



Plan De Mobilité Employeur

de la Ville de Lyon et du Centre
communal d'action sociale

2023-2026



Édito

Nous aspirons toutes et tous à nous déplacer sereinement dans des rues apaisées et calmes : moins de stress, moins de bruit, moins de pollution, moins d'accidents de la route... Améliorer nos déplacements, c'est d'abord l'opportunité de gagner en qualité de vie, de préserver notre santé, de réduire les dépenses des agents-es et des services...

Au sortir d'un été 2023 caniculaire, marqué par des sécheresses et des incendies historiques, nous savons aussi que les gaz à effet de serre émis par les transports réchauffent le climat mondial. Et pourtant : marche à pied, TCL, train, covoiturage, vélo, visioconférence... à Lyon, beaucoup d'améliorations sont déjà à portée de nos mains chaque jour !

Complémentaire à notre plan de sobriété énergétique, à notre stratégie de transition écologique du patrimoine ou à notre schéma de promotion des achats publics socialement et économiquement responsables, ce plan de mobilité constitue l'une des nouvelles briques de notre plan climat air énergie, porté par la démarche de partenariat et de coopération **"Lyon 2030, inspirons le changement"**, par laquelle Lyon s'engage parmi les villes européennes pionnières pour atteindre la neutralité climatique en 2030.

C'est une nouvelle culture que nous inventons ensemble au quotidien, dans tous les services, tous les arrondissements, et avec nos partenaires, dans l'esprit de notre projet d'administration : "imaginer, coopérer, faire confiance". Cette dynamique d'amélioration portée par l'exécutif est menée au quotidien par les agents-es, qui par leur énergie, leur créativité, leur conviction, leur esprit d'initiative, embarquent nos usagers et nos fournisseurs. **À nous de faire vivre et progresser dans la durée cette démarche, tous ensemble, en activant les leviers à notre disposition.**

REMERCIEMENTS

Ce PDME a été réalisé avec le soutien financier et technique de l'Agence de la transition écologique (ADEME) dans le cadre de ses actions en faveur de la qualité de l'air. La Ville a ainsi pu bénéficier d'une assistance à maîtrise d'ouvrage sur les phases de diagnostic et d'élaboration du plan d'actions. Les échanges réguliers avec la Métropole du Grand Lyon, dont son Agence des mobilités et le Sytral ont également permis d'enrichir le plan d'actions. La Ville les remercie pour leur engagement et leurs contributions dans l'élaboration de ce plan de mobilité.



Laurent Bosetti

Adjoint au Maire délégué à la promotion des services publics



Valentin Lungenstrass

Adjoint au Maire délégué à la mobilité



Sylvain Godinot

Adjoint au Maire délégué à la transition écologique et au patrimoine



Sommaire

Édito | P.03

Introduction | P.05

Partie 1

Les mobilités des agents-es de la Ville de Lyon | P.06

1. Les déplacements domicile-travail | P.08
2. Les déplacements professionnels | P.11
 - 2.1 La flotte municipale | P.11
 - 2.2 Les enjeux des déplacements professionnels | P.12
3. Les mobilités, un enjeu déjà bien identifié au sein de la collectivité | P.13
4. Les enjeux et les objectifs d'une mobilité plus durable | P.14

Partie 2

Objectifs et plan d'actions | P.16

Axe 1

Développer les équipements et services essentiels pour une mobilité plus durable

1. Équiper tous les sites municipaux avec les infrastructures nécessaires au développement des mobilités actives
2. Renforcer les dispositifs d'appui financier au changement de mobilité
3. Encourager les agents-es à tester le vélo pour leurs déplacements
4. Proposer une offre de service d'entretien et de réparation pour consolider la pratique du vélo

Axe 2

Renforcer la dynamique interne sur la mobilité durable

5. Poursuivre et renforcer le déploiement auprès des agents-es d'actions de sensibilisation et d'incitation à la mobilité durable
6. Piloter la politique des mobilités

Axe 3

Adapter le fonctionnement de la collectivité pour favoriser la mobilité durable

7. Intégrer les enjeux de mobilité dans l'organisation du travail
8. Formaliser la politique de déplacements
9. Intégrer les enjeux de mobilité dans la politique d'inclusion municipale
10. Accompagner les agents-es dans l'amélioration de leur usage de la voiture
11. Poursuivre l'adaptation et l'optimisation de la flotte municipale afin de répondre aux enjeux de mobilité durable
12. Réaliser un diagnostic complet de l'activité logistique interne

Axe 4

Agir pour lever les freins extérieurs au développement de la mobilité durable

13. Œuvrer avec les acteurs du territoire à la dynamique territoriale en faveur de la mobilité durable
14. (Co-)Porter des propositions au niveau régional, national, européen permettant de lever les obstacles au développement de la mobilité durable

Ressources utiles | P.50

Introduction



La mobilité durable est l'un des axes majeurs du plan climat municipal 2023-2030 et de la démarche Lyon 2030 lancée par la Ville, à la suite de l'adoption en janvier 2022

de l'objectif de neutralité climatique d'ici 2030 et à la sélection de Lyon dans le programme européen "100 villes climatiquement neutres et intelligentes". En effet, les transports représentent **environ un tiers des émissions** de gaz à effet de serre (GES) sur le territoire lyonnais. C'est le **deuxième poste** d'émissions de GES après les bâtiments résidentiels et tertiaires (72%).

La Ville a ainsi souhaité se doter d'une véritable stratégie de mobilité durable présentée dans ce **Plan de Mobilité Employeur (PDME)**. Les types de déplacements concernés sont les **déplacements domicile-travail** et les **déplacements professionnels**. Ce premier plan d'actions intègre aussi des éléments sur l'**accessibilité** des services publics municipaux qui seront par la suite renforcés et complétés sur le volet grands événements (Fête des Lumières, manifestations sportives...).

Ce PDME vise d'une part à **améliorer la qualité de vie** des agent-es (réduction du coût des transports, nouvelle organisation du travail, amélioration de la santé grâce aux mobilités actives et à la réduction de la pollution de l'air...) et d'autre part à **réduire les émissions de gaz à effet de serre** (GES) de la collectivité.

Il s'articule avec les autres politiques et démarches municipales :

- le **futur schéma directeur de l'immobilier (SDI)** en cours d'élaboration qui fournit des compléments d'informations nécessaires au déploiement du PDME (accessibilité "PMR" – Personne à Mobilité Réduite – des sites, existence de places de stationnements vélo...);
- le **schéma de promotion des achats socialement et écologiquement responsables (SPASER)** qui complète le PDME sur le volet "mobilité" des prestataires en se donnant des objectifs de décarbonation des marchés municipaux et de l'approvisionnement logistique ;



➤ la **démarche Lyon 2030, le premier pacte climat Lyon 2030** et les deux engagements de l'Agora en faveur d'une mobilité décarbonée : "Mettre en place de manière systématique des plans de mobilité employeur ambitieux et co-construits" et "Organiser et favoriser les déplacements collectifs pour favoriser plus de sobriété".

Le PDME s'inscrit aussi en cohérence avec le **projet d'administration (PAAd)** et s'est saisi des actions n°44 sur la décarbonation de la flotte automobile municipale et n°48 sur le déploiement des mobilités douces. Ces actions intégrées dans la feuille de route des directions concernées participent à la construction d'une administration plus forte pour répondre aux défis de la transition écologique, solidaire et démocratique à l'horizon 2030.

Enfin, ce plan permet à la Ville de se conformer aux dispositions de la **loi d'orientation des mobilités** de 2019, dite loi LOM, qui est venue modifier le cadre réglementaire en lien avec les mobilités en intégrant une plus forte dimension environnementale. Cette loi impose notamment les mobilités comme sujet incontournable du **dialogue social de tout employeur de plus de 50 personnes** et incite fortement ces derniers à mettre en place des PDME pour accompagner le développement des mobilités durables et ainsi participer à la réduction globale des émissions de GES.

Le PDME de la Ville de Lyon et du Centre communal d'action sociale se compose de deux parties :

- premièrement, il rappelle les points saillants du diagnostic des mobilités à la Ville de Lyon : pratiques des agent-es en termes de mobilités, accessibilité des sites municipaux, flotte de véhicules et potentiels de report modaux identifiés ;
- ensuite, il propose un plan d'actions à court et moyen termes pour permettre le déploiement d'une mobilité plus durable au sein de la collectivité, organisé en quatre axes thématiques regroupant 14 actions.



Partie 1

Les mobilités des agents-es de la Ville de Lyon

Le diagnostic des mobilités de la Ville de Lyon et du Centre communal d'action sociale (CCAS) s'appuie sur une enquête réalisée auprès des agent-es en juin 2022, des ateliers de concertation, des entretiens avec les directions principalement concernées et une étude d'accessibilité des sites municipaux. Une analyse spécifique a également été menée sur la flotte de véhicules de la collectivité.

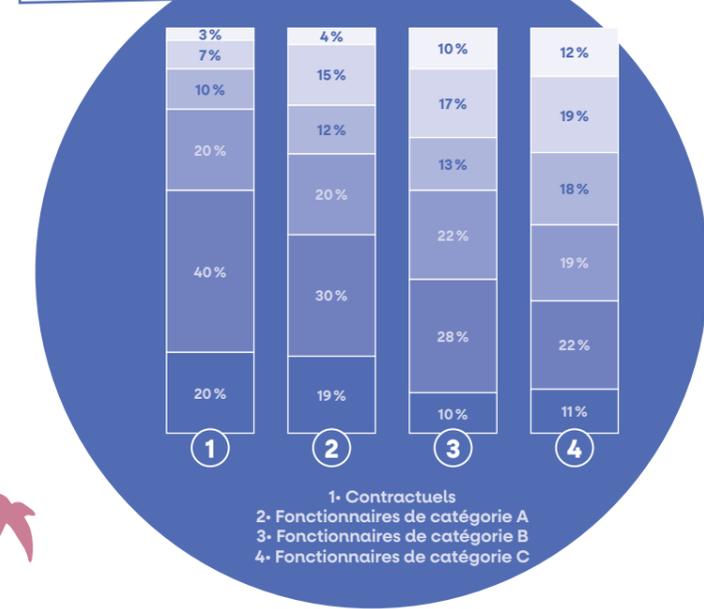
1. LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

La Ville de Lyon compte, à fin décembre 2021, 7 107 agents permanents – fonctionnaires et contractuels – dont 18% de catégorie A, 15% de catégorie B et 67% de catégorie C¹.

Le CCAS rassemble à la même période 392 agent-es permanent-es, dont 34% d'agent-es de catégorie A, 65% d'agent-es de catégorie B et 1% d'agent-es de catégorie C.

DISTANCES DOMICILE-TRAVAIL DES AGENTS-ES DE LA VILLE ET DU CCAS
(SOURCE : ENQUÊTE PDME, 2022)

■ Moins de 2 km ■ Entre 2 et 5 km
■ Entre 5 et 10 km ■ Entre 10 et 20 km
■ Entre 20 et 40 km ■ Plus de 40 km



→ **45% des agents-es résident à Lyon,**
→ **34% dans la Métropole de Lyon,**
→ **21% hors de la Métropole.**

L'enquête sur la mobilité des agents-es réalisée en juin 2022 a révélé qu'entre 60 et 50% des contractuels et fonctionnaires de catégorie A résident à moins de 5 km de leur lieu de travail, contre 40% pour les agents-es de catégorie B et 33% pour ceux de catégorie C.

