
DÉLIBÉRATION DU CONSEIL DE LA COMMUNAUTÉ DE L'OUEST RHODANIEN
N° COR 2025-033-CC

Séance du jeudi 6 février 2025

Président de séance : Patrice VERCHÈRE

Secrétaire de séance : Guy JOYET

Date de convocation du Conseil : 31 janvier 2025

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 63

Présents : 42

Bernadette BLEIN, Patrick BOURRASSAUT, Pascal BRUN, Sophie CHASSAGNEL, Ludovic CHERPIN, Vincent CORGIER, Gaëlle CROISAT, Christine DE SAINT JEAN, Anaïs DEHOULE, Alain DEQUEVAUVILLER, Marc DESPLACES, Dominique DESPRAS, Hervé DIGAS, Gilles DUBESSY, Christine GALILEI, Alain GERBERON, David GIANONE, Simone GUEYDON, Pascale JOMARD, Guy JOYET, Éric LACROIX, Annick LAFAY, Philippe LORCHEL, Olivier MAIRE, Sylvie MARTINEZ, Ophélie MERCIER, Josée PERRUSSEL-BATISSE, Bruno PEYLACHON, Jonathan PONTET, René PONTET, Christian PRADEL, Evelyne PRELE, Hubert ROCHE, Peggy ROUGE-PIPEREAU, Jean-François TERRIER, Pascal TOUCHARD, Philippe TRIOMPHE, Patrice VERCHÈRE, Cécile VERNAY-CHERPIN, Anne-Marie VIVIER-MERLE, Fabienne VOLAY, Pascale CERNICCHIARO

Absents : 12

Edouard BOST, Nathalie CHEVALIER, Jacques DE BUSSY, Marie-Claire DUBOUIS, Laura GAUTIER, Mohamed HADJAB, Lidia LEITAO, Slim MAZNI, Véronique MURAT, Nadine NOYEL, Maurice RAFFIN, Anne REYMBAUT

Excusés ayant donné pouvoir : 9

Antonio AGUERA donne procuration à Philippe TRIOMPHE, Jean-Marc BUTTY donne procuration à Fabienne VOLAY, Nathalie ESTIENNE donne procuration à Christian PRADEL, André FILLON donne procuration à Anaïs DEHOULE, Chantal MERARD donne procuration à Josée PERRUSSEL-BATISSE, Alain PÉRONNET donne procuration à Vincent CORGIER, Marie-Christine PERRODON donne procuration à Annick LAFAY, Alain SERVAN donne procuration à Bruno PEYLACHON, Thierry THOLIN donne procuration à Éric LACROIX

N'ayant participé ni aux débats ni au vote : 0

Rapporteur : Patrice VERCHÈRE

TRANSPORT - MOBILITÉ
PLAN DE MOBILITÉ DES TERRITOIRES LYONNAIS

L'ordonnance du 8 avril 2021 relative à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais crée un établissement public local devant se substituer au 1^{er} janvier 2022 au Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise (SYTRAL), et impose à cet établissement public local d'élaborer sur son ressort territorial un Plan de mobilité (PDM).

Par délibération du 16 mai 2022, le Conseil d'administration de SYTRAL Mobilités a prescrit l'élaboration du plan de mobilités des territoires lyonnais (PDM), en a fixé les objectifs et défini les modalités de concertation.

Le 21 novembre 2024, le Conseil d'administration de SYTRAL Mobilités a arrêté le projet de Plan de mobilité des territoires lyonnais élaboré à l'échelle de son ressort territorial.

Dans le cadre des dispositions de l'article L1214-28-2 du code des transports, il est soumis, pour avis, au conseil régional, aux conseils départementaux intéressés, au conseil métropolitain, aux conseils communautaires des établissements publics de coopération intercommunale membres de l'Autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais (AOMTL), aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes, aux conseils municipaux des communes du ressort territorial de l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'État concernées dans un délai de 3 mois à compter de la date de transmission du projet, soit avant le 28 février 2025. L'avis qui n'est pas donné dans ces délais est réputé favorable.

Présentation du Plan de mobilité des territoires lyonnais

Le PDM est un document de planification et de programmation permettant d'« anticiper les mobilités de demain aux horizons 2030 et 2040. Il vise à anticiper l'évolution des pratiques de mobilité selon les territoires et à planifier des solutions adaptées pour réduire le trafic automobile en développant des solutions alternatives et complémentaires à la voiture individuelle [...] ». Les spécificités des territoires sont prises en compte pour la mise en œuvre d'actions adaptées.

Il fixe des objectifs ambitieux en matière d'évolution des parts modales : une baisse des déplacements en voiture passant de 48 % en 2015 à 23 % en 2040, une augmentation des transports collectifs représentant actuellement 16 % en 2015 et un objectif de 23 % en 2040, ainsi qu'une multiplication par 10 de l'usage du vélo sur la même période. En matière de transition énergétique et écologique, il vise une réduction de 42 % des émissions des gaz à effet de serre.

