



PRÉFÈTE DU RHÔNE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

La Préfète

Lyon, le 27 FEV. 2025

Monsieur le Président,

À sa création le 1^{er} janvier 2022, l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, SYTRAL Mobilités, s'est vue confier la compétence d'élaboration du plan de mobilité à l'échelle de son ressort territorial. Par délibération en date du 21 novembre 2024, le Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités a arrêté son projet de plan de mobilité (PDM) des territoires lyonnais. Ce dossier a été reçu en préfecture le 28 novembre 2024.

En application de l'article L. 1214-15 du Code des transports, le présent avis de l'État est exprimé dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées à l'élaboration du Plan de Mobilité et avant mise à l'enquête publique du projet arrêté. Ce document devra figurer parmi ceux portés à la connaissance du public durant la phase d'enquête publique.

Il s'agit, pour l'État, de faire part de son analyse et d'exprimer son avis sur le projet de PDM transmis et ses annexes, en veillant en particulier à la bonne prise en compte des enjeux de l'État portés à votre connaissance dans le courrier du 2 novembre 2022.

Je souhaite, avant toute chose, saluer l'important travail partenarial mené par vos services pour produire un tel document. Le plan de mobilité des territoires lyonnais définit la stratégie portée par SYTRAL Mobilités sur son ressort territorial à horizon 2040. À cet effet, je souligne l'ambition des objectifs affichés et la diversité des propositions d'actions pour organiser la mobilité de presque deux millions d'habitants ainsi que celle des marchandises, conformément aux principes de la loi d'orientation des mobilités de 2019. Ce plan permet ainsi de définir une politique intégrée de mobilités pour construire un réseau unique, renforcé et lisible, et pour garantir le droit à la mobilité pour tous en mobilisant l'ensemble des solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture.

Après analyse par mes services, je suis amenée à formuler un avis favorable assorti de deux réserves et de points de vigilance, détaillés dans le document annexé à ce courrier.

Les réserves émises portent sur une problématique de faisabilité réglementaire et technique : certaines mesures proposées sont incompatibles avec la réglementation actuelle ou avec les règles de l'art en vigueur. En effet, les carrefours à niveau n'étant pas autorisés sur autoroute, le projet

Monsieur Bruno BERNARD
Président de SYTRAL Mobilités
21, boulevard Marius Vivier Merle
63 003 Lyon

d'aménagement d'un tel carrefour sur l'autoroute A43 ne sera possible qu'à la condition de déclasser cette voie au préalable, ce que le PDM doit bien préciser. De même, il n'est pas possible d'aménager une voie réservée pour le covoiturage ou les cars à haut niveau de service sur les axes à 2x2 voies. De ce fait, les projets de voies réservées sur des axes comme l'A42, l'A47 ou la RN346 nécessiteraient d'élargir la chaussée pour ajouter une voie supplémentaire et maintenir la capacité des routes lors de l'activation de la VR2+. Le PDM doit donc tenir compte de ces freins technique et réglementaire et expliquer comment y remédier.

En outre, parmi les points de vigilance relevés dans l'annexe technique, je souhaite insister sur les quatre axes ci-après qui mériteront une attention particulière lors de la mise en œuvre opérationnelle du PDM.

L'élaboration du PDM ne constitue pas le point final mais bien le démarrage d'une démarche d'évolution des mobilités. Dans ce contexte, par son rôle d'autorité organisatrice de la mobilité, SYTRAL Mobilités devra trouver les modalités d'animation de l'écosystème de la mobilité afin de garantir la mise en œuvre de l'ensemble du plan défini, dont près d'une action sur cinq ne relève pas directement de ses prérogatives.

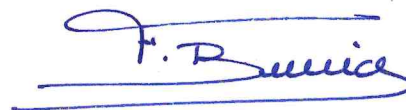
Cette posture proactive favorisera une mise en œuvre itérative du plan de mobilité. Il conviendra en effet d'actualiser les objectifs en tenant compte de l'aire d'influence de l'agglomération lyonnaise, grâce aux nouvelles données disponibles d'une part, et à l'armature urbaine définie par les SCoT d'autre part. Pour le premier cas, les résultats de l'enquête ménage EMC² ou de l'étude de l'INSEE sur les zones de concentration des salariés pourront utilement alimenter ce travail d'actualisation lors de la mise en œuvre du PDM. Pour le second cas, les SCoT actuellement en vigueur sur votre ressort territorial donnent d'ores et déjà des pistes de priorisation des axes à développer et leurs révisions, en cours ou imminentes, permettront d'affiner la territorialisation des enjeux de mobilité.

Par ailleurs, le principe de sobriété foncière sera au cœur de vos réflexions pour lutter contre l'étalement urbain lors de la conception de vos projets. J'attire notamment votre attention sur le sujet des aires de stationnement pour le rabattement vers le transport ferroviaire et le covoiturage, pour lequel il conviendra de correctement dimensionner le besoin afin de proposer des solutions adaptées, sobres en foncier.

Enfin, il serait intéressant d'intégrer les objectifs de la conférence des parties (COP) sur la thématique de la mobilité dans les objectifs opérationnels du plan de mobilité. En particulier, sur la réduction des distances parcourues par les marchandises et l'intensification du recours au fret ferroviaire et fluvial, la feuille de route régionale fixe un objectif de réduction de -10% pour le transport routier de marchandises en 2030, ce que vos actions devront contribuer à atteindre.

Les services de la Direction Départementale des Territoires du Rhône restent à votre disposition pour vous accompagner dans la finalisation de votre plan de mobilité et tout au long de sa mise en œuvre, pour réussir la planification et la transition écologique des mobilités sur les territoires lyonnais.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.



Fabienne BUCCIO



**PRÉFÈTE
DU RHÔNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction départementale
des territoires**

**en coordination avec
la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
la direction interdépartementale des routes Centre-Est
et Voies navigables de France**

Le Directeur

Lyon, le 27 FEV. 2025

Avis des services de l'État sur le plan de mobilité des territoires lyonnais de SYTRAL Mobilités

Annexe technique à l'avis de l'État

L'élaboration du plan de mobilité des territoires lyonnais répond à une exigence réglementaire, suite à la création de l'établissement public SYTRAL Mobilités le 1er janvier 2022. Il permet en outre de définir la stratégie portée par cette nouvelle autorité organisatrice de la mobilité (AOM), sur un territoire d'une échelle inédite, à horizon 2040.

Les services de l'État soulignent la démarche très complète et ambitieuse par laquelle SYTRAL Mobilités a intégré les diverses politiques publiques nationales et européennes, pour produire un PDM qui réponde dans sa globalité aux enjeux de mobilité des personnes et marchandises sur son ressort territorial.