LES MODES DE TRANSPORT UTILISÉS PAR LES AGENTS-ES

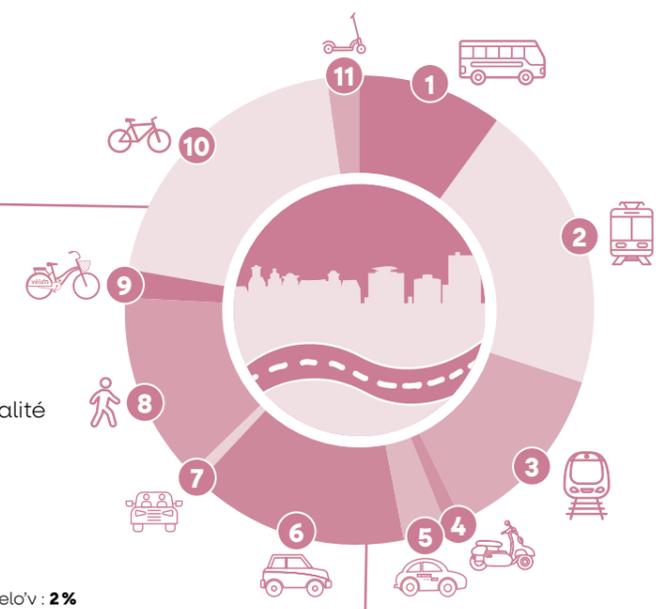
- **Transports en commun :** mode de transport le plus utilisé par les agents-es (**43%**).
- **Modes actifs :** **35%** des agents-es viennent au travail à pied, en vélo (22%) ou trottinette. Ce chiffre grimpe à **63%** lorsque les agents-es habitent à moins de 5 km de leur travail.
- **Véhicules motorisés :** **19%**² des agents-es utilisent un véhicule motorisé (4 roues ou 2 roues). **83%** des répondants indiquent **être seuls dans leur véhicule personnel.**

RÉPARTITION DES COLLABORATEURS PAR MODE DE TRANSPORT DOMICILE-TRAVAIL
(SOURCE : ENQUÊTE PDME, 2022)

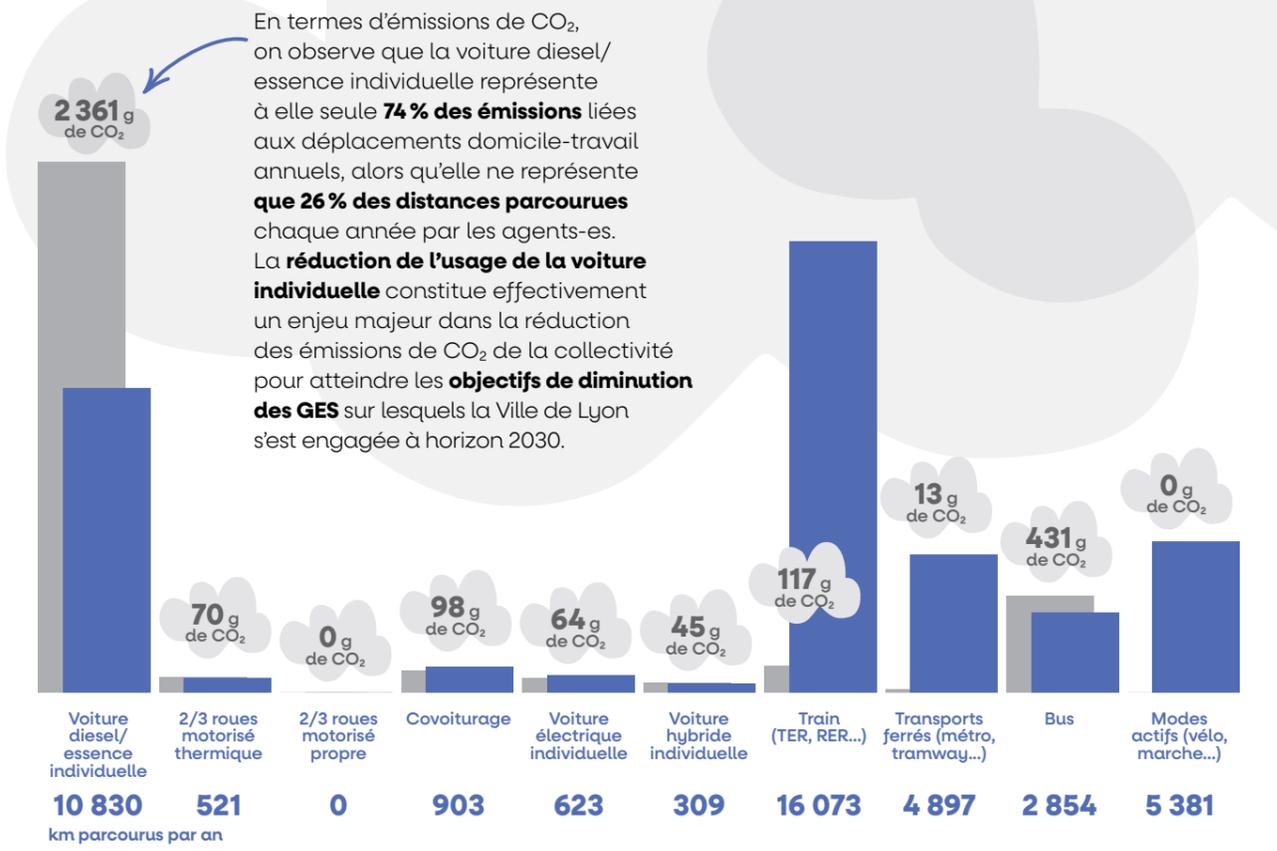
→ **80% des agents-es** utilisent un mode de déplacement bas-carbone (transports en commun, vélo, marche...).

→ **41% des agents-es** ont recours à l'intermodalité pour leurs trajets du quotidien, ce qui signifie qu'ils utilisent plusieurs modes de transports pour leurs déplacements.

- 1- Bus : **10%**
- 2- Métro/Tramway : **20%**
- 3- Train : **13%**
- 4- 2/3 roues motorisées : **1%**
- 5- Voiture de fonction/service : **3%**
- 6- Voiture personnelle : **15%**
- 7- Covoiturage : **1%**
- 8- Marche : **13%**
- 9- Vélo en location Velo'v : **2%**
- 10- Vélo et VAE : **20%**
- 11- Nouveaux engins de mobilité électrique : **2%**



RÉPARTITION DES DISTANCES PARCOURUES PAR AN ET DES ÉMISSIONS DE CO₂ PAR MODE DE TRANSPORT
(EN MILLIERS DE KM ET DE TONNES DE CO₂)
(SOURCE : ENQUÊTE PDME, 2022)



En termes d'émissions de CO₂, on observe que la voiture diesel/essence individuelle représente à elle seule **74% des émissions** liées aux déplacements domicile-travail annuels, alors qu'elle ne représente que **26% des distances parcourues** chaque année par les agents-es. La **réduction de l'usage de la voiture individuelle** constitue effectivement un enjeu majeur dans la réduction des émissions de CO₂ de la collectivité pour atteindre les **objectifs de diminution des GES** sur lesquels la Ville de Lyon s'est engagée à horizon 2030.

¹ Données rapport social 2021.
² En comparaison, 74% des Français utilisent la voiture pour aller au travail (source : INSEE, 2021).

Données extrapolées à l'ensemble des collaborateurs.

Parmi les répondants à l'enquête, 81% sont satisfaits de leur mode de déplacements domicile-travail. Ce taux de satisfaction monte à **95% pour les utilisateurs du vélo, et 100% pour les marcheurs !**

L'enquête montre en outre que les agents-es sont ouverts à un changement de pratiques en faveur de modes de déplacement moins polluants et moins coûteux, tels que les transports en commun et les modes actifs. Ce potentiel de changement de mode de déplacement, aussi appelé potentiel de **report modal**, fait partie des **questions posées** aux agents-es dans l'enquête et a été également examiné en termes de distances **domicile-travail** et d'**infrastructures disponibles**. D'après les souhaits de changement exprimés par les agents-es, **la part modale de la voiture pourrait chuter de 18% à 5%, celle des modes actifs augmenter de 35% à 46%, tandis que celle des transports en commun pourrait évoluer de 43 à 47%³.**

Si ce report modal se concrétise, cela permettrait de réduire les émissions de GES des déplacements domicile-travail des agents-es **de l'ordre de 40%**. Elles passeraient ainsi de 3 200 à 1 870 tonnes d'émissions équivalent CO₂.

Les agents-es estiment qu'un tel changement des pratiques repose sur la mise en place de plusieurs actions :

- pour une **pratique du vélo** plus importante, les agents-es attendent une aide à l'achat, de meilleures infrastructures et davantage d'accompagnement ;
- pour un report modal vers **les transports en commun**, des horaires de travail plus flexibles et davantage d'informations sur le réseau sont souhaitées ;
- pour améliorer la **pratique du covoiturage**, les agents-es souhaitent davantage de flexibilité horaire, des lieux de stationnement et espaces dédiés au covoiturage, des formations à l'éco-conduite et l'installation de bornes de recharge électrique pour les véhicules concernés.



2. LES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS

2.1 La flotte municipale

Pour faciliter les déplacements professionnels de ses agents-es, la Ville de Lyon met à disposition de ses services un parc de

726 véhicules motorisés (voitures, fourgons...) et de **336 vélos mécaniques et électriques** dont 8 vélos cargos (données d'octobre 2023).

ÉVOLUTION DE LA FLOTTE MUNICIPALE ENTRE 2020 ET 2023

(SOURCE : DIRECTION DES MOYENS GÉNÉRAUX (DMG), OCTOBRE 2023)

TYPE DE VÉHICULES		2020	2021	2022	2023
Vélos agents-es	Mécaniques	183	215	232	225
	Électriques (VAE)	60	94	107	111
	Total	243	309	339	336
Motocycles	Crit 0 électrique	4	2	0	0
	Crit 1	12	21	21	20
	Crit 2 et plus	51	40	37	32
Total	67	63	58	52	
Voitures	Crit 0 électrique	21	22	24	24
	Crit 1 GPL	0	0	0	2
	Crit 1	263	261	267	262
	Crit 2 et plus	47	39	24	21 (Crit 2)
	Total	331	322	315	309
Fourgonnettes	Crit 0 électrique	28	31	33	34
	Crit 1 essence	149	148	148	147
	Crit 2 et 3 en 2020	14	9	5	5
	Crit 2 dès 2021				
Total	191	188	186	186	
Fourgons	Crit 0 électrique	0	2	4	6
	Crit 1 GNV	0	9	17	17
	Crit 2 et plus	125	112	105	99
Total	125	123	126	122	
Camions	Crit 0 électrique	0	0	0	0
	Crit 1 GNV	20	35	37	37
	Crit 2 et plus	35	24	20	20
Total	55	59	57	57	

Cette flotte est destinée à **différents usages** et utilisée par des **profils très variés** :

- les vélos par la brigade cycliste de la police municipale ou en pool sur différents sites administratifs et techniques ;
- les voitures citadines pour des déplacements ponctuels d'agents-es ;
- les utilitaires pour les flux logistiques internes ;
- les véhicules spécifiques par des directions opérationnelles sur le terrain.

Aujourd'hui, les véhicules motorisés de la flotte municipale circulent peu : **15% de la flotte roulent moins de 2 000 km/an et 52% moins de 5 000 km/an**. Ce faible kilométrage peut notamment s'expliquer par la relative petite taille de Lyon (48 km²).

Depuis plusieurs années, une démarche a été engagée par la Direction des Moyens généraux pour optimiser et adapter cette flotte aux besoins de l'administration, tout en répondant aux enjeux de transition écologique. Aujourd'hui, **112 des véhicules sont mutualisés** via un système de pool sur les sites administratifs. L'évolution de la flotte se poursuit afin de prendre en compte les **orientations politiques**, notamment via le nouveau plan climat 2023-2030, les besoins des directions opérationnelles, les orientations et obligations de la loi LOM et de la zone à faibles émissions (ZFE) lyonnaise, ainsi que les disponibilités financières de la programmation pluriannuelle d'investissement (PPI) de la Ville. Sur ce point, la PPI 2020-2026 comporte une enveloppe spécifique de 10 millions d'euros pour le verdissement de la flotte, abondée de 4,8 millions d'euros de report de l'ancienne PPI.

³ Méthodologie de calcul : les émissions de CO₂ de la Ville de Lyon sont calculées en faisant le produit des distances parcourues par chacun des collaborateurs (via l'enquête PDME 2022) annualisées et extrapolées au nombre d'agents-es de la collectivité par les facteurs d'émissions de gaz à effet de serre de chaque mode de transport issus de la base carbone de l'ADEME.