Le Plan de mobilité des territoires lyonnais (PDMTL) prend en compte le ressort territorial élargi de SYTRAL Mobilités (les AOM du Rhône et de la Métropole de Lyon), soit un territoire de 1 485 000 habitants, 863 000 emplois et 263 communes.

Le PDMTL est un projet global, cohérent et pertinent qui prend en compte les spécificités des territoires, notamment le bassin de mobilité du Beaujolais pour « des mobilités pour tous et dans tous les territoires ». Il tient compte les orientations du Schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Beaujolais.

Les quatre ambitions clés du Plan de mobilité des territoires lyonnais d'aujourd'hui à 2040 :

- des mobilités comme leviers de bien-être et de santé : une réduction de la place accordée à la voiture qui ouvre de nouvelles opportunités ;
- des mobilités pour tous et dans tous les territoires : développer des offres et services prenant en compte tous les publics et tous les territoires ;
- des mobilités adaptées aux temporalités des modes de vie : un système efficace à tous les moments de la journée et de la semaine ;
- des mobilités largement décarbonées : une division par 2 des usages de la voiture solo.

Le bassin de mobilité des territoires lyonnais est globalement un territoire attractif avec des besoins croissants en mobilité et un vieillissement différencié en fonction des territoires.

Les trois bassins locaux de mobilité (agglomération lyonnaise, Ouest lyonnais et Beaujolais) et leurs polarités, présentent des contextes économiques très différents, des écarts importants de niveaux de vie, et des inégalités d'accès aux services et équipements du territoire dont il est impératif de tenir compte.

Au sein du territoire Beaujolais, le nord du territoire de la Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien (COR), tout particulièrement, avec l'ouest montagneux de la Communauté de communes Saône-Beaujolais, est caractérisé par un vieillissement de sa population (donc une moindre proportion de familles avec enfants) et une précarité énergétique des ménages liée à la mobilité automobile, plus marquée.

Les motifs de déplacement au sein des territoires lyonnais sont variés mais relativement homogènes et les déplacements vers le travail y sont caractérisés par leur longueur, en dehors de l'agglomération lyonnaise tout particulièrement.

Les modes de déplacement au sein des territoires lyonnais sont fonction des offres de transport, dont la densité varie logiquement en fonction de l'éloignement du cœur de l'agglomération lyonnaise.

Ces offres se doivent d'être au service du rayonnement du territoire, des échanges en son sein et de l'évolution souhaitée des pratiques de mobilité.

L'agglomération lyonnaise pèse d'un poids déterminant dans les déplacements du territoire, mais il y a des enjeux importants liés aux déplacements internes aux bassins locaux de mobilité.

Les territoires lyonnais sont marqués d'une dépendance forte à la voiture, notamment dans les territoires ruraux et périurbains, mais l'usage de la voiture est malgré tout en baisse dans les trois bassins locaux de

mobilité, en lien avec des évolutions recentrées des pratiques de mobilité.

Il est rappelé que 87 % des déplacements en Beaujolais sont internes au territoire, mais que les déplacements vers l'extérieur représentent 54 % des kilomètres parcourus, notamment vers l'agglomération lyonnaise, et c'est particulièrement vrai des déplacements effectués depuis le territoire de la COR.

Les objectifs d'évolution des parts modales sont adaptés aux spécificités des bassins locaux de mobilité ; pour le Beaujolais :

Les parts modales en nombre de déplacements en 2015 :

- 63% en voiture ;
- 29% en marchant ;
- 5% en transports en commun ;
- 1% vélo ;
- 2% autres.

Les objectifs en 2040 :

- 37% en voiture ;
- 36% en marchant ;
- 14% en transports en commun ;
- 10% en vélo ;
- 3% autres.

Le Plan de mobilité identifie plusieurs enjeux pour le territoire du Beaujolais :

- répondre à la demande au sein des vallées et à la croissance des flux structurants en lien avec l'agglomération lyonnaise en s'appuyant sur l'offre ferroviaire existante, complétée par des offres de transports collectifs routiers attractifs et capacitaires et par du covoiturage (concerne particulièrement la Haute vallée d'Azergues) ;
- contribuer au rééquilibrage est-ouest du développement du territoire par la mise en place d'offres alternatives à la voiture (transports collectifs, covoiturage) identifiables et performantes permettant de faciliter les échanges est-ouest (objectif du SCOT) ;
- désenclaver certaines parties du territoire par l'amélioration de l'articulation des réseaux et des infrastructures pour les modes actifs afin de limiter l'usage de la voiture individuelle pour les déplacements courts et en favorisant l'intermodalité dans les gares et plus largement dans chaque vallée du territoire, en lien avec le développement des offres ferroviaires et de cars ;
- accompagner les changements de comportement de mobilité dans les zones les moins denses et développer le conseil en mobilité pour les entreprises du beaujolais, en particulier dans les zones industrielles (ZI).

