



LE DÉPARTEMENT

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL N° 014-01

DE LA SÉANCE DU 21 FÉVRIER 2025

Avis du Département du Rhône sur le projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais du SYTRAL Mobilités.

(Pôle Routes, Logistique et Nouvelles Mobilités)

Rapporteur : M. Frédéric PRONCHÉRY

PRÉSIDENT : M. Christophe GUILLOTEAU

PRÉSENTS : M. Jean-Jacques BRUN - Mme Pascale CHAPOT - Mme Colette DARPHIN - Mme Valérie DUGELAY - Mme Sylvie EPINAT - Mme Évelyne GEOFFRAY - Mme Claude GOY - M. Morgan GRIFFOND - Mme Christine HERNANDEZ - M. Daniel JULLIEN - Mme Annick LAFAY - Mme Catherine LOTTE - M. Philippe MARION - M. Bruno PEYLACHON - M. Daniel POMERET - M. Frédéric PRONCHÉRY - Mme Martine PUBLIÉ - M. Thomas RAVIER - Mme Mireille SIMIAN - M. Michel THIEN - M. Daniel VALÉRO - M. Patrice VERCHÈRE - M. Christian VIVIER MERLE.

EXCUSÉES AVEC POUVOIR : Mme Béatrice BERTHOUX (donne pouvoir à M. Christophe GUILLOTEAU) - Mme Valérie GRILLON (donne pouvoir à Mme Christine HERNANDEZ).

DÉPORTS : M. Daniel VALÉRO - M. Patrice VERCHÈRE.

Le Président ayant constaté que le quorum est atteint,

LE CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU RHÔNE,

Vu le code général des collectivités territoriales, dans ses 1^{re} et 3^e parties ;

Vu le code des transports, et notamment ses articles L. 1214-28-2, L. 1214-15 et R. 1214-4 ;

Vu le rapport de son président, annexé à la présente délibération, proposant d'émettre un avis défavorable au plan de mobilité des territoires lyonnais du SYTRAL Mobilités et de solliciter ce dernier afin que les remarques du Conseil départemental du Rhône soient prises en compte ;

Vu le budget du Département ;

Après avoir recueilli l'avis de la commission spécialisée politiques territoriales réunie le 13 février 2025 ;

Considérant que le projet du SYTRAL Mobilités reste flou et éloigné de la réalité du territoire rhodanien pour les raisons suivantes :

Des zones d'ombre subsistent dans la mise en œuvre. La coopération entre les différents acteurs, indispensable à la réussite d'un tel projet, reste insuffisamment définie. Le rôle précis de chaque partie prenante, notamment en matière de financement et de gouvernance, demeure insuffisamment clarifié dans ce plan. Si certains projets, tels que les infrastructures de transport collectif, bénéficieront du financement de Sytral Mobilités, de la Région ou encore de SNCF Réseau, et si les projets situés sur le territoire de la Métropole de Lyon seront majoritairement pris en charge par cette dernière, le tableau reste incomplet. Les EPCI (Établissements Publics de Coopération Intercommunale) sont identifiés comme financeurs de mesures spécifiques, notamment pour le covoiturage et les actions de rabattement en gare ;

Le Département rappelle qu'il ne dispose pas des ressources financières nécessaires pour assumer la charge des développements spécifiques de ce plan de mobilité concernant la voirie, en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle. Une réflexion approfondie sur le cadre financier et partenarial est essentielle pour assurer la pérennité et l'équité des engagements pris dans ce plan de mobilité ;

Il est par ailleurs essentiel d'intégrer la nécessité de réaliser le transfert modal des déplacements de manière progressive en s'assurant de l'efficacité des transports collectifs, du covoiturage et des aménagements mode doux avant d'envisager de suppléer massivement à l'usage de la voiture au risque sinon de pénaliser de nombreux usagers résidants dans les territoires ruraux. Les objectifs en matière d'évolution des parts modales semblent ainsi parfois trop ambitieux. Ceux relatifs aux Communautés de Communes de l'Est Lyonnais et du Pays de l'Ozon doivent notamment être explicités et distincts de ceux affichés pour la Métropole de Lyon et le cœur de l'agglomération. Une déclinaison locale des objectifs est en effet indispensable pour appréhender les spécificités de ces territoires ;