2.2 Les enjeux des déplacements professionnels

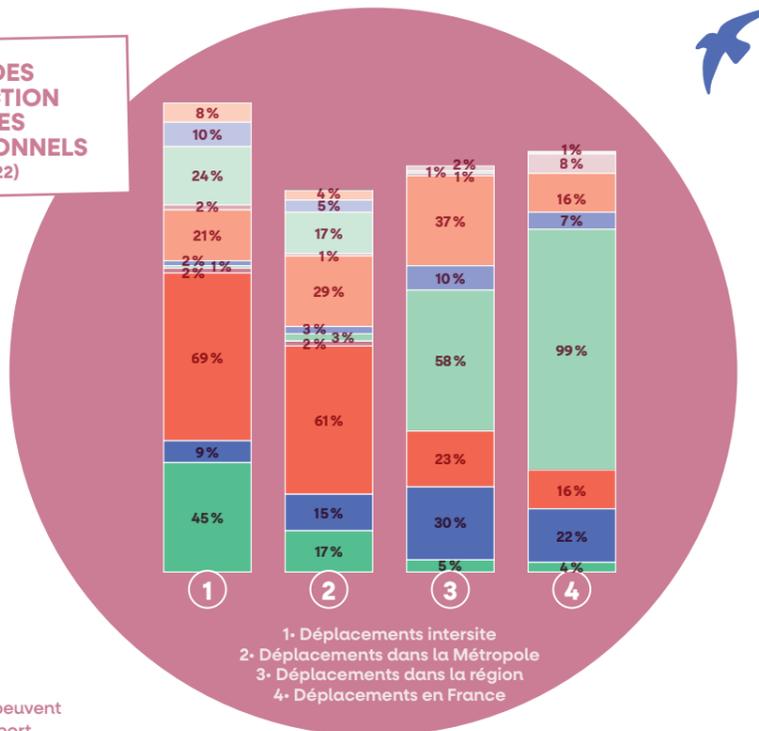
Les modes de transport des agents-es dans le cadre de leurs déplacements professionnels sont majoritairement appropriés aux destinations. Ainsi, modes actifs et transports en commun sont principalement utilisés pour les **déplacements inter-sites**. Plus le périmètre des déplacements s'élargit, plus les transports en commun sont utilisés.

La voiture, de service ou personnelle, reste néanmoins très utilisée pour les **déplacements régionaux**.

En effet, **67%** des déplacements professionnels régionaux sont totalement ou partiellement effectués en voiture de service ou personnelle.

RÉPARTITION DES MODES DE TRANSPORT EN FONCTION DE LA DESTINATION DES DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS
(SOURCE : ENQUÊTE PDME, 2022)

- Taxi/VTC
- Avion
- Vélo en location
- Vélo de service
- Vélo personnel et VAE
- Engin de déplacement motorisé (EDPM)
- Voiture de fonction/service
- Covoiturage
- Train
- 2/3 roues motorisés
- Bus/Méto/Tram
- Voiture personnelle
- Marche



Note : Le total des % peut être supérieur à 100% car pour une même destination, les agents-es peuvent être amenés à utiliser plusieurs modes de transport.

Lors des ateliers organisés avec les agents-es dans la phase de diagnostic, il est apparu que les enjeux d'améliorations pour favoriser le report modal lors des déplacements professionnels en particulier portaient sur :

- l'amélioration des **remboursements** et des **outils de réservation** ;

- **l'optimisation de la flotte automobile** (mutualisation, adaptation) et plus largement **des déplacements** (favoriser le covoiturage, permettre le recours à l'autopartage...) ;
- l'amélioration du **stationnement lors des déplacements inter-sites** (infrastructures insuffisantes et conditions d'accès méconnues).

3. LES MOBILITÉS, UN ENJEU DÉJÀ BIEN IDENTIFIÉ AU SEIN DE LA COLLECTIVITÉ

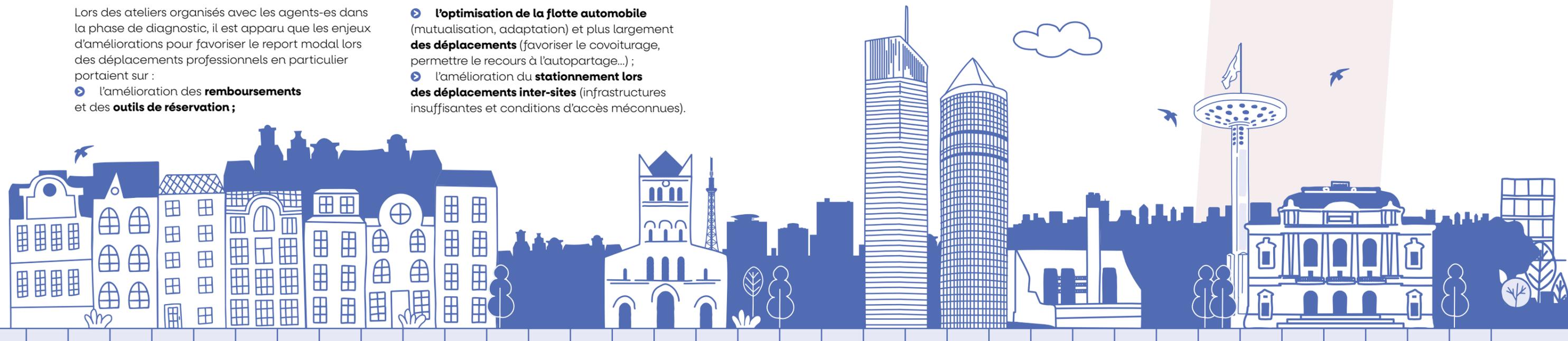
Si ce PDME constitue le premier plan d'actions transversal visant à encourager les mobilités durables à tous les niveaux de la collectivité, une dynamique interne existe déjà sur ces questions depuis plusieurs années.

- **Des actions de sensibilisation et de formation**
La Direction des moyens généraux et la Police municipale travaillent en concertation pour proposer aux agents-es de la Ville des animations de remise en selle et de sécurisation des déplacements. Ces actions sont proposées plusieurs fois par an et participent à favoriser le report de mobilités vers les modes actifs par les agents-es.

- **Des actions d'adaptation**
La Direction des moyens généraux travaille en lien étroit avec les directions opérationnelles pour adapter la flotte municipale à leurs besoins et aux enjeux de la transition écologique. Par exemple, depuis 2019, huit vélos cargos ont été achetés à la demande des services en remplacement de voitures.

- **Des actions d'animation**
La Ville participe également depuis plusieurs années au Challenge mobilité régional promouvant les mobilités alternatives à la voiture individuelle.

- **Des actions pour embarquer les partenaires de la Ville et plus largement les Lyonnaises et Lyonnais**
La mobilité décarbonée fait partie des 16 engagements de l'Agora Lyon 2030 qui a fédéré une soixantaine d'acteurs du territoire en 2023 - dont certains spécialistes de la mobilité locale, - autour des enjeux de transition écologique. Des actions concrètes devraient émerger de ces travaux, en synergie avec la Ville et les autres membres de la démarche Lyon 2030. Au-delà de la démarche Lyon 2030, certains sites municipaux, notamment culturels, améliorent déjà leurs infrastructures et leur communication pour favoriser la mobilité durable (ex : stationnements vélos, évaluation de leur empreinte carbone, amélioration de l'accessibilité des sites notamment pour les personnes à mobilité réduite...).



4. LES ENJEUX ET LES OBJECTIFS D'UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE



Au regard des éléments identifiés dans le diagnostic et des remontées des agents-es, 6 enjeux clés ont été identifiés pour favoriser le développement de mobilités durables

pour les déplacements domicile-travail et professionnels des agents-es de la Ville de Lyon et du CCAS. Des objectifs chiffrés sont associés à ces enjeux.

ENJEUX	OBJECTIFS À 2026	TYPES DE DÉPLACEMENTS CONCERNÉS
<p>1. INFORMATION</p> <ul style="list-style-type: none"> Mieux communiquer auprès des agents-es sur les dispositifs existants et faciliter les processus de réservation et de remboursement (outils, règles et conditions de prise en charge...) Faire connaître les infrastructures de transport existantes (TCL, autopartage, vélo...) et les conditions d'accès des différents sites 	<p>Informier 100% des agent-es sur les offres et services existants pour changer de mobilité et accompagner 5% des agent-es dans l'évolution de leur mobilité</p>	Déplacements domicile-travail et professionnels
<p>2. ACCOMPAGNEMENT</p> <p>Stimuler et accompagner les changements de pratiques et le report modal vers des options de mobilité durable</p>	<p>Réduire de 41% les émissions de GES de la Ville en lien avec les mobilités</p> <p>Passer la part modale des modes actifs de 35% à 45% et réduire de 83% à 70% l'auto-solisme dans les déplacements domicile-travail</p>	Déplacements domicile-travail et professionnels
<p>3. ORGANISATION</p> <p>Faire évoluer les organisations du travail à la Ville</p>	<p>Réduire les accidents de trajet liés aux mobilités actives de 5 à 10%</p>	Déplacements domicile-travail
<p>4. SÉCURITÉ</p> <p>Améliorer les équipements et infrastructures de mobilité municipaux et accompagner les agents-es dans la sécurisation de leurs pratiques</p>	<p>Rendre 100% de la flotte municipale conforme à la zone à faibles émissions</p>	Déplacements professionnels
<p>5. ÉQUIPEMENTS</p> <p>Mutualiser, réduire et adapter la flotte de véhicules (motorisés et non motorisés) municipale</p>		





Partie 2

Objectifs et plan d'actions



DES OBJECTIFS AMBITIEUX POUR UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE

Le Plan de mobilité employeur (PDME) de la Ville de Lyon et du Centre communal d'action sociale est le fruit d'un travail de co-construction de **plus d'un an** qui a associé de **nombreux acteurs municipaux** tout au long de son élaboration. Il s'adresse aux agents-es de la Ville et du CCAS, il a pour objectif principal d'assurer un **report modal** en faveur de **modes de déplacements plus durables** et **moins coûteux** sur les trajets **domicile-travail** et **professionnels**.



Objectifs chiffrés clés à horizon 2026 par rapport à 2023...

- 1 Passer la part modale des modes actifs de **35 % à 45 %**
- 2 Réduire de **83 % à 70 %** l'autosolisme dans les trajets domicile-travail
- 3 Informer **100 % des agents-es** sur les offres et services existants pour changer de mobilité, et accompagner **5 % des agents-es** dans l'évolution de leur mobilité
- 4 Rendre **100 % de la flotte** municipale conforme à la zone à faibles émissions
- 5 Réduire de **5 à 10 %** les accidents de trajet liés aux mobilités actives
- 6 Réduire de **41 %** les émissions de gaz à effet de serre de la Ville en lien avec les mobilités

... qui ont pour finalité de rendre les mobilités de la collectivité

- plus **sobres et respectueuses** de l'environnement
- plus **accessibles financièrement**
- mieux **partagées** et plus **inclusives**
- plus **sûres**
- mieux **pilotées**



Comment s'articule le plan d'actions ?

Le plan d'actions du PDME est constitué de **4 axes** thématiques (voir page suivante) regroupant **14 grandes actions**. Pour chacune de ces grandes actions, on retrouve :

- des éléments de contextualisation, notamment issus du diagnostic réalisé ;
- des objectifs chiffrés à horizon 2026 voire 2030 ;
- des acteurs du territoire à associer quand cela est pertinent ;
- des sous-actions plus précises et opérationnelles à mener.

UN PLAN D' ACTIONS DÉCLINÉ EN 4 AXES



AXE 1

Développer les équipements et services essentiels pour une mobilité plus durable

La Ville de Lyon souhaite accompagner les agents-es en renforçant les aménagements en faveur des mobilités durables, en les informant et en expérimentant de nouveaux moyens de transport. L'accompagnement financier des agents-es continuera de se faire pour une mobilité plus accessible (ex : tarifs préférentiels). L'équipement des sites, notamment en matière de stationnement, sera un levier clé pour accompagner les changements de pratique.