Les services de l'État formulent toutefois des commentaires et émettent des points de vigilance en vue de l'ajustement et de la mise en œuvre des actions proposées.

1 Remarque générales sur le document.

1.1 Sur le fond.

Le plan de mobilité des territoires lyonnais s'inscrit dans les ambitions et les objectifs attendus par la loi, notamment en participant à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore. Il permet de fixer les grands principes pour l'organisation de la mobilité à l'échelle du ressort territorial et s'adresse à l'ensemble des publics.

L'objectif principal du PDM visant à réduire l'autosolisme de moitié en induisant un fort report modal est très ambitieux. Cet objectif, qui découle des exigences fixées par la Stratégie Nationale Bas Carbone, mérite d'être souligné. Toutefois, ce report modal est fortement conditionné à un changement massif des comportements. Dans ce cadre, il apparaît important de veiller à la temporalité des actions de l'ensemble des acteurs de la mobilité sur le territoire, afin de créer, par l'offre d'alternatives suffisantes, les conditions nécessaires à ces profondes évolutions sociétales. Ainsi, autant d'un point de vue technique que social, il est primordial de développer les services de mobilité alternatifs à la voiture avant de mettre en œuvre les actions restreignant son usage et sa place dans l'espace public.

L'analyse des 76 actions que contient le PDM fait apparaître que, si SYTRAL Mobilités en pilote ou en co-pilote près de la moitié (36), 14 (soit 18 %) n'identifient même pas SYTRAL Mobilités comme partenaire. La mise en œuvre effective du plan dans sa globalité nécessitera donc la mise en place de stratégies et de dispositifs partenariaux qui restent à ce jour à préciser.

En particulier, le département du Rhône a récupéré la gestion, depuis le 1er janvier 2024, de la RN7 sur le périmètre du Rhône. La Région organise quant à elle l'action commune des AOM, notamment en matière d'intermodalité, d'aménagement de pôles d'échanges multimodaux ou d'information et d'accueil du public (article L.1215-1 du Code des transports). La Région devra, en sa qualité de chef de file, être associée à la mise en œuvre du PDM.

1.2 Sur la forme.

Les documents soumis à la relecture des services de l'État sont clairs et abordables. Afin d'améliorer encore la lisibilité, il serait judicieux d'homogénéiser la mise en page des illustrations, cartes et schémas explicatifs. En effet, certaines cartes sont à peine lisibles et gênent la bonne compréhension du document.

Le plan d'actions est très dense, ce qui peut rendre difficile la compréhension de la stratégie globale de SYTRAL Mobilités. Il serait pertinent de compléter le plan d'actions avec des éléments de synthèse et notamment des cartes présentant les différents projets et orientations retenues pour le plan.

A minima, pour les actions dont la localisation géographique est déjà déterminée à ce stade, il serait pertinent d'ajouter au plan des éléments cartographiques permettant de mieux situer les projets.

En outre, et toujours pour faciliter l'appropriation du document, il serait pertinent d'ajouter un tableau récapitulatif de l'ensemble des actions par axes et leviers, en mettant en lumière les pilotes, co-pilotes et partenaires éventuels.

Par ailleurs, le document tel que présenté ne permet pas d'appréhender immédiatement les mesures phares du PDM. Il aurait été intéressant de mettre en avant quelques mesures fortes de ce document de planification pour en identifier les axes prioritaires. En l'état, toutes les mesures semblent équivalentes en termes d'impact, alors même que certaines sont plus structurantes et mériteraient d'être soulignées.

Enfin, il conviendrait d'identifier et de mettre en exergue les mesures qui seront à retranscrire dans les actes et documents suivants. Ainsi, pour rappel (article L.1214-36-A-4 du Code des transports) :

- les plans locaux de mobilité élaborés par les autorités organisatrices de la mobilité membres de l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais devront être compatibles avec le plan de mobilité élaboré par l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais,
- les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre du plan local de mobilité devront être compatibles avec ce dernier. Dans le cas contraire, elles sont rendues compatibles dans un délai de 6 mois (article R.1214-15 du même Code),
- les actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routier devront être rendus compatibles avec les mesures d'organisation du stationnement prévues par le plan local de mobilité, dans les délais qu'il fixe. Dans le cas contraire, ils sont rendus compatibles dans un délai de 6 mois (article R.1214-15 du même Code).

Par ailleurs, et dans le même ordre d'idée, les plans locaux d'urbanisme élaborés par les communes ou établissements publics de coopération intercommunale sur le ressort territorial de SYTRAL mobilités devront être compatibles avec le plan de mobilité (article L.1214-1 du Code des transports). Dans le cas contraire, ils seront rendus compatibles dans un délai de 3 ans (article L.131-7 du Code de l'urbanisme).

2 Identification des réserves.

Certains points spécifiques soulèvent des réserves de la part des services de l'État.

Certains projets routiers envisagés s'avèrent incompatibles avec la réglementation ou les règles de l'art techniques en vigueur.

Ainsi, l'action n°1 de l'axe 1 du levier 3 propose des aménagements non conformes à la réglementation en vigueur. En effet, les carrefours dénivelés ne sont pas possibles sur autoroute. La proposition d'un tel aménagement sur l'A43 (cf. page 156) impliquerait son déclassement au préalable, ce qui devrait être explicitement mentionné dans le PDM.

En outre, l'action n°1 de l'axe 6 du levier 2 propose la création d'une voie réservée sur A42. Ce projet est déjà étudié et porté par APRR y compris sur le réseau exploité par la DIRCE. Au regard de la doctrine technique en vigueur, la mise en place d'une telle voie réservée (VR) nécessitera la création d'une voie supplémentaire et donc une augmentation de capacité en sens entrant sur Lyon. Sur les autres voies structurantes d'agglomération (VSA) à 2x2 voies, comme la N346 ou l'A47, la problématique est la même.

Par ailleurs, la pertinence d'inscrire dans le PDM des réalisations de VR reste très dépendante de différents facteurs comme : l'évolution à la baisse des trafics en volume, la hausse du taux de covoitureurs, la systématisation du contrôle sanction automatisé, etc.

L'action n°1 de l'axe 6 et l'action n°3 de l'axe 1 du levier 2, visant respectivement à développer une ligne de covoiturage et une ligne de car à haut niveau de service empruntant l'itinéraire A7-A47 vers Givors, supposent la création d'une voie réservée sur un franchissement du Rhône, ce qui n'est pas possible en l'état du réseau routier structurant du secteur.

