les axes à double-sens accueillant du trafic poids lourd, 5,5m minimum pour les axes à double-sens accueillant des véhicules légers.

Des règles spécifiques à adapter aux profils de voirie, en cohérence avec :

- le type d'activités accueillies : un besoin particulièrement important pour les zones dédiées aux activités, bureaux, services et commerces,
- la hiérarchisation du réseau viaire et le niveau de flux motorisés attendu : statut hiérarchique de la voirie (voie principale / voie secondaire), niveau de trafic et vitesse de circulation automobile, niveau de trafic poids lourds.
- la présence de stationnement longitudinal : prévoir une surlargeur de 0,5m au droit des aménagements cyclables (risque d'ouverture de portière).

Organiser les mobilités

AMÉNAGER LES ZONES D'ACTIVITÉS POUR ASSURER LA QUALITÉ DES DÉPLACEMENTS

LEVIER D'ACTION N°2

Prioriser le confort et la sécurité du piéton

Réaliser des aménagements dédiés aux piétons, sécurisés et confortables (trottoirs, voies vertes), en veillant particulièrement au traitement des intersections et à la traversée des voies de circulation : faciliter les traversées piétonnes et marquer les traversées.

Améliorer la qualité des espaces publics pour favoriser l'usage de la marche :

- veiller au dimensionnement des aménagements,
- porter une attention particulière aux ambiances : végétalisation, ombrage, revêtement, éclairage, mobilier urbain, ...

Penser l'échelle du piéton pour les déplacements au sein des zones d'activités, par la réalisation de perméabilités modes actifs, en particulier pour :

- l'accès aux services au sein de la zone,
- l'accès aux arrêts de transport en commun / lieux d'intermodalité.

Projets de requalification : ZA Le Chanay à Saint Bonnet de Mure et Portes du Dauphiné à Saint Pierre de Chandieu © CCEL



Aménagements d'espaces publics dans le cadre de la réalisation d'Ever Est Parc © Urbalyon



DEFINITION : Voie verte (Source : FUB)

Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.

Il n'est donc théoriquement pas possible de signaler comme voie verte un trottoir qui serait simultanément accessible aux piétons et aux vélos.

La largeur des voies vertes doit être de 3m minimum.

Organiser les mobilités

AMÉNAGER LES ZONES D'ACTIVITÉS POUR ASSURER LA QUALITÉ DES DÉPLACEMENTS

LEVIER D'ACTION N°3

Faciliter les déplacements à vélo au sein des zones d'activités

Garantir la continuité des itinéraires cyclables entre l'entrée de la zone d'activités et les itinéraires du réseau primaire, en veillant au traitement qualitatif et à la pacification de l'entrée des zones d'activités.

Mettre en oeuvre des aménagements cyclables sécurisés, confortables et continus, adaptés aux niveaux de trafic et vitesses de circulation pratiquées, en cohérence avec les recommandations du CEREMA.

Pour les axes limités à 30 km/h, mettre en oeuvre le double-sens cyclable pour faciliter les déplacements à vélo et favoriser un itinéraire direct pour les cyclistes.

Projets de requalification : ZA
Satolas Green à Pusignan © CCEL



LEVIER D'ACTION N°4

Déployer des services complémentaires pour favoriser la pratique du vélo

En complément des itinéraires, déployer des services complémentaires à destination des salariés des zones d'activités pour inciter à l'usage du vélo :

- Stationnement vélo,
- Jalonnement des itinéraires cyclables,
- Service de petite réparation, etc.

Stationnement vélo abrité mis à disposition des salariés, au sein d'un îlot tertiaire de la ZA EverEst Parc © Google Earth



Organiser les mobilités

AMÉNAGER LES ZONES D'ACTIVITÉS POUR ASSURER LA QUALITÉ DES DÉPLACEMENTS

LEVIER D'ACTION N°5

Rationaliser le stationnement au sein des zones d'activités

Limitier les espaces de stationnement privé ou public pour les zones d'activités bien desservies en transport en commun.