AXE 2

Renforcer la dynamique interne aux la mobilité durable

Lors des différents ateliers avec les agents-es, un fort besoin d'accompagnement et de communication a été mis en avant. La Ville de Lyon renforcera ainsi la dynamique actuelle à travers des actions de sensibilisation, de formation, de partage d'expérience et des challenges. L'animation du PDME aura notamment pour objectif de permettre aux agents-es de connaître les différentes aides financières, offres du territoire ou encore de les sensibiliser aux enjeux en lien avec la mobilité.



AXE 3

Adapter l'organisation de la collectivité pour favoriser la mobilité durable

Un des premiers axes de sobriété dans les mobilités réside dans l'évolution de l'organisation du travail et du fonctionnement de notre collectivité pour faciliter les mobilités moins polluantes et le développement de nouvelles façons de travailler permettant de diminuer les émissions carbonees liées au transport. Cet axe propose de travailler sur l'adaptation de la flotte municipale, l'adoption d'un règlement clair pour les déplacements professionnels et domicile-travail, le caractère inclusif de la mobilité et la compréhension des enjeux de mobilité liés à la logistique interne.



AXE 4

Agir pour lever les freins extérieurs au développement de la mobilité durable

Le principal frein à la pratique des modes actifs est l'aménagement de sites dédiés et sécurisés, ainsi que l'amélioration des structures d'accueil pour les mobilités actives. Il s'agira d'œuvrer avec les acteurs du territoire, et plus particulièrement la Métropole du Grand Lyon et le Sytral, pour améliorer la desserte en transport en commun, faire évoluer et sécuriser les aménagements urbains. La Ville souhaite créer des synergies avec les différents acteurs du territoire pour faire évoluer la prise en charge et l'offre relatives aux mobilités d'une part, et les pratiques d'autre part.

GLOSSAIRE

Mobilité durable/Écomobilité

Ce concept vise à concilier les besoins de déplacement des personnes et la diminution de l'impact carbone des transports. Inscrite dans une logique de développement durable, la mobilité durable répond à trois enjeux : environnemental, pour réduire les émissions de GES liées à l'activité humaine, à l'origine du changement climatique, diminuer la pollution et notre dépendance aux énergies non renouvelables ; économique, pour une mobilité pérenne, favorable à l'économie et à l'emploi ; et sociétal, pour une mobilité inclusive qui facilite les déplacements de toutes et tous.

Modes actifs/Mobilité active/Mobilité douce

La mobilité active, ou mobilité douce, est une forme de transport de personnes, et parfois de biens, qui n'utilise que l'activité physique humaine comme source d'énergie (modes actifs). Les formes de mobilité active les plus connues sont la marche à pied et la bicyclette, mais d'autres modes de transport, tels que le skateboard, la trottinette, les rollers ou les patins à roulettes, sont aussi des formes de mobilité active.

Cette forme de transport relève du concept plus général d'écomobilité, car son impact sur l'environnement est minimal.

Mobilité partagée

Les mobilités partagées consistent en la mise à disposition du public de moyens de transport classiquement individuels : la voiture, le scooter, le vélo, les trottinettes électriques.

Vélotaffeur/Vélotafeur

Néologisme né de la contraction de deux mots : vélo et taf, ce dernier signifiant travail ou boulot. Le vélotafeur est donc une personne qui emprunte son vélo pour se rendre sur son lieu de travail, et ce, quelles que soient les conditions climatiques (froid, chaleur, pluie...).

Autosolisme

Le terme autosolisme s'applique à l'ensemble des conducteurs de voitures qui circulent seuls au volant de leur véhicule motorisé.

Les Directions et sigles de la Ville de Lyon

DAP : Direction de l'administration du personnel

DCI : Direction centrale de l'immobilier

DCCI : Direction communication et coopérations internes

DEC : Direction de l'emploi et des compétences

DGTB : Direction de la gestion technique des bâtiments

DMG : Direction des moyens généraux

DMU : Direction des mobilités urbaines

DSP : Direction de la sécurité et de la prévention

DSTIN : Direction des systèmes d'informations et de transformation numérique

MTE : Mission transition écologique

PM : Police municipale



AXE 1

Développer les équipements et services essentiels pour une mobilité plus durable

Action levier

1 ÉQUIPER LES SITES MUNICIPAUX AVEC LES INFRASTRUCTURES NÉCESSAIRES AU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS ACTIVES

Enjeux

Pour développer la pratique des **mobilités actives** (marche, vélos, trottinettes...), il est essentiel de **sécuriser l'accès aux sites, d'améliorer et d'adapter les équipements** tels que les stationnements sécurisés, les douches et les vestiaires, ainsi que leur accessibilité.

Dans cette optique, la Ville augmente déjà régulièrement le nombre de places de stationnement proposées aux agents-es sur les sites administratifs (ex : Jaurès, Hôtel de Ville).

De plus, un **diagnostic** de l'ensemble des sites de la Ville est en cours via le Schéma Directeur de l'Immobilier. Ce diagnostic permettra d'identifier les sites prioritaires où agir.

Objectif

- Améliorer l'**accessibilité et la sécurité** des sites municipaux pour favoriser l'usage des mobilités actives.

Sous-actions

- Réaliser un **diagnostic des sites municipaux** (équipements, accessibilité...).
- Améliorer l'**offre de stationnement adaptée** aux mobilités actives et les équipements sur sites.

Périmètre

- Agents-es de la Ville de Lyon et du CCAS.
- Arrondissements prioritaires : en fonction des résultats du diagnostic des sites municipaux.
- Déplacements domicile-travail et professionnels.



23 %

des collaborateurs souhaiteraient une amélioration des stationnements vélos existants.

Source : enquête mobilité PDME 2022.

23 000

C'est le nombre d'arceaux vélos déployés sur le territoire de la Métropole.

Source : avelo.grandlyon



+ 400

places de stationnement vélos pour les agents-es par rapport à 2023.

+ 500

vélotaffeurs (voir glossaire) par rapport à 2023.

L'ensemble des sites de la Ville a fait l'objet d'un diagnostic multi-critères.

+ 400

places de stationnement vélo par rapport à 2026.

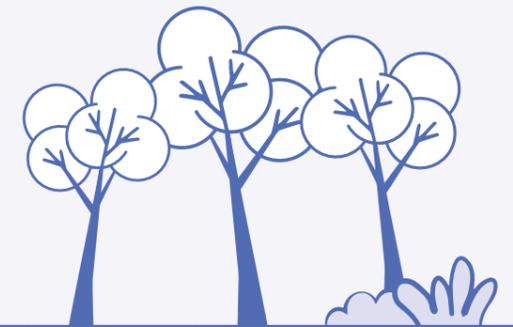


Déploiement opérationnel

ÉTAPES	DESCRIPTION DE LA SOUS-ACTION	PHASAGE	PILOTAGE DIRECTIONS ASSOCIÉES
Réalisation d'un diagnostic des sites En cours	Diagnostic complet des équipements existants dans le cadre du futur Schéma Directeur de l'Immobilier : sécurité, stationnements, accessibilité en fauteuil roulant, douches, vestiaires... Un renforcement de ce diagnostic sera également réalisé pour l'accessibilité des sites aux usagers.	2023-2030	Responsables de sites DCI DMG DGTB
Équipement des sites A venir	Équipement en stationnements, douches et vestiaires des sites municipaux identifiés comme déficitaires ou dont la demande est forte mais les équipements insuffisants.	2024-2030	DMG pour les stationnements des agents-es DGTB pour les études de travaux sur les sites municipaux

Indicateurs à suivre

- Nombre de **stationnements déployés**.
- Nombre d'**équipements autres déployés** (ex : vestiaires, douches...).
- **Connaissance** par les agents-es des équipements des sites municipaux.
- **Taux de satisfaction** des agents-es.



Acteurs du territoire



AXE 1

Développer les équipements et services essentiels pour une mobilité plus durable

2 RENFORCER LES DISPOSITIFS D'APPUI FINANCIER AU CHANGEMENT DE MOBILITÉ

Enjeux

L'accompagnement financier est un levier crucial et une source de préoccupation importante pour les agents-es. Lors des ateliers de co-construction du PDME, le besoin d'une plus grande prise en charge a ainsi souvent été exprimé.

En parallèle, les dispositifs de participation de la Ville de Lyon sont mal connus, tout comme les aides nationales et locales. La Métropole de Lyon subventionne par exemple l'achat d'un vélo mécanique reconditionné, d'un vélo-cargo ou d'un vélo à assistance électrique (VAE).

Il est donc important de réussir à mieux promouvoir l'ensemble des dispositifs existants tout en travaillant à une meilleure prise en charge des mobilités durables.

Objectif

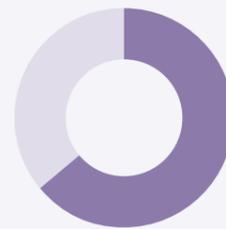
- Rendre plus accessibles les mobilités durables grâce à des dispositifs de soutien financiers adaptés.

Sous-actions

- Porter la participation financière de l'employeur au maximum des seuils réglementaires sur les dispositifs de mobilité durable (prise en charge des abonnements de mobilité, forfait mobilité durable...).
- Étudier la possibilité de proposer des tarifs préférentiels pour les mobilités partagées auprès des prestataires d'autopartage, de location de vélos...

Périmètre

- Agents-es de la Ville de Lyon et du CCAS.
- Arrondissements prioritaires : tous.
- Déplacements domicile-travail.



64 %

des agents-es de la Ville résident à moins de 30 minutes de leur lieu de travail à vélo et 23 % à moins de 30 minutes à pied.

Source : enquête mobilité PDME 2022.

1,3 M€

C'est le budget annuel 2022 consacré à la prise en charge des mobilités durables des agents-es de la Ville et du CCAS de Lyon (forfait mobilité durable et abonnements de mobilités).



80 %

des collaborateurs éligibles bénéficient d'un dispositif de financement de la mobilité durable.

5 %

des agents-es utilisent des mobilités partagées au moins une fois par an.

95 %

des collaborateurs éligibles bénéficient d'un dispositif de financement de la mobilité durable.



10 %

des agents-es utilisent des mobilités partagées au moins une fois par an.

Déploiement opérationnel

ÉTAPES	DESCRIPTION DE LA SOUS-ACTION	PHASAGE	PILOTAGE
Porter la participation financière de l'employeur au maximum des seuils réglementaires sur les dispositifs de mobilité durable En cours	La Ville de Lyon s'engage à augmenter, lorsque cela est permis par la réglementation, toutes les participations financières (transport en commun et forfait mobilités durables) à leur maximum. Action en lien avec l'action n°14 de plaidoyer.	2023-2026	DAP
Proposer des tarifs préférentiels pour les mobilités partagées aux agents-es pour leurs déplacements domicile-travail et personnels Expérimentation En cours	Des partenariats seront créés avec des prestataires de mobilités partagées pour permettre aux agents-es de la Ville de Lyon de bénéficier de tarifs préférentiels pour leurs déplacements personnels.	2023-2026	DAP

Indicateurs à suivre

- Conformité de la Ville avec les seuils réglementaires.
- Nombre de services proposés en lien avec la mobilité durable avec des tarifs préférentiels.
- Nombre de demandes d'abonnement pour les services proposés.

Acteurs du territoire



AXE 1

Développer les équipements et services essentiels pour une mobilité plus durable

3 ENCOURAGER LES AGENTS-ES À TESTER LE VÉLO POUR LEURS DÉPLACEMENTS

Enjeux

Le **vélo** – et *a fortiori* le vélo à assistance électrique (VAE) – sont des moyens de déplacement légers, accessibles pour des déplacements quotidiens jusqu'à 15 km.

Accompagner les agents-es à essayer ce mode de transport peut être un levier important de transition tant pour leurs déplacements personnels que professionnels.

En particulier, essayer le vélo pour une période d'un jour à un mois participe à déconstruire les éventuelles idées reçues sur la pratique du vélo et **rassurer les futurs usagers sur la sécurité en selle.**

Objectifs

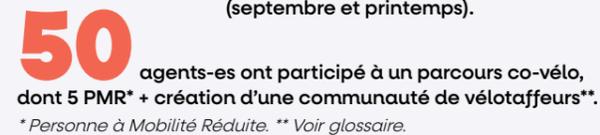
- Accompagner les agents-es dans l'évolution de leur pratique du vélo.
- Sécuriser la pratique de mobilités actives grâce à des actions de sensibilisation et de formation.