3 Respect du cadre réglementaire et articulation avec les documents de planification.

3.1 Attendus réglementaires et législatifs du PDM.

Conformément à l'article R.1214-1 du Code des transports, le plan de mobilité des territoires lyonnais comprend bien une annexe traitant spécifiquement de l'accessibilité, une évaluation des émissions de GES et polluants atmosphériques générées par les déplacements sur le territoire du PDM et une étude des modalités de financement du PDM et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. Néanmoins :

- L'évaluation des émissions de GES et de polluants est traitée très rapidement et mériterait à la fois d'être présentée plus en détail au niveau de ses hypothèses et de sa méthodologie, et d'être mieux accompagnée dans la lecture des résultats qui sont présentés. En effet, le graphique p.253 suggère que le rapport entre les efforts consentis et les bénéfices attendus est peu favorable. Pour garantir une bonne appropriation et compréhension par les lecteurs, il conviendrait d'accompagner de façon détaillée et pédagogique la lecture du graphique. En outre, l'évaluation doit insister sur l'impact des limites de la modélisation (absence de prise en compte des évolutions comportementales, difficile appréhension de l'impact des améliorations ou de la facilitation des pratiques intermodales et multimodales, telles que présentées en p.251).
- Les coûts présentés dans le tableau (pp. 240-243) ne sont pas des coûts à terminaison et leurs années de référence (conditions économiques) ne sont pas les mêmes, et surtout ne sont pas mentionnées. Ces coûts ne tiennent pas tous compte des informations présentées en comité des grands partenaires de l'étoile ferroviaire lyonnaise (EFL) en mars 2024. Compte tenu de l'inflation connue ces dernières années, il n'est pas possible de les additionner comme cela est fait dans ce document. Par ailleurs, il manque le doublement et la dénivellation du raccordement de Saint Fons. La maîtrise d'ouvrage de ces opérations relève a priori de SNCF Réseau, y compris pour la ligne « Études » de l'EFL où la colonne « Maître d'ouvrage » semble être remplie avec les financeurs, ce qui n'est pas le cas sur les autres lignes.

Le PDM arrêté ne comprend pas au sens strict un calendrier des décisions et réalisations des mesures prévues au 2° de l'article L.1214-2 du Code des transports. Le document transmis par SYTRAL Mobilités ne contient qu'un calendrier des étapes d'élaboration du document et un calendrier de mise en œuvre action par action (à échéance 2030, 2035, 2040) et mériterait à ce titre d'être complété pour renforcer son opérationnalité.

Le plan de mobilité doit comprendre un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons (article L.1214-2-1 du Code des transports). Or, il ne présente pas d'éléments permettant de vérifier la bonne prise en compte de cette obligation, notamment sur le volet sécurité.

Le document prévoit bien la mise en place d'un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton, cycliste ou EDP (article R. 1214-3 du Code des transports).

Enfin, l'évaluation environnementale a bien été élaborée et permet d'évaluer les effets attendus des mesures du PDM sur l'environnement.

Par ailleurs, tout plan de mobilité doit viser les 13 objectifs énoncés dans l'article L.1214-2 du Code des transports.

Les mesures proposées dans le PDM des territoires lyonnais permettent globalement de répondre à ces exigences législatives. 4 objectifs pourraient toutefois être approfondis :

- objectif n°2, concernant le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.

Le plan de mobilité définit des mesures améliorant l'accès de tous les habitants aux services de mobilité. Cependant, un sujet persiste sur certains territoires, comme certains QPV et territoires ruraux qui ne bénéficient pas d'une offre de transports collectifs structurante permettant un report modal et qui maintient des publics en situation de précarité énergétique. Il aurait été intéressant de réaliser un diagnostic sur les habitants du ressort territorial qui sont en situation de précarité, afin d'identifier leurs besoins et les solutions à leur apporter,

- objectif n°7, relatif au stationnement sur la voirie et dans les parcs publics.

Cet objectif est insuffisamment traité par le PDM, notamment en matière d'emplacements réservés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, de la politique de tarification sur voirie et parcs publics, de la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes et enfin des modalités de stationnement et arrêt des véhicules de transport public, taxis et livraison de marchandises. Ces mesures devront être précisées afin de permettre leur bonne prise en compte à l'échelle locale. De plus, le plan de mobilité indique que les modalités de cet objectif devront être traduites dans les plans locaux de mobilités. Or, le ressort territorial ne sera pas couvert dans sa totalité par de tels plans, ce qui pose la question de la traduction de ces objectifs sur les territoires qui ne se lanceront pas dans cette démarche volontaire en dehors des deux PLM obligatoires sur la Métropole de Lyon et la communauté d'agglomération Villefranche-Beaujolais-Saône ;

- objectif n°8, relatif à l'organisation des flux logistiques pour l'approvisionnement de l'agglomération.

Une intensification des flux logistiques est à prévoir à court terme, alors que les projets mis en avant dans le PDM ne seront effectifs qu'à moyen ou long terme (contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, ligne Lyon-Turin, ...). Le PDM mériterait donc d'être complété sur ce point.

- objectif n°9 bis, relatif à l'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires.

Le PDM propose des actions axées sur la sensibilisation des élèves, en omettant les actions concernant la mobilité des personnels. En outre, l'absence de diagnostic des mesures existantes ne permet pas d'appréhender les marges de progrès pour cet objectif. Ce point méritera d'être précisé lors de la mise en œuvre du PDM.

3.2 Prise en compte des risques.

Les territoires rhodaniens sont soumis à des plans de prévention des risques d'inondation et à des périmètres de prévention des risques technologiques. La prise en compte de ces risques doit se faire le plus en amont possible.

Or, certains projets cités ou représentés graphiquement sont par exemple concernés par les risques technologiques, sans explicitation spécifique dans le dossier. Cela concerne en particulier le projet de piste cyclable sur la RN7 au niveau de Solaize, le projet de bus à haut niveau de service sur la route de Brignais (commune de Saint-Genis-Laval), le développement du RER métropolitain (4ème voie Saint-Fons – Grenay) ou le développement d'un quai mixte voyageurs / marchandises sur le port de Lyon

Edouard Herriot. En outre, une vigilance particulière devra être portée lors de la définition de la localisation précise des points d'arrêt de covoiturage, et des arrêts des lignes fortes de car.

Aussi, il conviendrait de mentionner, dans le PDM, que les études de faisabilité des projets identifiés (réseaux cyclables, arrêts de bus, projets de BHNS, étoile ferroviaire lyonnaise, intermodalité des sites de transport de matières dangereuses...) intégreront le contexte local, en particulier la présence éventuelle de risques (technologiques ou naturels).