Etudier les opportunités de mutualisation de stationnement entre entreprises, pour les véhicules légers, utilitaires et poids lourds, afin de :

- valoriser les emprises libérées : densification, mise en valeur paysagère des espaces,
- inciter à des usages alternatifs à la voiture individuelle : mise en place de stationnement vélo, requalification des espaces publics.

Des opportunités de mutualisation de l'offre de stationnement :

- partage d'espaces de stationnement entre plusieurs entreprises, mise à disposition de places inoccupées sur de courtes / moyennes durées,
- alternance des usages des espaces de stationnement selon les temporalités : utilisation du parking d'un centre commercial lors d'événements à proximité, etc.
- aménagement de parkings en silo sur des espaces publics, par la mise en place d'une OAP localisant les parkings en autorisant au règlement la destination «services publics et équipements d'intérêt collectif»,
- mutualisation de flotte d'entreprise, par exemple via la mise en place un service d'autopartage à destination des entreprises de la zone.

Inciter à des usages plus vertueux de la voiture en dédiant des places à proximité de l'entrée des bâtiments :

- pour des infrastructures de recharge pour véhicule électrique,
- pour la pratique du covoiturage et de l'autopartage.

FOCUS : Réglementation

Au sein des règlements de PLU, privilégier une estimation des besoins de stationnement au cas par cas, selon les besoins, plutôt qu'une obligation d'un volume de stationnement selon la surface de plancher.

ZA Portes du Dauphiné, St-Pierre-de-Chandieu : une bordure pour séparer les espaces végétalisés et piétons de la chaussée © Urbalyon



LEVIER D'ACTION N°6

Limitier les mésusages liés au stationnement

Limitier les mésusages liés au stationnement des voitures et poids lourds, par :

- la mise en place de mobilier urbain limitant ces mésusages, assurant la séparation entre la voirie et le trottoir, en privilégiant une solution végétale ou des bordures basses afin de ne pas impacter les déplacements des piétons,
- la sensibilisation des professionnels et particuliers aux problématiques liées à ces mésusages.

Organiser les mobilités

AMÉNAGER LES ZONES D'ACTIVITÉS POUR ASSURER LA QUALITÉ DES DÉPLACEMENTS

LEVIER D'ACTION N°7

Aménager les lots pour sécuriser les déplacements des modes actifs et rationaliser les espaces dédiés à la circulation et au stationnement au sein des parcelles

Assurer des déplacements sécurisés au sein des lots, en particulier pour les modes actifs :

- pour les lots logistiques, prévoir un sens de circulation poids lourds avec une entrée / sortie séparées sur le site,
- mettre en oeuvre une séparation physique des espaces de circulation dédiés aux piétons : bordure, trottoir, etc. en veillant à l'accessibilité PMR des aménagements,
- mettre en place des dispositifs de ralentissement en amont des traversées piétonnes,
- déployer de la signalétique horizontale et verticale pour améliorer la lisibilité des déplacements,
- veiller à la qualité des aménagements et espaces publics : végétalisation, éclairage, mobilier urbain, etc.

Rationaliser les espaces dédiés à la circulation et au stationnement des véhicules motorisés au sein des lots, en étudiant l'opportunité de mutualisation des espaces non productifs : circulation, stationnement (cf. levier d'action n°6), aires de retournement de poids lourds en particulier.



Site de DB Schenker, ZI Aéroport Saint-Exupéry : une desserte lisible du site logistique pour renforcer la sécurité des déplacements © Urbalyon



Organiser les mobilités

AMÉNAGER LES ZONES D'ACTIVITÉS POUR ASSURER LA QUALITÉ DES DÉPLACEMENTS

LEVIER D'ACTION N°8

Adapter les règlements des PLU pour une offre de stationnement multimodale cohérente avec les besoins

Inciter à l'usage du vélo en intégrant au PLU une règle en faveur de la mise en oeuvre de stationnement vélo abrité au sein des lots, à proximité de l'entrée des sites.