Sous-actions

- Mettre à disposition des agents-es des vélos et des VAE sur une durée à préciser (de 1 jour à 1 mois).
- Proposer des **sessions pratiques** adaptées aux agents-es : découverte/remise en selle, trajet de site à site.
- Proposer des **parcours "co-vélos"** avec des cyclistes aguerris.

Périmètre

- Agents-es de la Ville de Lyon et du CCAS.
- Arrondissements prioritaires : tous.
- Déplacements domicile-travail.



Déploiement opérationnel

ÉTAPES	DESCRIPTION DE LA SOUS-ACTION	PHASAGE	PILOTAGE DIRECTIONS ASSOCIÉES
Proposer aux agents-es de tester des vélos ou VAE sur une durée à préciser (1 jour à 1 mois) A venir	La Ville de Lyon pourra solliciter le dispositif "GoodWatt". Ce dispositif propose un accompagnement complet (formation, matériel, suivi de l'usage) durant un mois sur les trajets domicile-travail. L'employeur bénéficie d'une visibilité sur les usages via une plateforme dédiée.	2024-2026	DAP - MTE
Proposer des sessions pratiques adaptées aux agents-es En cours	De nombreux acteurs proposent ce type de formation sur le territoire lyonnais. Cette action nécessitera d'identifier les besoins des agents-es, via un sondage par exemple, afin de proposer des sessions les plus pertinentes possibles.	2024-2026	DAP - MTE DMG PM DCCI DEC
Proposer des parcours "co-vélos" avec des cyclistes aguerris A venir	De nombreux agents-es pratiquant le vélo pourront accompagner les néophytes dans l'appréhension des alentours des sites : bonnes pratiques, dangers potentiels, échange sur les ressentis. Cette action permettra également de renforcer la transversalité entre services et une meilleure interconnaissance des agents et agents.	2024-2026	DAP-MTE DCCI

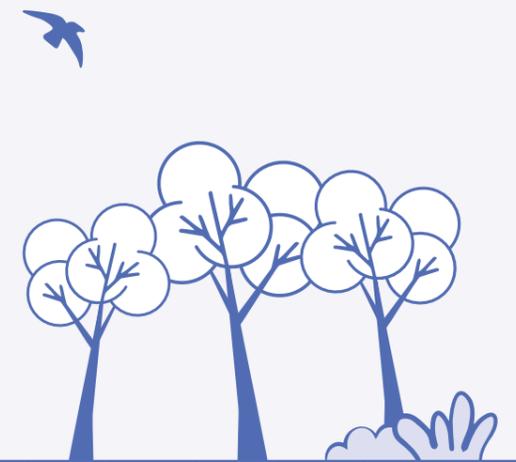
Indicateurs à suivre

- Évolution de la part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail et professionnels des agents-es de la Ville.
- Nombre de vélos mécaniques et à assistance électrique mis à disposition des agents-es pour être testés.
- Nombre d'agents-es ayant testé le vélo mécanique.
- Nombre d'agents-es ayant testé le VAE.
- Nombre de participants aux sessions proposées (sessions pratiques et parcours "co-vélos").

Acteurs du territoire

GoodWatt

Pignon sur Rue
MAISON DU
ÉLO LYON



AXE 1

Développer les équipements et services essentiels pour une mobilité plus durable



PROPOSER UNE OFFRE DE SERVICES D'ENTRETIEN ET DE RÉPARATION POUR CONSOLIDER LA PRATIQUE DU VÉLO



Enjeux

Tout comme pour une voiture, **l'entretien de son vélo est primordial pour garantir sa sécurité.** Le territoire est déjà équipé d'une dizaine de stations de gonflage placées aux abords de stations Vélo'v et la DMG propose deux fois par an des ateliers de révision aux agents-es. Cette offre nécessite d'être complétée et renforcée afin de consolider la pratique du vélo.

Des **totems de réparation** répartis sur certains sites de la Ville permettraient aux agents-es de trouver des outils de base pour l'entretien régulier de leur cycle. En complément, la Ville pourrait faire appel à des associations (ex : Chat perché, Change de Chaîne, Établicycllette) qui proposent des ateliers pour **apprendre à réparer soi-même son vélo.**

Objectif

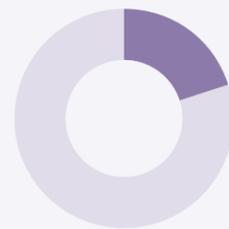
- Sécuriser la pratique du vélo.

Sous-actions

- Déployer des **totems de réparation** sur plusieurs sites municipaux.
- Continuer à proposer **2 sessions par an minimum d'entretien/réparation des vélos personnels.**
- Faciliter la mise en relation des agents-es avec **des associations locales** favorisant les mobilités actives à des tarifs attractifs.

Périmètre

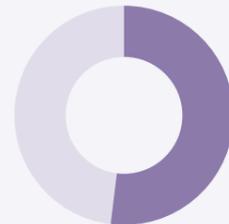
- Agents-es de la Ville de Lyon et du CCAS.
- Répartition dans les différents arrondissements sur les sites aux plus gros effectifs de cyclistes.
- Déplacements domicile-travail.



20 %

des agents-es utilisent leur vélo pour des déplacements domicile-travail.

Source : enquête mobilité PDME 2022.



52 %

des agents-es n'ont à ce jour pas connaissance de l'organisation de sessions d'entretien de vélo.

Source : enquête mobilité PDME 2022.



5

totems déployés.

250

vélos révisés annuellement.

100

agents-es adhèrent à une association locale.

500

vélos révisés annuellement.



Déploiement opérationnel

ÉTAPES	DESCRIPTION DE LA SOUS-ACTION	PHASAGE	PILOTAGE DIRECTIONS ASSOCIÉES
Déployer des totems de réparation sur un ou deux sites municipaux Expérimentation A venir	La Ville de Lyon pourra équiper en priorité les sites administratifs avec un grand nombre d'agents-es où des stationnements vélo pré-existent. Si l'expérimentation s'avère réussie, davantage de totems pourront être déployés.	2024	DAP - MTE DMG Responsables de sites DGTB
Continuer à proposer 2 sessions par an minimum d'entretien/réparation des vélos personnels sur 3 sites de la Ville En cours	La DMG propose déjà des sessions d'entretien et réparation vélo. Il est proposé de pérenniser ce service.	2023-2026	DMG DAP MTE DCCI
Travailler avec des associations locales pour faciliter l'accessibilité des agents-es aux services de réparations A venir	De nombreuses associations de réparation de vélo opèrent sur le territoire. Ces associations rendent leurs adhérents plus autonomes et proactifs sur ce sujet tout en créant de vraies communautés. La Ville s'appuiera sur des partenariats existants et nouveaux avec des associations locales qui permettront aux agents-es d'accéder plus facilement à leurs services.	2024-2026	DAP-MTE

Indicateurs à suivre

- Nombre de totems déployés.
- Nombre d'agents-es ayant eu recours à des totems et taux de satisfaction associé.
- Nombre de participants aux sessions de réparation proposées par la DMG.
- Nombre de partenariats réalisés avec des associations de réparation locales.
- Nombre d'adhésions d'agents-es de la Ville aux associations partenaires.
- Évolution du taux d'accidents des trajets à vélo.



Acteurs du territoire

Totems de réparation



Exemples d'associations d'auto-réparation



AXE 2

Renforcer la dynamique interne sur la mobilité durable



Action levier

5

POURUIVRE ET RENFORCER LE DÉPLOIEMENT D' ACTIONS DE SENSIBILISATION ET D' INCITATION À LA MOBILITÉ DURABLE

Enjeux

La sensibilisation et l'accompagnement **sont des enjeux majeurs du changement de mobilité des agents-es.**

Concrètement, la Ville doit travailler :

- à la **sensibilisation des agents-es** aux enjeux sanitaires, économiques et écologiques liés à la mobilité ;
- à une **meilleure communication** sur les dispositifs qui s'offrent à eux (plan de pistes cyclables, plans d'accès disponibles pour chaque site, aides à l'achat d'équipements, participation employeur, acteurs de la mobilité du territoire...) en centralisant et en clarifiant les dispositifs en place ;
- au **caractère incitatif et à l'attractivité de cette offre** grâce à l'organisation de challenges, d'animations et de formations (réparation, remise en selle...).

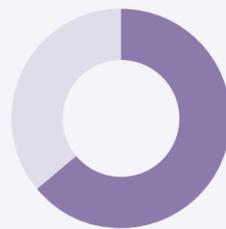
Le coût, les bienfaits pour la santé, l'impact écologique des différents moyens de déplacement, les retours d'expériences positives et la sécurité sont autant d'aspects à aborder lors de ces actions d'animation et de sensibilisation.

Objectifs

- Rendre l'information vers les offres de mobilité et de participation financière disponibles sur le territoire plus accessibles et lisibles.
- Animer la dynamique interne autour de la mobilité durable grâce à des événements et animations dédiés, et le partage d'éléments incitatifs (retours d'expérience, bonnes pratiques...)

Sous-actions

- Voir page suivante.



64 %

des agents-es n'ont pas connaissance du service de covoiturage "En Covoit Grand Lyon".

Source : enquête mobilité PDME 2022.

17 235 km

C'est la distance parcourue par les agents-es lors de la première participation de la Ville au challenge "Mai à Vélo" en 2023.



Participation de toutes les directions aux différents challenges mobilité (Mai à Vélo, challenge mobilité AuRA...).

Déploiement d'un plan d'animation et de communication récurrent.

Les agents-es de la Ville de Lyon sont **proactifs sur la mobilité durable** (ex : organisation d'événements).



Déploiement opérationnel

DESCRIPTION DE LA SOUS-ACTION

PHASAGE

PILOTAGE DIRECTIONS ASSOCIÉES

- Sensibiliser aux enjeux sanitaires, économiques et écologiques liés à la mobilité.
- Présenter les offres de mobilité existantes et proposer des sessions d'échanges avec l'Agence des Mobilités.
- Relayer les expériences réussies d'agents-es ayant changé de mobilités.
- Participer et organiser annuellement des challenges mobilité en lien avec l'action 42 du PAD.
- Valoriser une application d'incitation à la marche en convertissant les pas effectués en dons pour des associations locales.
- Organiser des temps forts et animations autour de la mobilité durable.

2023-2026

DAP - MTE

DCCI
Référénts transition écologique

En cours

Indicateurs à suivre

- Nombre de participants aux différents challenges organisés chaque année.
- Évolution du nombre d'agents-es bénéficiant de la participation employeur (Forfait mobilité durable - FMD et abonnements domicile-travail).
- Nombre de communications annuelles portant sur les enjeux de mobilité durable (sur les dispositifs existants, les bonnes pratiques, les événements...).



Acteurs du territoire



AXE 2

Renforcer la dynamique interne sur la mobilité durable



6 PILOTER LA POLITIQUE DES MOBILITÉS

Action levier

Enjeux

Au-delà d'un pilotage par les directions opérationnelles, un **pilotage plus global** sera nécessaire afin de :

- ▶ permettre de **suivre la mise en œuvre** du Plan de mobilité employeur (PDME) ;
- ▶ **animer une dynamique interne** autour de la mobilité ;
- ▶ mettre en place un **plan de communication et de mobilisation** pluriannuel.

Afin de garder une certaine cohérence et continuité, la **DAP** et la **MTE** resteront en pilotage.

Le suivi sera également effectué en lien avec les instances décisionnelles mises en œuvre durant la phase d'élaboration du PDME sur la base des différents indicateurs définis dans ce document stratégique. Cette porte d'entrée principale sur les questions en lien avec les mobilités **facilitera la compréhension et l'appropriation** des mesures associées.

Par ailleurs, le PDME a vocation à **évoluer** pour mieux intégrer **les questions d'accessibilité** de nos services publics (sites municipaux, grands événements...).

Objectif

- ▶ Assurer le pilotage et le suivi du plan d'action.