3.3 Articulation avec les autres documents de planification.

L'articulation entre le plan de mobilités et les autres documents de planification mériterait d'être approfondie, tant avec les documents en vigueur qui s'imposent à lui qu'avec les documents qui devront intégrer ses préconisations.

3.3.1 Les Schémas de cohérence territoriale (SCoT) et le SRADDET.

Pour lutter contre l'étalement urbain, les lois Grenelle incitent les collectivités à conditionner dans les documents d'urbanisme la création de nouveaux quartiers à la création ou au renforcement de l'offre de transport. Elles préconisent notamment de créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun.

En l'état, les actions qui constituent le levier 1 « réduire les distances à parcourir en lien avec l'organisation du territoire » ne permettent pas d'apprécier la prise en compte des orientations fondamentales des SCoT en vigueur sur le territoire. Les actions se contentent de reprendre le cadre légal, sans prendre en compte la territorialisation des enjeux faite dans ces schémas. Or ces derniers permettent de lutter contre l'étalement urbain en définissant un cadre stratégique de développement spatial qui limite l'urbanisation et favorise la densification des zones déjà urbanisées. Le PDM aurait mérité d'être plus précis dans la définition des modalités qui conditionnent le développement de lignes structurantes de transports collectifs à une densification du territoire (action n°1 de l'axe 1 du levier 1, p.77-78), notamment en identifiant et localisant les polarités des documents en vigueur et le maillage de transports collectifs existants.

Ainsi, l'intégration des polarités définies dans les SCoT en vigueur d'une part¹, et la définition d'une armature territoriale recherchée dans le SRADDET² (règle n°2 du fascicule des règles générales) d'autre part, sont indispensables pour permettre une réelle cohérence entre les objectifs de production de logements, l'urbanisme et les mobilités.

Des exemples concrets de différences sont donnés dans la partie sur la prise en compte de l'hétérogénéité du territoire dans la traduction des enjeux (Cf. partie suivante : enjeu n°2 sur les besoins spécifiques des territoires).

Les révisions des SCoT seront autant d'occasions, dans les prochaines années, de mieux territorialiser les mesures du PDM et de mettre ainsi en cohérence l'urbanisme et la mobilité sur le ressort territorial.

3.3.2 Mise en compatibilité des PLU.

Les plans locaux d'urbanisme devront être rendus compatibles avec le plan de mobilité. A l'instar des encarts « Plans locaux de mobilité – mise en œuvre au niveau local », il aurait été pertinent de réaliser le même travail de mise en exergue des prescriptions qui devront être intégrées dans les documents d'urbanisme ou dans les décisions (circulation, stationnement) portées par les communes.

Des leviers auraient pu être davantage mobilisés pour favoriser à une échelle locale une continuité dans la chaîne de déplacements, et dans la mise en œuvre des actions du PDM.

Le stationnement et le partage de l'espace public sont deux leviers majeurs des politiques de déplacements qui sont également régis en partie par les documents d'urbanisme locaux. Ils participent

1 Rapport de prise en compte avec notamment les SCoT Beaujolais modifié en 2018, SCoT de l'agglomération lyonnaise modifié en 2017, SCoT des Monts du Lyonnais modifié en 2020, SCoT de l'Ouest lyonnais révisé en 2011.

2 Rapport de compatibilité avec notamment le SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes approuvé le 10 avril 2020.

notamment à la libération de l'espace public, fortement marquée par la présence de la voiture, pour permettre de nouveaux usages. Par exemple, l'article L.1214-4 du code des transports permet au plan de mobilité de délimiter les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les PLU et les Plans de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) en matière de réalisation d'aires de stationnement. Cet article permet aux autorités locales de réduire les exigences en matière de stationnement lors de la construction de bâtiments à usage non résidentiel dans des zones où les conditions de desserte en transports publics sont jugées suffisantes pour limiter la dépendance à la voiture individuelle. Or, cet outil qui a été fortement mobilisé sur le secteur Lyon/Villeurbanne et les gares aurait aussi pu être mobilisé sur d'autres secteurs qui bénéficient ou vont bénéficier de lignes fortes de transports, comme à Villefranche-sur-Saône par exemple.

4 Prise en compte des enjeux de l'état.

Le courrier du Préfet Mailhos, en date du 2 novembre 2022, est venu préciser les quatre grands enjeux de l'État pour ce plan de mobilité. Ils sont rappelés ci-après, suivis de commentaires sur leur modalité de prise en compte dans le PDM.

4.1 Définition d'une politique intégrée de mobilités en coordination avec les autres acteurs de la mobilité pour construire un réseau renforcé et lisible.

Il convient tout d'abord de souligner la grande diversité d'offres et solutions de mobilités décarbonées proposée. Elle se concrétise par des alternatives à l'usage individuel de la voiture pour des déplacements à diverses échelles territoriales, selon divers modes et pour tous les territoires. L'enjeu du réseau de transport « sans couture » a été bien intégré avec la mise en œuvre d'un réseau unifié pour les transports collectifs ou la plateforme de mise en relation unique pour le covoiturage à l'échelle du ressort territorial. Le dispositif de billettique unique, intégrant le réseau ferré, ou la réalisation d'un outil de mobilité intégré (regroupant tous les services et outils locaux) prévus d'ici 2030 achèveront ce réseau sans couture, ce qui facilitera la lisibilité de l'offre pour les usagers.

Il serait cependant pertinent d'identifier clairement au sein de ce plan d'action, les axes prioritaires afin de mettre en évidence l'articulation et la complémentarité entre les projets structurants capacitaires (service express régional métropolitain, transports collectifs urbains...) et les projets qui permettent un maillage plus fin du territoire (modes actifs, transport à la demande, covoiturage, autopartage).

En outre, des remarques peuvent être formulées sur les aspects suivants.

4.1.1 Articulation avec les AOM voisines.

Le PDM ne traite pas suffisamment des besoins d'articulation avec les autorités organisatrices de la mobilité des territoires frontaliers, notamment la plaine de l'Ain, le Nord-Isère et la Loire. Il conviendrait de préciser les modalités de coordination envisagées avec ces AOM afin de veiller à une politique de mobilité cohérente et sans couture à l'échelle du périmètre large d'influence de l'agglomération lyonnaise (cf. enjeu suivant).