Une règle à définir en cohérence avec le type d'activité de l'entreprise, la localisation de la zone et le nombre d'employés - un besoin d'autant plus prégnant pour :

- les entreprises de bureaux / activités / services,
- les zones d'activités situées à moins de 5km de polarités urbaines / de lieux structurants d'intermodalité,

Pour le stationnement automobile, dépasser la définition d'une norme selon la surface de plancher, non obligatoire, pour privilégier la mise en oeuvre d'une offre adaptée aux besoins selon :

- l'organisation de l'entreprise et les besoins des salariés,
- la desserte de la zone en transport collectif,
- la densité urbaine à proximité,
- les capacités éventuelles de stationnement ouvertes au public à proximité.

Extrait du règlement du PLU de St-Pierre-de-Chandieu : des règles en faveur de la rationalisation du stationnement automobile, et de la réalisation de stationnement vélo © St-Bonnet-de-Mure

Stationnement automobile

Lorsque la disposition ne fixe pas un ratio mais une réalisation selon les besoins de l'opération, les besoins seront estimés par le pétitionnaire. Cette estimation devra tenir compte de l'accessibilité du projet depuis les réseaux cycles et de transports en commun, des conditions de stationnement existantes ou à créer à proximité de l'opération (parkings publics, etc...) et des critères de mobilité des futurs usagers du projet (besoins, horaires et types de déplacements, existence de Plans de Déplacements des Entreprises ou des Administrations...).

Les places de stationnement banalisées sont destinées à l'accueil des visiteurs. A ce titre, elles sont accessibles depuis le domaine public sans que soit précisée la place de stationnement que les visiteurs doivent utiliser.

Le parc de stationnement des bâtiments neufs à usage d'habitation ou tertiaire sera équipé d'une alimentation électrique pour la recharge des véhicules électriques ou hybrides conformément aux dispositions du Code de la Construction et de l'Habitation.

Stationnement vélo

La surface minimale destinée au stationnement des vélos se définit sur la base d'une surface de plancher affectée à une nature du projet.

L'espace destiné aux vélos devra comporter un système de fermeture sécurisé et/ou être équipé de dispositifs permettant d'attacher les vélos avec un système de sécurité (type arceau ou autre). Il sera couvert, clairement signalé et aisément accessible depuis les emprises et les voies par un cheminement praticable et sans discontinuité. Il sera globalement intégré au projet et à son environnement, prioritairement implanté dans le bâtiment principal.

Organiser les mobilités

AMÉNAGER LES ZONES D'ACTIVITÉS POUR ASSURER LA QUALITÉ DES DÉPLACEMENTS

LEVIER D'ACTION N°8

Améliorer l'articulation entre les offres de mobilité pour développer l'intermodalité

Favoriser l'intermodalité avec les principaux arrêts de transport en commun existants et en projet en proposant des offres attractives de mobilités pour le dernier kilomètre :

- transport en commun régulier / à la demande (selon le potentiel),
- mobilités partagées : autopartage, arrêts de dépose-minute covoiturage, autostop organisé,
- mobilités actives : services de location de vélo,
- information voyageurs multimodale : offre disponible, accès aux polarités.

Porter une attention particulière à l'aménagement d'itinéraires modes actifs connectant les principaux arrêts de transport aux zones d'activités.

Veiller à l'accessibilité PMR aux arrêts de transport collectif.

Optimiser les correspondances entre les différentes offres de mobilités organisées par les AOM du territoire (services urbains et interurbains, services de transport et mobilités).

PHASES D'AMÉNAGEMENT ET ACTEURS

Actions à conduire	Enjeux	Phase d'amgt	Leviers / outils	Acteurs
Action 1	Partage de voirie	Programmation	Etude multimodale : circulation / stationnement Règlement du PLU	CCEL Communes
Action 2	Améliorer la marchabilité	Programmation & Conception	Diagnostic marchabilité Règlement du PLU	CCEL Usagers
Action 3	Développer l'usage du vélo	Programmation & Conception	Schéma directeur cyclable CCEL Guides CEREMA Règlement du PLU	CCEL Communes
Action 4				
Action 5	Mutualiser le stationnement	Conception	Démarche PDME	CCEL Communes Entreprises
Action 6	Limiter les mésusages liés au stationnement	Conception	Démarche PDME	CCEL Entreprises
Action 7	Aménager les lots en faveur des modes alternatifs	Conception	Règlement du PLU	Communes Aménageur
Action 8	Faciliter l'intermodalité	Conception	-	CCEL AOM (YA / Région)



Organiser les mobilités

INCITER AU CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

CONTEXTE / CONSTATS / PROBLÉMATIQUE

Des actions menées par la CCEL pour mettre en réseau les entreprises

Concentrant un nombre important d'entreprises au sein des 18 zones d'activités de son territoire, la CCEL, via la marque Territoire d'Envol, met en oeuvre des actions en faveur de la mise en réseau des entreprises.