- Organisation des **COFIL**.
- **Suivi de la réalisation** du plan d'actions.
- **Évolution** du plan d'actions.

Sous-actions

- ▶ Suivi de la réalisation du plan d'actions par les instances de pilotage.
- ▶ Plan de communication et de mobilisation récurrent et pluriannuel.
- ▶ Mise en place d'une porte d'entrée principale DAP-MTE sur les questions en lien avec les mobilités.

Périmètre

- ▶ Agents-es de la Ville de Lyon et du CCAS.
- ▶ Arrondissements prioritaires : tous.
- ▶ Déplacements domicile-travail et professionnels.

14

C'est le **nombre d'actions proposées** par le PDME 2023-2026 de la Ville de Lyon.



Déploiement opérationnel

ÉTAPES	DESCRIPTION DE LA SOUS-ACTION	PHASAGE	PILOTAGE
Assurer le suivi de la réalisation du plan d'actions par les instances de pilotage A venir	Il conviendra de prévoir les instances de suivi nécessaires du PDME entre 2024 et 2026 (Copil, Cotech...).	2023-2026	DAP - MTE
Élaborer un plan de communication et de mobilisation récurrent et pluriannuel En cours	Il s'agit de proposer un plan pluriannuel d'animation et de communication afin que les temps forts autour de la mobilité durable puissent être facilement appropriés par les agents-es.	2023-2026	DCCI DAP-MTE
Mettre en place une porte d'entrée principale DAP-MTE sur les questions en lien avec les mobilités En cours	Cette action vise à créer un pôle mobilité au sein de la DAP qui aura en charge l'animation du PDME, en lien avec la MTE et en association avec les directions concernées.	2023-2026	DAP-MTE

Indicateurs à suivre

- ▶ Organisation des réunions du COFIL.
- ▶ Communication du plan de communication annuel et d'animation pluriannuel.
- ▶ Réalisation d'une enquête mobilité annuelle.
- ▶ Recrutement du référent ou de la référente "mobilités" à la DAP (Direction de l'administration du personnel).



AXE 3

Adapter l'organisation de la collectivité pour favoriser la mobilité durable

7 INTÉGRER LES ENJEUX DE MOBILITÉ DANS L'ORGANISATION DU TRAVAIL

Action levier

Enjeux

La Ville souhaite expérimenter de **nouvelles organisations du travail pour limiter les déplacements** domicile-travail et professionnels. L'enjeu est de rendre possible le travail nomade lorsque la profession le permet. Il n'existe pas à ce jour d'état des lieux et d'identification des espaces de travail disponibles pour le travail nomade à l'échelle de la Ville. Un travail de **centralisation de ces données est à mener** et doit inclure les modalités d'accès Internet et les possibilités de visioconférence.

Les mesures déployées dans le cadre de cette action étant en lien avec l'organisation du travail, elles doivent faire l'objet d'une attention particulière dans le cadre du **dialogue social**.

Objectifs

- Réduire le nombre et la distance des déplacements des agents-es, encourager les démarches de dé-mobilité.
- Améliorer la qualité de vie au travail.

Sous-actions

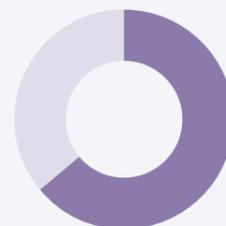
- Intégrer les enjeux de mobilité dans l'élaboration du **Schéma direction de l'immobilier (SDI)** et lors de l'achat et/ou de la location de nouveaux sites.
- Étudier l'opportunité de **nouvelles organisations de travail** (bureaux nomades, horaires décalés, semaine de 4 jours, télétravail supplémentaire...).

Périmètre

- Agents-es de la Ville de Lyon et du CCAS.
- Arrondissements prioritaires : tous.
- Déplacements domicile-travail et professionnels.

2

C'est le nombre de jours de télétravail autorisés par semaine à la Ville de Lyon.



64%

des Français sont favorables à la semaine de 4 jours.

Source : enquête ADP 2023.



Intégration de la mobilité dans le **SDI**.

Déploiement opérationnel

ÉTAPES	DESCRIPTION DE LA SOUS-ACTION	PHASAGE	PILOTAGE DIRECTIONS ASSOCIÉES
Intégrer les enjeux de mobilité dans l'élaboration du SDI et lors de l'achat et/ou de la location de nouveaux sites En cours	Cette action permettrait de mieux prendre en compte la mobilité (modes de déplacement, accessibilité, services disponibles...) dans la gestion des anciens et nouveaux sites municipaux.	2023-2026	DAP - MTE Responsables de site DGTB
Étudier l'opportunité de nouvelles organisations de travail Expérimentation En cours	Les réflexions concernent notamment l'aménagement de la semaine et de nouveaux lieux de travail.	2023-2026	Mission Travailler Autrement DAP Responsables de site DGTB L'ensemble des acteurs RH de la collectivité

Indicateur à suivre

- Nombre et impacts (ex : déplacements évités) des expérimentations de nouvelles organisations du travail en lien avec l'enquête mobilité annuelle (voir action 6).



AXE 3

Adapter l'organisation de la collectivité pour favoriser la mobilité durable



FORMALISER LA POLITIQUE DE DÉPLACEMENTS

Action levier

Enjeux

Les déplacements, qu'ils soient professionnels ou domicile-travail, manquent aujourd'hui d'un **document clair et unique**, précisant les règles pour tous les agents-es. Ce constat résonne avec le besoin plus large de mettre en place une meilleure communication autour des enjeux et dispositifs de mobilité durable au sein de la Ville. La politique de déplacement nécessite ainsi d'être précisée afin de **définir des règles et encourager les modes de transports alternatifs** à la voiture et à l'avion lorsque cela est possible.

Objectifs

- Clarifier les règles en matière de déplacements professionnels pour tous les agents-es.
- Encourager la mobilité active et les alternatives les moins émettrices de GES lors des déplacements professionnels et domicile-travail.

Sous-actions

- Élaborer et diffuser le règlement interne portant politique de déplacements des agents-es.
- Faciliter les process de réservation de déplacements professionnels et de **réservation des véhicules municipaux**.
- Étudier la possibilité de proposer de **nouvelles offres de transport pour les déplacements professionnels** à l'échelle des directions (ex : carte Vélo'v, autopartage...).
- **Diminuer les émissions de GES liées à l'usage de l'avion** dans les déplacements professionnels.

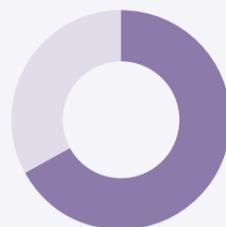
Périmètre

- Agents-es de la Ville de Lyon et du CCAS.
- Déplacements domicile-travail et professionnels.

336

C'est le nombre de vélos de service mis à disposition des agents-es.

Source : DMG, octobre 2023.



67%

C'est la part des déplacements professionnels régionaux en partie ou totalement réalisés en voiture de service ou personnelle.

Source : enquête mobilité PDME, 2022.



→ Un **règlement intérieur (RI) portant politique des déplacements** des agents-es est adopté.

→ Un **formulaire de réservation** pour les déplacements professionnels plus adapté est mis en place.

→ Une augmentation d'usage de **20 %** par rapport à 2023 de la **flotte de vélo** municipale.

→ Le RI portant politique de déplacement des agents-es **est systématiquement mis à jour** selon l'évolution de la politique autour de la mobilité.

→ Un formulaire de réservation pour les déplacements professionnels **intégré et digitalisé** est mis en place.



→ Une augmentation d'usage de **40 %** par rapport à 2023 de la **flotte de vélos** municipale.

Déploiement opérationnel

ÉTAPES	DESCRIPTION DE LA SOUS-ACTION	PHASAGE	PILOTAGE DIRECTIONS ASSOCIÉES
Définir et communiquer un règlement interne portant politique de déplacements En cours	Le processus d'organisation des déplacements professionnels et domicile-travail, depuis le choix du mode au remboursement des frais engendrés, doit être simple, clairement défini, homogène, accessible et connu par tous. Les spécificités et règles de remboursement doivent être explicitées pour chaque mode et chaque type de déplacement. Aussi, un guide détaillé viendra compléter les règles définies dans le RI. Il s'agira à travers ces règles de favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle et à l'avion.	2024	DAP
Faciliter les process de réservation de déplacements professionnels et de réservation des véhicules municipaux A venir	La réservation de véhicules municipaux doit se faire via un outil ou formulaire unique permettant l'accès à la totalité des véhicules (vélos, vélo-cargos, voitures, camionnettes) en fonction des règles posées. La réservation pour les déplacements professionnels (hors véhicules de service) doit être simplifiée.	2024-2026	DAP DMG DSITN MPRH
Étudier la possibilité de proposer de nouvelles offres de transport pour les déplacements professionnels à l'échelle des directions A venir	La proposition de nouvelles solutions de déplacement pour les agents-es sera étudiée. L'organisation de l'autopartage, des cartes Vélo'v, de la mise à disposition de trottinettes électriques sont des solutions déjà éprouvées et concluantes dans d'autres organisations multi-sites.	2024-2026	DAP-MTE DCP
Diminuer les émissions de GES liées à l'usage de l'avion dans les déplacements professionnels A venir	Il s'avère essentiel d'engager un travail de fond pour réduire par rationalisation les trajets de plus longue distance en avion et mettre en place un suivi et des objectifs de baisse pour les émissions de GES de ces trajets. De plus, pour atteindre cette baisse, les objectifs opérationnels sont d'utiliser : • le train/les transports en commun plutôt que l'avion quand le temps de trajet aller est inférieur à 8 h ; • d'autres modes de transport que l'avion pour voyager dans les pays limitrophes à la France ; • lorsqu'ils existent, les vols directs au départ de Lyon ou Paris plutôt que des vols en correspondance ; • le train pour les correspondances avec un avion partant ou arrivant à Paris. Ces objectifs seront traduits dans le guide émanant du RI à destination des agents-es.	2024-2026	DAP

Indicateurs à suivre

- Réalisation et mise à jour du RI portant politique de déplacements associé à un guide à destination des agents-es.
- Évolution du processus de réservation pour les déplacements professionnels.
- Niveau de satisfaction des agents-es concernant les outils de réservation mis à disposition.
- Nombre d'agents-es utilisant les potentielles nouvelles offres de transport pour leurs déplacements.
- Évolution des émissions de GES liées à l'usage de l'avion pour les déplacements professionnels.

Acteurs du territoire



AXE 3

Adapter l'organisation de la collectivité pour favoriser la mobilité durable



INTÉGRER LES ENJEUX DE MOBILITÉ DANS LA POLITIQUE D'INCLUSION MUNICIPALE

Action levier

Enjeux

La mobilité inclusive **doit être le fil rouge des actions à destination des agents-es et des usagers**. Afin de rendre les services publics plus inclusifs et accueillants, la Ville doit œuvrer à l'accessibilité pour tous les usagers des services publics, notamment les personnes à mobilité réduite (PMR).

L'enjeu est de **répertorier les équipements existants** pour les PMR tels que les stationnements, les balises sonores, les bandes de guidage, les boucles magnétiques... Il s'agit aussi d'**intégrer l'accessibilité dans chacun des sites municipaux** afin de répondre à un triple objectif :

- assurer un accueil et un accompagnement adapté aux personnes en situation de handicap ;
- anticiper et évaluer l'accessibilité de chaque nouveau site ;
- sensibiliser tout un chacun sur les enjeux en lien avec la mobilité inclusive.

Objectif

- Améliorer l'accessibilité de nos sites et permettre à l'ensemble des agents-es et usagers de se déplacer sereinement.

Sous-actions

- **Répertorier les équipements PMR** (stationnement, balise sonore, bande de guidage, boucle magnétique, signalétique...) et étudier l'accessibilité de chaque site en lien avec le SDI (voir action 1).
- **Assurer un accueil et accompagnement adapté aux PMR.**
- **Anticiper et évaluer l'accessibilité de chaque nouveau site** (voir action 7).
- **Sensibiliser au partage de l'espace public** et les piétons en situation de handicap (voir action 13).
- **Créer des groupes de co-déplacements** (marche et vélo) destinés aux PMR (voir action 3).
- **Alimenter la base de données "accès libre"** sur l'accessibilité de nos sites (voir action 1).