4.1.2 Articulation avec les grands projets portés par l'État.

Tout d'abord, la temporalité envisagée pour le développement du mode ferroviaire n'est pas compatible avec les études menées par SNCF Réseau ou par les instances de l'étoile ferroviaire lyonnaise. On observe ainsi un décalage entre certaines actions proposées dans le PDM et le calendrier de réalisation des opérations tel que convenu avec l'ensemble des partenaires du ferroviaire. Par exemple :

- l'amélioration de la fréquence au quart d'heure en heure de pointe sur toutes les branches de l'étoile ferroviaire lyonnaise (p.94) ne sera pas possible à horizon 2040 et nécessitera une priorisation des axes à développer. Le besoin d'infrastructures pour cet objectif a été chiffré à 7 Mds € et ne sera pas réalisé en intégralité d'ici 2040 ;
- l'amélioration de la capacité d'emport des trains, avec des travaux qui sont pourtant en cours, n'est pas mentionnée ;
- la partie nord du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) entre Leyment et Saint-Pierre-de-Chandieu ne sera pas réalisée d'ici 2035 (p.97). À cet horizon, seule la section entre Dagneux et Saint-Pierre-de-Chandieu est prévue ;
- l'itinéraire mentionné pour la partie sud du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) n'est pas celui retenu en 2009 par le Ministre des Transports ;
- la réalisation des deux voies supplémentaires entre St-Clair et Guillotière à l'horizon 2040 est trop optimiste par rapport à ce qui a été présenté au comité des grands partenaires de l'étoile ferroviaire lyonnaise (EFL) de mars 2024.

Les travaux engagés sur le SERM lyonnais viendront s'articuler avec le plan de mobilité et renforcer l'offre alternative à la voiture individuelle, en favorisant également l'intermodalité, et en desservant des zones périurbaines et rurales, souvent mal connectées.

Enfin, la spécificité du réseau des voies structurantes d'agglomération (VSA) lyonnaises (plusieurs maîtres d'ouvrages, réseau maillé, usage local mais aussi international avec de fortes variations liées aux migrations saisonnières nord sud et vers les Alpes l'hiver) a conduit à la mise en place, en 1994, du partenariat CORALY dont le but est d'optimiser la gestion de voies structurantes de l'agglomération. La préservation de ce maillage et de la capacité de ces axes est une garantie pour gérer au mieux la réorientation du trafic (qu'il soit local ou de transit) en temps réel et en fonction des événements. Il convient notamment de maintenir les fonctionnalités de délestage du trafic en cas d'événement accidentel et de crise routière.

4.1.3 Navigation fluviale de personnes.

S'agissant de la mise en place de navettes fluviales sur la Saône, l'opérateur Voies Navigables de France a bien été associé depuis le début du projet, apportant ainsi son expertise. Il persiste actuellement des freins réglementaires qui limitent la vitesse d'exploitation des navettes. Le succès de ce service étant conditionné à sa vitesse limite, il convient de rappeler que cette dernière peut être relevée dans le cadre d'une expérimentation dans un premier temps, avant d'entrevoir une modification du Règlement particulier de police de la navigation dans un second temps.

4.1.4 Arrêts structurants et intermodalité.

Il conviendrait de préciser la définition des « arrêts de transports collectifs structurants », et d'y inclure les arrêts des projets de lignes de cars à haut niveau de service (CHNS). Des stationnements sont à prévoir (notamment pour les vélos) en lien avec les projets de cars à haut niveau de service pour permettre un rabattement vers ces futures lignes fortes du territoire. L'intermodalité semble avoir été réfléchi essentiellement avec le train, le schéma d'intermodalité qui sera réalisé en 2026 devra prendre en compte la complémentarité avec les projets de cars à haut niveau de service et les lignes de covoiturage à haut niveau de service, qui vont participer au maillage du territoire.

4.1.5 Un maillage inter-territorial à garantir.

La déclinaison des actions du PDM dans les plans locaux de mobilité (PLM) sera essentielle. Pour les territoires qui ne seront pas couverts par un PLM, des précisions seront nécessaires sur les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges

multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial ou la définition des zones où la durée maximale de stationnement est réglementée.

Le PDM indique que SYTRAL Mobilités assurera une mission d'assistance technique auprès des collectivités de son ressort territorial. Le PDM pourrait être utilement complété pour préciser les modalités d'accompagnement auprès des EPCI et communes impactées.

4.2 Prise en compte de l'hétérogénéité des besoins sur le territoire caractérisé par l'influence de l'agglomération lyonnaise.

Ce nouveau PDM couvre un territoire plus large (département du Rhône) que l'ancien plan de déplacements urbains de l'agglomération lyonnaise 2017-2030. La note d'enjeux transmise en novembre 2022 mettait l'accent sur la prise en compte de l'hétérogénéité des besoins sur le ressort territorial marqué par l'influence de l'agglomération lyonnaise.

Le PDM construit 3 bassins de mobilité, caractérisés par des dynamiques et contraintes très différentes et s'intéresse également aux territoires voisins sous influence de l'agglomération lyonnaise. Pour autant, les principaux enjeux mis en avant par le PDM sont assez généraux et les actions proposées pour la mobilité semblent peu déclinées en fonction des spécificités territoriales. Notamment, il serait pertinent que les enjeux et objectifs de mobilité soient définis en tenant compte des « zones de concentration de salariés » (ZCS) définies par l'INSEE en 2022 à l'échelle de l'aire d'attraction de la ville de Lyon³. Ces zones de concentration d'emplois présentent des enjeux tant sur les déplacements de personnes au quotidien (domicile-travail) que sur les flux de marchandises.

4.2.1 Un niveau de service très développé pour l'agglomération lyonnaise et sa desserte par les axes structurants, qui contraste avec l'offre du réseau de maillage sur le reste du ressort territorial.

Le travail de diagnostic des mobilités a permis de quantifier les échanges entre grands territoires. Bien que ce diagnostic se base sur des données anciennes (Enquête Déplacements Grands Territoires 2015), il montre le poids important de l'agglomération lyonnaise dans les déplacements (4,2 millions de déplacements quotidiens, soit 71 % des déplacements du ressort territorial).

À cet effet, le PDM propose beaucoup de solutions centrées sur l'agglomération. Ainsi, les lignes fortes du réseau de transports en commun, ou de covoiturage, poursuivent leur développement en étoile vers ou depuis l'agglomération lyonnaise.

Néanmoins, le diagnostic souligne aussi l'importance des échanges entre les franges de l'agglomération ou internes à ces territoires (1,7 million de km pour les déplacements internes au Beaujolais comparable aux 2,2 millions de km entre le Beaujolais et l'agglomération lyonnaise). À l'instar de la desserte en étoile de l'agglomération lyonnaise qui est adaptée aux besoins, le réseau de maillage inter-territorial mériterait d'être davantage développé en tenant compte notamment des SCoT.