Cette démarche constitue une réelle opportunité de partage et de coordination entre les entreprises du territoire, en particulier en matière d'accompagnement à l'évolution des pratiques de mobilité et de transport.

ENJEUX / DÉFINITIONS

Conforter et développer les solutions de mutualisation et de coordination des actions en matière de mobilité et de transport

Un enjeu fort d'accompagnement au changement pour faire évoluer les pratiques de déplacement des salariés.

Un enjeu de coordination des actions menées par les acteurs du territoire (institutionnels, associations d'entreprises et entreprises des ZA), pour favoriser des pratiques de mobilités plus vertueuses.

La mise en réseau d'entreprises du secteur logistique : une opportunité pour tendre vers une mutualisation des flux logistiques et envisager un potentiel report sur du fret ferroviaire.

LEVIER D'ACTION N°1

Coordonner et animer une démarche d'accompagnement des entreprises à l'échelle de l'intercommunalité

Poursuivre la coordination du réseau inter-entreprises, en s'appuyant sur les actions déjà déployées à l'échelle intercommunale ou du bassin de vie :

- marque Territoire d'envol : mise en réseau des entreprises, organisation de rencontres,
- associations d'entreprises de zones d'activités (Mi-Plaine Entreprises, AIRM, RE²M, etc.)

Conférence économique - La mobilité © CCEL



Organiser les mobilités

INCITER AU CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

LEVIER D'ACTION N°2



Une flotte de VAE mise à disposition des salariés

© Dimotrans

Mettre en place des PDME à l'échelle de chacune des zones d'activités

Dans le cadre de l'élaboration d'un PDME :

- réaliser un diagnostic de l'offre, des usages et des besoins des salariés des zones d'activités pour les déplacements domicile-travail et professionnels,
- définir les objectifs et orientations stratégiques à l'échelle de la zone d'activités,
- informer les salariés des alternatives à leur disposition pour aller au travail autrement qu'en autosolisme,
- En complément de la prise en charge de 50% de l'abonnement TC, mettre en place le forfait mobilité durable dans les entreprises pour inciter les salariés à l'usage de mobilités alternatives,
- Mettre en place des services alternatifs à la voiture individuelle, en privilégiant la mutualisation des équipements et le développement de services concourant à cet objectif (navettes, flotte de vélos d'entreprise, etc.).

PHASES D'AMÉNAGEMENT ET ACTEURS

Actions à conduire	Enjeux	Phase d'amgt	Leviers / outils	Acteurs
Action 1	Coordonner les actions	-	Réseaux et actions existantes Démarche «Conseil Mobilité Employeur»	Associations d'entreprises SYTRAL Mobilités
Action 2	Mettre en place des PDME	-	Démarche «Conseil Mobilité Employeur» ADEME - Boîte à outils PDME	Entreprises & Associations d'entreprises SYTRAL Mobilités





Directeur de publication : **Natalia Barbarino**
Réfèrent : Jean-christophe Tépélian - j.tepelian@urbalyon.org
Ce rapport résulte d'un travail associant les métiers
et compétences de l'ensemble du personnel de l'Agence d'urbanisme



Agence d'**Urbanisme** de l'aire
métropolitaine **lyonnaise**

Tour Part-Dieu, 23^e étage
129 rue Servient
69326 Lyon Cedex 3
Tél. : +33(0)4 81 92 33 00
www.urbalyon.org

La réalisation de ce rapport a été permise par la mutualisation
des moyens engagés par les membres de l'Agence d'urbanisme