Le Département souhaite que le maillage des transports en commun soit réalisé de manière à desservir également les territoires aujourd'hui très éloignés de toutes les offres de service de mobilité afin de les désenclaver. Il existe encore des « zones blanches » qui doivent être irriguées par des lignes régulières afin de répondre aux besoins de toutes les communes notamment celles du Haut Beaujolais. Par ailleurs concernant les CHNS, il est important qu'ils soient déployés au plus tôt vers certaines gares importantes comme celle de Belleville-en-Beaujolais ou celle de Saint-Georges-de-Reneins. L'intégration de ces dernières dans le projet SERM à l'horizon 2040 est trop lointain et il est suggéré de définir 2030 comme objectif ;

Les zones d'activités devront également être desservies par une ligne CHNS comme le projet Beau Parc à Arnas qui verra la création de plus de mille emplois. De même, la zone aéroportuaire de Saint-Exupéry, appelée à accueillir à brève échéance de nouvelles entreprises et un nombre important d'actifs supplémentaires, devra faire l'objet d'un renforcement de sa desserte ;

Certains objectifs du SCOT Beaujolais qui vient d'être retenu ne sont pas repris dans le projet de Plan de Mobilité comme le projet de développement des liaisons Est-Ouest ;

Le potentiel d'un certain nombre de gares n'est pas suffisamment exploité dans le projet de Plan de Mobilité bien qu'elles constituent un atout majeur pour le désenclavement des territoires. À titre d'exemple, les gares de Tarare, d'Amplepuis, de Saint-Romain-de-Popey ou encore de Lamure-sur-Azergues ;

Le Département souhaite que les dispositions suggérées par le Plan de Mobilité en matière de stationnement et notamment les préconisations relatives au nombre de places dédiées au stationnement sur la voirie ou pour les logements puissent faire l'objet d'une large concertation avec les autorités détentrices des pouvoirs de police du stationnement, communes et EPCI ;

S'agissant des offres en matière de location de vélos en libre-service, il est souhaitable, là aussi, que les modalités de leur mise en œuvre soient laissées à l'appréciation des intercommunalités ;

Si le PDM donne pour prescription de réaliser un plan piéton d'ici à 2030, cet objectif manque de précision et il est utile de clarifier ses contours ;

De même, la question du développement du transport à la demande (TAD) reste floue. Les attentes des usagers dans ce domaine sont pourtant fortes. Pour autant le TAD ne pourra pas se substituer aux lignes régulières quand la fréquentation attendue est importante notamment vers certains pôles d'attractivité comme les zones d'activités ;

Sur certains territoires, l'objectif d'évolution des parts modales pour le vélo semble bien trop ambitieux au regard de leur spécificité ;

Afin de renforcer leur attractivité, il est essentiel que les lignes régulières de covoiturage desservent le centre de la Métropole Lyonnaise pour éviter les ruptures de charge ;

Le Département souhaite par ailleurs que la poursuite de la mise en place de la ZFE (Zone à Faibles Émissions) ne désavantage pas les Rhodaniens, notamment les plus fragiles ainsi que les entreprises de son territoire qui n'ont pas à ce jour accès à des solutions alternatives pour se rendre à Lyon, notamment tôt le matin et tard le soir ;

Il convient de noter que nombre de routes départementales possèdent une configuration physique qui rend complexe la création d'itinéraires cyclables sécurisés, y compris sur le réseau structurant. Ces questions confirment une nouvelle fois l'intérêt à ce que le Département intègre SYTRAL Mobilités pour faciliter la coordination des initiatives et garantir une vision commune et partagée de la mobilité sur l'ensemble des territoires du Rhône ;

Le Département souhaite rappeler que toute intervention sur son domaine doit faire l'objet de son autorisation et que son territoire rural ou périurbain ne peut se voir imposer une vision métropolitaine des modes de déplacement. La voiture restant un mode de transport indispensable pour les déplacements des Rhodaniens. Il en va de même sur la nécessité de maintenir des stationnements en adéquation avec l'utilisation de la voiture ;

Il convient par ailleurs de veiller à la cohérence des projets de territoire menés par les acteurs locaux en faveur des mobilités alternatives à la voiture. Les projets devront être phasés de sorte à être soutenables pour les EPCI : création d'un maillage cyclable structurant, parkings-relais, aire de covoiturage, zone sécurisée de stationnement vélo... ;

Enfin, le Département appelle à un dialogue renforcé entre toutes les parties prenantes, afin de garantir une mise en œuvre cohérente et concertée des projets, en phase avec les réalités des territoires et les attentes des usagers ;

Après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

1° - d'émettre un **avis défavorable** au plan de mobilité des territoires lyonnais, annexé à la délibération ;

2° - de solliciter SYTRAL Mobilités afin de prendre en compte les remarques formulées ci-dessus.

Pour extrait conforme :

Le Président du Conseil départemental

Envoi au contrôle de légalité :

28. FEV. 2025