Ainsi, il faut rappeler que les schémas de cohérence territoriaux (SCoT) prévoient des besoins croissants de déplacements internes. Les SCoT du territoire étant en cours de révision (dont les approbations sont prévues en 2025, voire début 2026), un travail d'actualisation des enjeux et données devra être réalisé afin de les prendre en compte dans la mise en œuvre du plan d'action du PDM et des PLM. Il apparaît notamment très important de prévoir de renforcer la desserte des zones d'activités économiques de l'ensemble du ressort territorial en lien avec les pôles d'habitat denses et notamment les quartiers prioritaires de la politique de la ville, dont les habitants peuvent être plus facilement exclus de la mobilité.

3 Cf Publication INSEE « Trente-neuf pôles structurent l'emploi de l'agglomération lyonnaise » - décembre 2022

À titre d'exemples sur le SCoT de l'Ouest lyonnais et du Beaujolais :

- le SCoT de l'Ouest lyonnais inscrit une ligne forte de transports en commun en transversale Nord-Sud, via les routes départementales RD30 et RD7 (liaison Mornant – Soucieu-en-Jarrest – Brindas – Marcy – Tassin-la-Demi-Lune). Cette ligne permettra notamment la desserte du parc d'activité des Platières. Bien qu'une ligne de covoiturage y soit prévue à horizon 2030, cet axe ne figure toutefois pas parmi les lignes fortes de transports en commun du plan d'actions du PDM. En outre, le SCoT de l'Ouest lyonnais prévoit de renforcer le poids de Mornant pour en faire une polarité de l'axe Nord-Sud de ce territoire. La ligne actuelle de cars relie bien Brignais à Dommartin (axe Nord-Sud), mais le PDM ne prévoit pas son extension à Mornant.
- de la même manière, le SCoT Beaujolais prévoit de compléter la ligne ferroviaire entre Lamure-sur-Azergues et Lyon par un service de car express. Cette ligne est toutefois prolongée dans la haute vallée de l'Azergues dans le SCoT, ce que ne prévoit pas le PDM.

À l'inverse, le PDM répond à des besoins qui ne sont pas clairement explicités dans les SCoT en vigueur. Par exemple, il prévoit une ligne forte de cars express entre Belleville-en-Beaujolais, Villefranche-sur-Saône et Lyon, sans expliciter l'apport de cette liaison par rapport au service ferroviaire, qui sera d'ailleurs renforcé entre Villefranche-sur-Saône et Lyon (desserte au quart d'heure en heure de pointe), voire jusqu'à Belleville-en-Beaujolais (étude pour une desserte au quart d'heure). Cette double liaison ne figure toutefois pas dans le SCoT du Beaujolais.

Ce type d'analyses doit être réalisé pour l'ensemble des SCoT du ressort territorial de SYTRAL Mobilités.

4.2.2 Des liaisons avec les territoires voisins à renforcer (au-delà du périmètre SYTRAL Mobilités).

Les échanges de l'agglomération vers l'extérieur du département ne peuvent pas non plus être négligés (14,2 millions de km parcourus quotidiennement).

Les liens, voire la gouvernance, à mettre en place avec les AOM des territoires voisins relevant de l'aire d'attraction de la ville de Lyon mériteraient d'être évoqués.

Pour les mêmes raisons de desserte des zones d'activités économiques et des zones denses en habitat, il persiste un enjeu :

- à développer les mobilités diverses répondant aux déplacements avec les territoires voisins, de longue distance très majoritairement, notamment sur l'Est lyonnais, vers l'Ain et le Nord-Isère, en particulier la Plaine de Saint-Exupéry, territoire de développement économique stratégique, n'est pas évoquée alors que le porter-à-connaissance transmis en 2022 invitait SYTRAL Mobilités à y apporter une attention particulière.
- à proposer ainsi une offre complémentaire aux réseaux existants (notamment ferroviaires et routiers) à cette échelle large, tout en veillant à développer le maillage territorial permettant de relier zones de concentration d'emplois et pôles denses d'habitat, sans nécessairement passer par le centre de l'agglomération.

En conclusion, sans remettre en cause la démarche ni les 3 bassins définis lors de celle-ci, l'ensemble de ces remarques appellent à doter le PDM d'outils de suivi permettant d'effectuer certains zooms (Plaine Saint-Exupéry, polarités, zones d'activité économique) ou certaines comparaisons entre territoires de bassins différents (en distinguant cœur d'agglomération et différents niveaux de couronne) afin d'ajuster sa mise en œuvre en s'adaptant aux besoins de chaque portion de territoire.

4.3 Mise en œuvre du droit à la mobilité – offrir des solutions de mobilité pour tous les publics, en mettant l'accent sur les personnes à mobilité réduite, en situation de précarité économique ou géographiquement isolées.

4.3.1 Les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV).

170 000 habitants du ressort territorial vivent au sein d'un quartier prioritaire de la ville (48 QPV sur le territoire).

Le PDM y prévoit le développement de services de mobilité alternatifs à la voiture individuelle : vélos en libre service, un accompagnement par l'Agence des mobilités ou de relais sur les territoires afin de changer de comportement (p.193). À ce titre, les « Maisons du projet » installées dans tous les QPV conventionnés avec l'agence nationale pour la rénovation urbaine pourraient être sollicités pour accueillir ces lieux d'information et de sensibilisation.

Concernant l'amélioration de la desserte des quartiers prioritaires de la Ville, une carte de l'ensemble de ces QPV aurait été pertinente, permettant ainsi de représenter la situation géographique des résidents de ces quartiers et comment répondre à leurs besoins de mobilité. En l'état, l'offre de desserte des QPV est inégale alors même que le désenclavement de ces secteurs par des lignes de transports structurantes représente un enjeu fort. L'accès aux zones d'emplois, notamment pour les publics travaillant en horaires décalés, est également un enjeu qui mériterait d'être traité dans le PDM.

Dans les actions à destination des QPV, il serait pertinent d'associer les bailleurs, l'ANRU et éventuellement les habitants afin de faciliter la prise en compte de cette problématique de stationnement vélo sécurisé lors des projets de requalification des logements sociaux et de leur résidentialisation (aménagement des espaces en pied d'immeuble et jusqu'à la voie publique avec contrôle d'accès). Cette approche permettrait de pérenniser les investissements et d'accroître la sécurité dans les quartiers. De la même façon, dans la conception des espaces urbains en lien avec des équipements publics (cofinancés par l'ANRU), il serait nécessaire d'intégrer systématiquement au-delà des stations vélos ou des parcs-relais vélo en libre-service, des stationnements vélos de particuliers sécurisés.