Périmètre

- Agents-es de la Ville de Lyon et du CCAS à mobilité réduite.
- Établissement recevant du public et principaux sites administratifs.
- Tous les types de déplacements.



En France, seulement **38 %** des établissements recevant du public sont accessibles aux PMR.

Source : Accessibilité public.



30 % des usagers des TCL sont concernés par des problématiques d'accessibilité (PMR, femmes enceintes...).

Source : TCL "Un réseau accessible".

→ **Connaître l'accessibilité** pour tous les ERP sur l'intégralité des sites de la Ville.

→ **Communiquer clairement** sur l'accessibilité des sites de la Ville pour les PMR.



Déploiement opérationnel

ÉTAPES	DESCRIPTION DE LA SOUS-ACTION	PHASAGE	PILOTAGE DIRECTIONS ASSOCIÉES
A venir			
Répertorier les équipements PMR	L'étude réalisée par le SDI doit permettre d'identifier l'accessibilité des sites de la Ville (stationnement, balise sonore, bande de guidage, boucle magnétique, signalétique...) (voir action 1).	2024-2026	
Assurer un accueil et accompagnement adapté aux PMR	Il s'agira de proposer un accompagnement personnalisé (recommandations sur les modes de déplacements adaptés, sur les infrastructures existantes, les contacts à privilégier...) aux PMR.	2024-2026	
Anticiper et évaluer l'accessibilité de chaque nouveau site	Voir action 7.	2024-2026	Mission égalité
Sensibiliser au partage de l'espace public	Il s'agira d'effectuer des journées de sensibilisation lors de la semaine européenne de la mobilité : mise en situation, témoignage... (voir action 13).	2024-2026	DCI DGTB DEC DSP
Créer des groupes de co-déplacements	Des volontaires pourront être identifiés pour accompagner les agents-es en situation de handicap sur certains circuits pour une meilleure mise en confiance (voir action 3).	2024-2026	
Alimenter la base de données "accès libre"	Il s'agit d'améliorer la connaissance de l'accessibilité de nos sites (voir action 1).	2024-2026	

Indicateurs à suivre

- Part des sites de la Ville disposant d'équipements pour l'accueil des PMR.
- Taux de satisfaction des PMR (agents-es et usagers) en termes d'accessibilité des sites de la Ville.
- Nombre d'animations/événements abordant la question des PMR dans le cadre du plan de communication et de mobilisation pluriannuel autour de la mobilité (voir action 6).



Acteurs du territoire



AXE 3

Adapter l'organisation de la collectivité pour favoriser la mobilité durable

10 ACCOMPAGNER LES AGENTS-ES DANS L'AMÉLIORATION DE LEUR USAGE DE LA VOITURE

Enjeux

Les enjeux d'amélioration de la qualité de l'air, d'atténuation du changement climatique et de partage de l'espace public **nécessitent d'optimiser l'usage de la voiture pour en diminuer les impacts.**

En particulier, les **règles d'attribution des espaces de stationnement** devront être revues en fonction des sites au profit du covoiturage, des véhicules techniques, des mobilités actives et des situations personnelles et professionnelles des agents-es (par exemple : personnes à mobilité réduite, agents-es travaillant en horaires décalés...). Il convient ainsi d'accompagner les agents-es pour leur permettre de trouver de nouvelles solutions de mobilité plus durables afin que cette réduction ne soit pas subie.

Cette action est en lien avec l'action 1 qui concerne les aménagements et stationnements dédiés aux mobilités actives.

Objectifs

- Accompagner les agents-es au déploiement de la ZFE et à la réduction des emplacements de stationnement afin d'accompagner les automobilistes dans leurs changements de pratique.
- Réduire l'autosolisme.

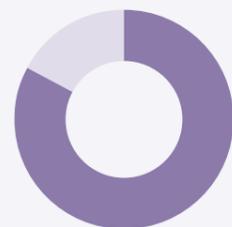
Périmètre

- Agents-es de la Ville de Lyon et du CCAS utilisant le covoiturage et autosolistes.
- Sites disposant d'espaces de stationnement.
- Déplacements domicile-travail et professionnels.

700

C'est le nombre de véhicules (Citiz, LPA et Léo&Go) disponibles en auto-partage à Lyon.

Source : La voiture autrement, lyon.fr



83%

C'est la part des agents-es de la Ville qui se déplacent seuls dans leur voiture pour leurs trajets domicile-travail.

Source : enquête PME 2022.



- ➔ Réduire l'autosolisme de **13 points** de pourcentage par rapport à 2023.
- ➔ Revoir l'attribution des places de stationnement en fonction des sites et des situations des agents-es.

➔ Réduire l'autosolisme de **30%** par rapport à 2023.

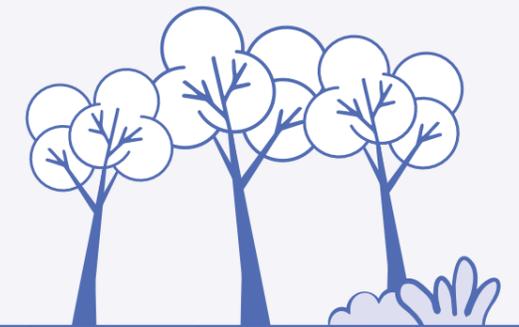


Déploiement opérationnel

ÉTAPES	DESCRIPTION DE LA SOUS-ACTION	PHASAGE	PILOTAGE DIRECTIONS ASSOCIÉES
Accompagner les agents-es au déploiement de la ZFE et à la réduction des emplacements de stationnement En cours	L'objectif de l'action est d'accompagner les agents-es dans leurs changements de pratique. Il s'agira également de préciser les modalités d'attribution des places de stationnement sur les sites de la Ville en incluant les différentes problématiques et modes de déplacement (le covoiturage, les véhicules techniques, les mobilités douces et les situations personnelles des agents-es).	2023-2026	DAP-MTE Responsables de sites DMG
Réduire l'autosolisme A venir	Cette action doit découler des différentes actions du PDME en faveur du report modal sur d'autres types de mobilités que la voiture individuelle (accompagnement personnalisé, amélioration de la communication sur les dispositifs existants, sensibilisation sur les impacts sanitaires, financiers et écologiques...).	2024-2026	DAP-MTE DMG

Indicateurs à suivre

- Évolution de la part d'agents-es pratiquant l'autosolisme pour les déplacements domicile-travail et professionnels.
- Évolution du nombre et de la fréquentation des stationnements PMR et covoiturage.
- Taux de satisfaction des agents-es se déplaçant en covoiturage et utilisant le site "En covoit' Grand Lyon".



Acteurs du territoire

Agence des Mobilités

AXE 3

Adapter l'organisation de la collectivité pour favoriser la mobilité durable

11

POURSUIVRE L'ADAPTATION ET L'OPTIMISATION DE LA FLOTTE MUNICIPALE AFIN DE RÉPONDRE AUX ENJEUX DE MOBILITÉ DURABLE

Enjeux

La DMG travaille depuis plusieurs années à l'**adaptation de la flotte de véhicules municipale (voitures, camions, vélos...)** aux besoins des agents-es et aux enjeux de transition écologique et de la zone de faibles émissions (ZFE) :

- **mutualisation** des véhicules entre services grâce à des pools de véhicules pour diminuer le nombre total de véhicules possédés par la Ville et mieux utiliser chaque véhicule ;
- **électrification (ou hybridation)** des véhicules motorisés (voitures/camions) ;
- **diversification** de la flotte (véhicules intermédiaires, vélo cargos...).

Cette action est notamment en lien avec les actions 4 et 9.

Objectifs

- Réduire la dépendance de la flotte aux énergies fossiles en la réduisant et en l'adaptant.
- Rendre la flotte municipale conforme à la zone à faibles émissions (ZFE).

Sous-actions

- Poursuivre la **mutualisation des véhicules entre services et l'optimisation de l'utilisation des véhicules**.
- Poursuivre l'**adaptation et la rationalisation de la flotte automobile conformément aux objectifs de transition écologique** municipaux vers des motorisations moins polluantes (biogaz et électrique, expérimentation de rétrofit).
- **Renforcer la flotte de vélo** (mécaniques, électriques, cargo).
- **Adapter la flotte aux besoins des services et aux différents profils des agents-es** (accessibilité de la flotte aux agents-es PMR, charges lourdes...) grâce à un travail de co-construction avec les directions.

Périmètre

- Gestion de flotte et agents-es usagers de la flotte.
- Tous les sites.
- Déplacements professionnels.

100 à 300 kg

C'est le poids de charge utile que peut transporter un vélo cargo électrique en fonction de sa typologie (2 roues ou 4 roues).

Plus de la moitié

Des émissions de GES du secteur des transports en France est liée à l'usage de la voiture particulière.
Source : CITEPA, rapport Secten 2020.

- Réduction de **30 %** du nombre de véhicules roulant moins de 1000km/an (soit environ 50 véhicules) par rapport à 2023.
- Mise en place de **11 pools** de véhicules.
- **+ 175** vélos par rapport à 2023.

➤ Réduction de **60 %** du nombre de véhicules roulant moins de 1 000 km/an par rapport à 2023.

➤ **100 %** de la flotte municipale est conforme à la ZFE.

Déploiement opérationnel

ÉTAPES ET DESCRIPTION DE L'ACTION

PHASAGE

PILOTAGE
DIRECTIONS
ASSOCIÉES

→ Poursuivre la **mutualisation des véhicules** entre services et l'**optimisation de l'utilisation des véhicules**. En particulier, il est pertinent d'étudier le **recours à des pools de véhicules partagés** pour certains déplacements professionnels.

Expérimentation

→ Poursuivre l'**adaptation et la rationalisation de la flotte automobile conformément aux objectifs de transition écologique** municipaux vers des motorisations moins polluantes (biogaz et électrique, expérimentation de rétrofit). Cette transition devra être accompagnée, autant que possible, par une **réduction du nombre et de la taille des véhicules motorisés**. Les innovations techniques, telles que le rétrofit, pourront être étudiées afin de réduire les coûts et l'impact environnemental de ces renouvellements.

→ **Renforcer la flotte de vélo** (mécaniques, électriques, cargo) : le report modal vers le vélo (dont le vélo cargo) est indispensable afin de réduire les coûts et l'impact environnemental, mais aussi d'assurer un gain de temps sur les déplacements urbains et une amélioration de la qualité de vie au travail.

→ **Adapter la flotte aux besoins des services et aux différents profils des agents-es** (accessibilité de la flotte aux agents-es PMR, charges lourdes...) grâce à un travail de co-construction avec les directions.

En cours

2024-2030

DMG

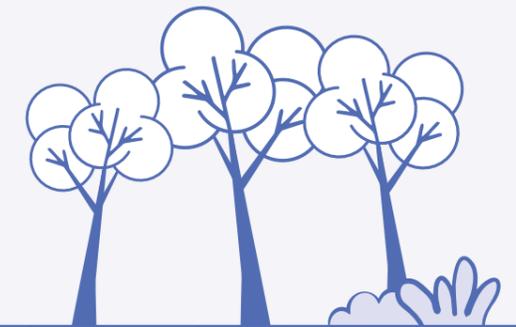
Toutes les
directions

Indicateurs à suivre

- Taux d'usage des vélos déployés.
- Taux d'usage des véhicules électriques.
- Composition et utilisation (kilométrage) de la flotte de la Ville par type de motorisation.
- Nombre de vélos déployés dans la flotte municipale.

Acteurs du territoire

Agence des
Mobilités



AXE 3

Adapter l'organisation de la collectivité pour favoriser la mobilité durable

12

RÉALISER UN DIAGNOSTIC COMPLET DE L'ACTIVITÉ LOGISTIQUE INTERNE

Enjeux

L'activité logistique interne comprend **tous les déplacements de matériel, de véhicules, de personnes et de nourriture** requis par l'activité de la municipalité et concerne donc un **grand nombre de directions** opérationnelles.