4.3.2 Les personnes concernées par un handicap ou à mobilité réduite.

L'analyse de l'annexe traitant de l'accessibilité et des actions portant sur cette thématique montrent que les différents PAVE (plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics) réalisés sur le territoire sont hétérogènes (voire absents, comme sur le territoire de la communauté de communes du Pays Mornantais). Ceux-ci doivent être mis à jour par rapport à la réglementation qui a changé depuis (e.g l'obligation de supprimer tout stationnement en amont des passages piétons) et par rapport aux travaux réalisés.

Un autre point de vigilance porte sur les aménagements de voirie comme les trottoirs traversants, aires piétonnes et zones de rencontre. Si ces aménagements permettent de renforcer la place et la priorité des piétons, elles peuvent également poser des difficultés pour certains types de handicap. Il est par conséquent nécessaire d'impliquer les associations représentatives de tous types de handicaps pour co-construire des aménagements répondant à tous les besoins.

4.3.3 Les territoires ruraux ou peu desservis.

Le PDM indique que plus de 190 000 personnes résident dans une commune de moins de 3 000 habitants, au sein de territoires où les solutions de mobilité alternatives à l'autosolisme sont rares, rendant ces populations dépendantes de leur véhicule personnel.

Sur ces territoires ruraux, le PDM définit des actions qui permettent d'agir sur la problématique de l'éloignement des services qui conduit les habitants à utiliser leur voiture, en développant des services ambulants ou des espaces de coworking.

Dans les solutions possibles sur ces territoires, le transport à la demande, le transport social solidaire, le développement du vélo à assistance électrique en libre service ou encore l'autopartage représentent des solutions adaptées aux contraintes rencontrées sur les territoires. Le PDM définit également des actions en faveur de la marche, qui représente une part non négligeable des déplacements réalisés sur ces territoires.

Cependant, le PDM n'aborde pas la création de lignes de cars régulières.

Depuis 2022, le cadre législatif est favorable aux expérimentations impliquant des transports routiers autonomes (TRA). Ces navettes électriques automatisées permettent une desserte de proximité localisée au sein d'une polarité, connectant ainsi logements, commerces et zones d'emplois. Cette solution expérimentée dans tous types de milieux (urbains et ruraux) s'avère utile au maintien de la mobilité en âge avancé, étant ergonomique du fait des faibles vitesses pratiquées.

4.3.4 Autres remarques sur le droit à la mobilité.

En introduction du PDM, le diagnostic sur la mobilité des résidents du ressort territorial évoque les inégalités de mobilité entre hommes et femmes. Cependant, le PDM ne semble pas proposer d'actions pour y remédier.

Ce même diagnostic évoque les 17 % de citoyens français illettrés. S'il ne s'agit pas d'accessibilité dans le sens habituel du terme, il convient toutefois de penser l'accompagnement de ces usagers dans un contexte de numérisation croissante des outils quotidiens (achat des titres de transport, application TCL, paiement en CB), d'autant que leurs besoins peuvent rejoindre ceux des publics concernés par les déficiences intellectuelles, mentales ou psychiques, ainsi que les touristes étrangers.

Les actions sont également assez complètes concernant l'accompagnement aux changements de comportement, puisqu'elles permettent d'apporter un maximum d'informations et de solutions aux situations de chaque citoyen, notamment aux publics modestes. La réflexion quant à la mise en œuvre d'un réseau d'agences de mobilités sur le territoire semble tout à fait pertinente. L'ensemble des dispositifs présentés dans le levier 4 permet d'accompagner les citoyens dans l'adoption de nouveaux modes de transport. Ils permettent également de les sensibiliser et de les informer sur les avantages environnementaux et personnels des alternatives à la voiture, rendant le changement plus acceptable et durable.

4.4 Prise en compte des enjeux de préservation des ressources et de protection de la santé inscrits à la stratégie Eau-Air-Sol.

4.4.1 Impact du PDM sur la qualité de l'air.

Conformément à la Stratégie Nationale Bas Carbone, le PDM veut contribuer à réduire les émissions de -28 % d'ici 2030 par rapport à 1990, pour atteindre in fine une baisse de -42 % d'ici 2040 (par rapport aux émissions de 2015).

La mobilisation d'Acoucity et ATMO Rhône-Alpes dans l'évaluation des incidences montre une démarche assez volontaire et innovante sur la prise en compte des thématiques air et bruit. Cependant, il convient de noter que la baisse des émissions à l'échelle du ressort territorial à échéance 2040 sera principalement liée au renouvellement tendanciel du parc de véhicules, notamment son électrification (graphique p.253). Les modélisations sont assez complexes avec de nombreuses incertitudes. L'outil MODELRY présente certaines limites qui n'ont pas rendu possible la prise en compte de l'évolution des comportements de mobilité (méthodologie expliquée à la page 251), qui représente un des enjeux clés du PDM. De plus, le territoire subit les effets de la présence de grands axes routiers, ferroviaires et aériens pour lesquels le PDM n'a pas ou peu de maîtrise.

Il serait intéressant que SYTRAL Mobilités indique si les gains imputables au PDM vont concerner les publics les plus exposés aux polluants. Il est important de souligner que la majorité des actions du PDM ont des incidences positives sur les émissions de gaz à effet de serre, l'air et le bruit.

S'agissant de l'abaissement des vitesses sur certains axes pour améliorer la qualité de l'air, le PDM propose de baisser les vitesses limites autorisées sur certains axes routiers. Il convient de rappeler que l'étude vitesse menée par la Direction départementale des territoires dans le cadre du 3^e plan de protection de l'atmosphère n'a pas étudié tous ces axes. En outre, parmi les secteurs observés, tous les résultats ne montraient pas une baisse significative du bruit et de l'exposition aux polluants (particules fines et gaz polluants). Par rapport aux propositions du PDM, l'attention sera principalement portée par l'État sur l'A6 en traversée de Villefranche-sur-Saône. Il est par ailleurs rappelé de bien associer les gestionnaires de voirie à ce type de projet.

4.4.2 Prise en compte de la sécurité routière

La diminution de l'usage individuel de la voiture aurait pour conséquence d'augmenter les flux de déplacements piétons et cyclistes. Néanmoins, il faut rappeler que ces usagers sont vulnérables et leur accidentalité est en général plus grave que les véhicules carrossés. L'explosion de la pratique cycliste dans le contexte de crise sanitaire avait notamment été accompagnée d'une hausse de l'accidentalité de ce mode. Il convient donc de mettre en place des mesures d'éducation et sensibilisation routière dès le plus jeune âge et développer des aménagements sécurisés et lisibles pour tous les usagers de la route.