Actuellement, la Ville de Lyon a **une connaissance parcellaire de ces flux logistiques**.

En outre, les services font face à des difficultés de stockage et de localisation du matériel entre les sites. Dans un souci d'optimisation des déplacements logistiques, il est prévu un **diagnostic complet** permettant de retracer les flux, les étapes et caractéristiques des déplacements (ex : fréquence), les lieux d'arrivée et de départ et la nature des entités en circulation. La **logistique événementielle** fait également partie des enjeux à interroger car entraînant un nombre important de flux sur des périodes très courtes.

Objectif

- Optimiser et décarboner les flux logistiques internes.

Sous-action

- Réaliser un **diagnostic complet** de l'activité logistique interne.

Périmètre

- Directions génératrices de flux logistiques.
- Sites : tous.
- Déplacements professionnels.



33 %

C'est la part d'émissions de GES que représente le transport routier en Auvergne-Rhône-Alpes, soit la source la plus importante d'émissions de la région.

Source : Inventaire Atmo Auvergne-Rhône-Alpes, 2020.



69 %

des agents-es utilisent les transports en commun pour se déplacer entre les sites de la Ville.



45 %

des agents-es marchent.



34 %

des agents-es utilisent le vélo.

Source : enquête mobilité PDME 2022.



Réalisation d'un **diagnostic** de la logistique interne en lien avec les objectifs de réduction des GES de la Ville.

Élaboration d'un **plan d'actions** visant à optimiser les flux logistiques.



Déploiement opérationnel

ÉTAPE ET DESCRIPTION DE LA SOUS-ACTION

PHASAGE

PILOTAGE DIRECTIONS ASSOCIÉES

Réaliser un **diagnostic complet de la logistique interne ciblé sur les besoins métiers et incluant les éléments suivants** :

- volume de matériel transporté par les métiers ;
- lieu de stockage du matériel, lieu d'intervention, lieu de résidence administrative et lieu d'habitation ;
- distances parcourues par les métiers ;
- contraintes techniques éventuelles ;
- contraintes organisationnelles (horaires de prise de poste, plages d'intervention...);
- flux d'approvisionnement en matériel ;
- flux mutualisables ;
- bilan économique et environnemental de l'activité.

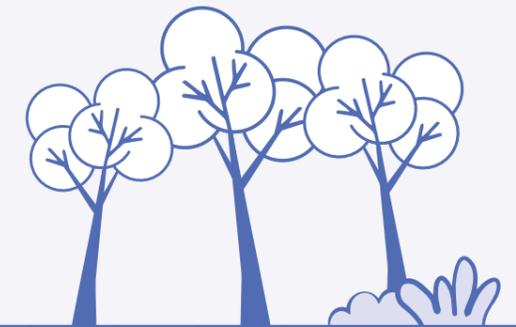
2024-2026

DMG
DGTB

Toutes les directions

Indicateurs à suivre

- Une consultation est lancée et un prestataire retenu pour réaliser un diagnostic complet de la logistique interne.
- Réalisation du diagnostic logistique interne à échéance 2030.



AXE 4

Agir pour lever les freins extérieurs au développement de la mobilité durable

13

ŒUVRER AVEC LES ACTEURS LOCAUX À LA DYNAMIQUE TERRITORIALE EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DURABLE

Enjeux

Les **discontinuités du réseau cyclable et des horaires des différents types de transport en commun, le sentiment d'insécurité** dans le partage de la voirie et le **manque d'espace de stationnements publics** sécurisés sont des problèmes remontés par les agents-es. En particulier, le **manque de pistes cyclables** (ou des aménagements mal conçus) est le principal frein à l'adoption de ce mode de déplacement. Ces irritants doivent être partagés avec les autorités organisatrices compétentes dans le cadre de l'étroite collaboration entre la Ville de Lyon, la Métropole et la Région, et doit contribuer à la valorisation de l'offre de transport disponible et favoriser la cohabitation des modes de transport.

Fort de son diagnostic détaillé, la Ville de Lyon **transmettra les problématiques et besoins identifiés** en matière d'offre publique aux AOM compétentes de manière à ce que les besoins soient pris en compte dans les futurs investissements relatifs aux infrastructures cyclables et au réseau de transports en commun.

Enfin, l'ambition de la démarche **Lyon 2030** impose à la Ville d'être une actrice centrale dans la création de synergies entre les acteurs du territoire, notamment ceux de la mobilité durable.

Objectifs

- ▶ Permettre aux usagers des modes actifs de se déplacer en sécurité et confortablement sur le territoire lyonnais.
- ▶ Être proactif dans l'aménagement du territoire pour favoriser les mobilités durables, notamment en assurant une continuité cyclable entre les communes environnantes.

Sous-action

- ▶ Assurer une **remontée d'informations des agents-es** via un questionnaire ou des échanges organisés en ce sens.

Périmètre

- ▶ Agents-es de la Ville de Lyon et du CCAS.
- ▶ Bassin lyonnais.
- ▶ Déplacements domicile-travail et professionnels.



26 %

des agents-es souhaiteraient de meilleures infrastructures cyclables pour adopter le vélo et 10 % pour les marcheurs.

Source : enquête mobilité PDME 2022.

+ 95 %

des agents-es pratiquant la marche ou le vélo pour leurs déplacements sont satisfaits de ces modes de transport.

Source : enquête mobilité PDME 2022.

Déploiement opérationnel

ÉTAPES	DESCRIPTION DE LA SOUS-ACTION	PHASAGE	PILOTAGE DIRECTIONS ASSOCIÉES
Assurer une remontée d'informations des agents-es A venir	Cette action peut être réalisée par un questionnaire ou des échanges organisés en ce sens avec les agents-es.	2023-2030	DAP - MTE Coordination institutionnelle

Indicateurs à suivre

- ▶ Réalisation d'une enquête mobilité annuelle (voir action 6).
- ▶ Échanges réguliers avec les autorités organisatrices compétentes autour des mobilités durables.

Acteurs du territoire

Outils de cartographie



Acteurs institutionnels



AXE 4

Agir pour lever les freins extérieurs au développement de la mobilité durable

14

(CO-)PORTER DES PROPOSITIONS AU NIVEAU RÉGIONAL, NATIONAL, ET EUROPÉEN PERMETTANT DE LEVER LES OBSTACLES AU DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ DURABLE

Constat

Le développement des mobilités alternatives est souvent confronté à des **freins législatifs ou juridiques**. Pour autant, en tant qu'administration, la Ville peut se faire la **porte-parole** des besoins et des freins identifiés chez ses collaborateurs en soutenant des évolutions législatives ou réglementaires.

Ainsi, conditions et modes couverts par le forfait mobilités durables, prise en charge de l'abonnement de transport en commun, avantages en nature liés à la mobilité, sont autant de sujets qui peuvent être réinterrogés en faveur d'un déploiement plus aisé et massif de la mobilité durable des collaborateurs.

Objectif

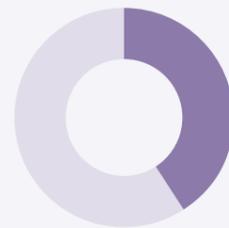
- Rendre les mobilités actives et les alternatives à la voiture individuelle **plus accessibles et applicables** pour les employeurs et collaborateurs.

Sous-actions

- Recenser les **freins** (législatifs, réglementaires, financiers...) au développement d'une mobilité durable pour les agents-es.
- Élaborer, (co)porter, soutenir des **propositions législatives ou réglementaires** à même de lever ces freins.

Périmètre

- Agents-es de la Ville de Lyon et du CCAS.
- Bassin lyonnais en priorité, territoire national.
- Déplacements domicile-travail et professionnels.



41%

des **émissions de GES** de la Ville de Lyon pourraient être **réduites** grâce aux **changements de pratiques** de mobilité envisagés par les agents-es dans le cadre de l'Enquête Mobilité PMDE réalisée en 2022.

Déploiement opérationnel

ÉTAPE ET DESCRIPTION DE LA SOUS-ACTION	PHASAGE	PILOTAGE DIRECTIONS ASSOCIÉES
Recenser les freins (législatifs, réglementaires, financiers...) au développement d'une mobilité durable pour les agents-es. A venir	2023-2030	DAP - MTE Coordination institutionnelle
Élaborer, (co-)porter, soutenir des propositions à même de lever ces freins. A venir	2023-2030	DAP - MTE Coordination institutionnelle

Indicateur à suivre

- Évolution de la réglementation conformément aux souhaits de la collectivité sur la période 2024-2030.

Acteurs du territoire, nationaux et européens

MÉTROPOLE
GRAND LYON

Autres collectivités
et réseaux de collectivités



Membres de l'Agora
Lyon 2030



FUB
le vélo au quotidien

RESSOURCES UTILES

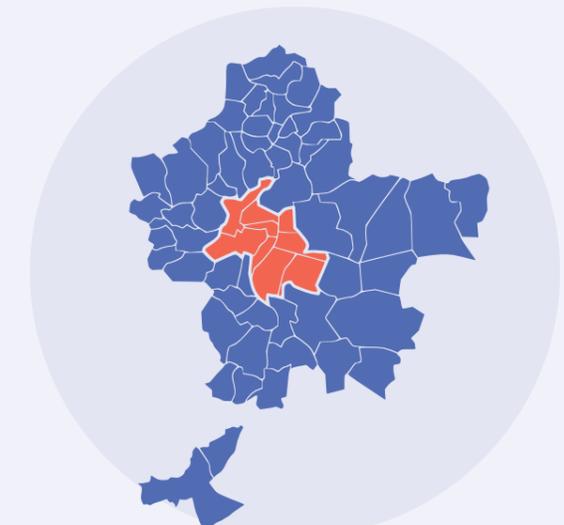
Pour aller plus loin sur les enjeux autour de la mobilité durable, et pour en savoir plus sur les dispositifs de soutien existants pour des déplacements plus responsables, vous pouvez consulter les ressources suivantes :

RESSOURCES INTERNES À LA VILLE DE LYON

- **Dispositifs proposés par la Ville pour les déplacements domicile-travail et professionnels :**
 - Kiosque > Travailler à la Ville > Déplacements
- **Actualités, actions et animations autour du Plan de Mobilité Employeur :**
 - Kiosque > Réseaux et projets > Mission transition écologique > Grands Projets
- **Informations sur la flotte municipale et réservation de véhicules motorisés et non-motorisés :**
 - Kiosque > Directions en ligne > Logistique garage et festivités



RESSOURCES EXTERNES



À l'échelle métropolitaine

- **Agence des mobilités** - informations utiles et accompagnement à destination des habitants et des acteurs économiques pour faire évoluer nos déplacements, notamment en lien avec les nouvelles réglementations, telles que les Zones à Faibles Émissions : <https://zfe.grandlyon.com/agence-des-mobilites/>
- **SYTRAL** : autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, informations sur les réseaux de transport dont le réseau TCL et leurs grands projets, actualités sur la mobilité au niveau du territoire : <https://www.sytral.fr/>

- **Toodego** - plateforme métropolitaine de démarches et d'informations avec une section "déplacements" regroupant de nombreuses informations pratiques, notamment sur les mobilités actives (Vélo'v, stationnements vélos, voies cyclables...) et partagées (covoiturage, autopartage...) : <https://www.toodego.com/services/>



D'autres ressources pour aller plus loin sur la mobilité durable

- **Podcast de France Culture "La Série Documentaire"** (4 épisodes de 58 minutes chacun) : La Vélo-Révolution, histoire d'un objet en pièces détachées : <https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/serie-la-velo-revolution-histoire-d-un-objet-en-pieces-detachees>

- **Plateforme "Agir pour la Transition Écologique" de l'Ademe, rubrique "Déplacements"** : plusieurs articles courts et pédagogiques sur les déplacements domicile-travail (retours d'expérience, co-bénéfices...) : <https://agirpourlatransition.ademe.fr/particuliers/bureau/deplacements>



LYONendirect 04 72 10 30 30 •  Lyon.fr

 Imprimé sur du papier
100 % recyclé.

Mise en page : www.traitdunion-com.fr – Illustrations : Alona Savchuk – Crédits photos : Muriel Chaulet