Par ailleurs, l'une des exigences du PDM est de mettre en place un observatoire des accidents impliquant au moins 1 usager piéton, cycliste ou en engin de déplacement personnel. Les services de l'État rappellent l'existence d'outils comme TRAxY, base de données des accidents utilisée par l'observatoire départemental de l'accidentalité, ou encore du Registre du Rhône, outil unique en France et offrant une vision beaucoup plus exhaustive que TRAxY pour les accidents dont la gravité est moindre.

À cet effet, l'importance de la formation initiale et continue des conducteurs de bus et de tramways dans un contexte de hausse des mobilités actives et du partage de la voirie est à souligner et mériterait d'être plus précisément traitée dans le document.

Par ailleurs, le protocole d'évaluation des aménagements réalisés (partage de la voirie) sur la sécurité routière, indiqué dans le plan de mobilité, est indispensable.

Enfin, s'agissant de la gestion des passages à niveau (PN), la loi d'orientation des mobilités impose de chercher des itinéraires alternatifs comportant moins de franchissements de PN pour transport routier de personnes (en particulier scolaires), dès lors que l'allongement du temps de parcours induit n'est pas disproportionné. L'autorité organisatrice compétente doit communiquer aux services de l'État l'analyse et les données essentielles concernant les franchissements résiduels de chaque itinéraire existant ou à venir.

Avec la hausse projetée du trafic ferroviaire (notamment due au SERM), le franchissement par des passages à niveaux pourra poser des problèmes d'accessibilité au territoire et pour son développement, en plus des enjeux de sécurité. Il convient d'analyser les difficultés rencontrées et les solutions alternatives de franchissement tous modes. Dans la mesure où la suppression d'un passage à niveau est difficilement réalisable, il est rappelé que les gestionnaires de voirie peuvent proposer diverses mesures et expérimentations portant notamment sur :

- la perception et les conditions de franchissement des PN ;
- la baisse de la vitesse maximale autorisée en amont des PN ou l'accidentalité potentielle est la plus importante ;
- l'équipement des PN par des caméras de vidéo-protection, afin d'analyser les conditions de franchissement et de définir les mesures de sécurisation les plus adaptées.

Des expérimentations sont prévues dans le Rhône sur plusieurs passages à niveaux à partir de 2025 (vidéo-protection, détecteurs d'obstacles et filets sous barrières).

Un quatrième passage à niveau a dépassé les seuils pour être intégré dans le programme de sécurisation nationale, le PN 302 de Quincieux.

4.4.3 Limitation de l'étalement urbain et prise en compte de l'objectif de sobriété foncière en amont des projets.

Les services de l'État attirent l'attention de SYTRAL Mobilités sur la problématique de consommation foncière. En effet, le PDM prévoit un report modal massif vers le covoiturage et vers le ferroviaire, ce qui nécessite de construire des parcs relais pour permettre le stationnement des automobilistes qui auraient choisi l'intermodalité. Or, les premières estimations réalisées par les services de l'État montrent des besoins très conséquents en termes de surface de stationnement. À titre d'exemple pour le seul secteur Viennois, en prenant en compte les analyses de l'EDGT 2015, qui donne les volumes de déplacements entre grands cadrons du territoire, croisées aux hypothèses de report modal du PDM vers le covoiturage, on peut estimer que jusqu'à 12,5 hectares de stationnement pour le covoiturage seraient nécessaires pour accueillir les véhicules des covoitureurs. Et la problématique est identique pour le rabattement vers le ferroviaire.

Par conséquent, au regard des objectifs de sobriété foncière fixés par la loi Climat et Résilience, il est nécessaire de dimensionner correctement les besoins de stationnement dans les lieux de rabattement et d'envisager des solutions sobres en foncier, alternatives à l'artificialisation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers pour la réalisation de parkings en nappes, telles que la réalisation de parkings en silos, l'utilisation d'infrastructures existantes (parkings de zones d'activité sous-utilisés depuis la généralisation du télétravail ?) ou la mutualisation (expérimentation pour l'utilisation de surfaces de dépôts TC, à l'instar de celle envisagée pour la logistique sur le modèle de RATP Logistics, cité p. 88).

5 Pour conclure.

En conclusion, les services de l'État reconnaissent la qualité du travail réalisé pour produire ce document de planification ambitieux, qui va organiser la mobilité des personnes et marchandises sur un ressort territorial plus important qu'auparavant.

Les remarques formulées dans cette annexe ont vocation à consolider ce plan de mobilité des territoires lyonnais, dont la version présentée n'est qu'un premier jalon de la stratégie à horizon 2040 de SYTRAL Mobilités. La réussite du PDM est conditionnée notamment à la dynamique partenariale des acteurs de la mobilité, coordonnés par SYTRAL Mobilités. La mise en œuvre du PDM devra également être flexible et se nourrir de l'avancement des projets structurants pour le territoire qui ne dépendent pas de l'AOM (projets d'infrastructures comme le CFAL ou la ligne Lyon-Turin, mais aussi du développement de pôles générateurs comme la Plaine Saint-Exupéry ou du site nucléaire de Bugey), des politiques publiques (d'un niveau européen comme la fin de la vente des véhicules thermiques en 2035, jusqu'au niveau local avec les évolutions des modalités de mise en œuvre de la ZFE), ou encore des connaissances nouvelles.

En effet, sur ce dernier point, le diagnostic du PDM repose sur les données de l'EDGT 2015. Une actualisation des données est donc à prévoir avec notamment le lancement de la nouvelle enquête ménage EMC² portée par SYTRAL Mobilités.

SYTRAL Mobilités va continuer d'associer tout au long de la démarche les principaux partenaires qui ont participé à l'élaboration de ce plan de mobilité via l'organisation de panels citoyens, d'ateliers ou de séminaires techniques. Ce travail partenarial et cette association des acteurs locaux est à saluer. Il conviendra de consolider ce travail partenarial afin de permettre la bonne mise en œuvre du plan d'actions. La réussite du plan d'actions dépendra fortement de la capacité de SYTRAL Mobilités à assurer son rôle de « chef de file » et d'animateur pour mobiliser les acteurs locaux dans leur champ de compétences.

Le plan de mobilités des territoires lyonnais permet une approche macro des enjeux de mobilités à une échelle sur le territoire. Il permet un recollement des « données mobilités » sur le périmètre du ressort territorial de SYTRAL Mobilités et d'apprécier les déplacements réalisés par les habitants, leurs besoins et l'armature existante.

Conformément à l'article L.1214-8 du code des transports, le plan de mobilités fait l'objet d'une évaluation tous les 5 ans. A cette occasion, un premier bilan pourra être dressé en 2030 et prendre en compte les ambitions et actions des documents de planification révisés.