Au niveau des actions stratégiques à mettre en œuvre avant 2030, certaines concernent le territoire de la COR :

- l'étude et la mise en œuvre de solutions de mobilité permettant de faciliter l'intermodalité en gare de Tarare dont l'accessibilité doit être améliorée ;
- le renforcement de la fréquence et de l'amplitude du réseau de maillage en transport en commun pour les déplacements internes au Beaujolais, notamment en est-ouest et en lien avec Villefranche-sur-Saône et Roanne mais aussi vers le nord du Beaujolais ;
- le développement de cinq lignes de covoiturage, dont Lamure-sur-Azergues-Lyon et Tarare-Techlid, liaisons qui emprunteront les axes routiers structurants et seront connectées aux principaux pôles d'échanges ;
- étudier, et mettre en œuvre dans les cas pertinents, des services de transport à la demande afin de proposer une offre complémentaire, notamment en zones peu denses et pour desservir certaines zones d'activités ;
- étudier et mettre en œuvre la solution retenue concernant le transport de personnes à mobilité réduite ;
- la mise en place de la tarification unifiée et d'un support billettique identique pour tous les transports en commun opérés par SYTRAL Mobilités ;
- le déploiement de 40 % du réseau vélo structurant cible s'appuyant notamment sur des axes routiers ou sur des itinéraires spécifiques (voies du Tacot...) ;
- l'élaboration d'un plan piéton par EPCI (le Plan local de mobilité pouvant tenir lieu de plan piéton le cas échéant), comprenant un plan d'action jusqu'à 2040 ;

- le développement de services de mobilité solidaire, notamment la pérennisation des services de transports à la demande solidaires organisés par les AOM locales ;
- la mise en place d'une gestion cohérente des espaces de stationnement automobile des gares les plus fréquentées (comme celle de Tarare...), pour favoriser l'intermodalité ;
- la mise en œuvre d'agences des mobilités, en s'appuyant sur les Plans de mobilité employeur en commun pour les principales zones d'activités du territoire.

Au niveau des actions stratégiques à mettre en œuvre avant 2040, certaines concernent le territoire de la COR :

- la mise en place d'une desserte au 1/4 d'heure des gares situées entre Lyon et Villefranche-sur-Saône ainsi qu'entre Lyon et Tarare dans le cadre de la mise en œuvre d'un service ferroviaire de type RER ;
- étudier la possibilité d'une extension de la desserte périurbaine au 1/4 d'heure en heures de pointe jusqu'à la gare de Belleville-en-Beaujolais, ainsi que sur l'axe ferroviaire de Paray-le-Monial dans la vallée de l'Azergues ;
- le déploiement de deux lignes de cars à haut niveau de service complémentaires (Lamure-sur-Azergues – Lozanne – Lyon, et Cours – Tarare - L'Arbresle – Lyon) et le prolongement de la ligne Lyon-Villefranche-sur-Saône vers Belleville en Beaujolais ;
- la poursuite du renforcement de la fréquence et de l'amplitude du réseau de maillage en transport en commun pour les déplacements internes au Beaujolais, notamment en est-ouest et en lien avec Villefranche-sur-Saône et Roanne ;
- l'étude et le développement de lignes de covoiturage complémentaires (Beaujeu-Belleville en Beaujolais avec possibilité d'extension vers l'Ain et Tarare-Villefranche-sur-Saône avec possibilités d'extension vers le Roannais et/ou l'Ain) ;
- la poursuite du déploiement d'un réseau vélo structurant s'appuyant notamment sur des axes routiers ou sur des itinéraires spécifiques (voie du Tacot...) ;
- la sécurisation des voies par la poursuite de l'abaissement des vitesses automobiles : en zone agglomérée, d'ici 2040, la vitesse à 30 km/h doit devenir la règle et celle à 50 km/h l'exception ;
- la poursuite de la création de pôles de rabattement de proximité autour des arrêts stratégiques des nouvelles lignes cars à haut niveau de service.

Proposition d'avis

Au vu de cette présentation, du contenu et des ambitions du projet de Plan de mobilité des territoires lyonnais, de la solidité et de la crédibilité de la structure SYTRAL Mobilités qui le porte, et de son impact potentiellement très positif pour le territoire de la Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien et de ses 31 communes, il est proposé de rendre un avis favorable sur ce projet en formulant toutefois les observations suivantes :

- 1) Sur un plan général :
 - la COR approuve l'objectif du PDM de développer des services de location de vélos en libre-service et en location courte durée (des actions qu'elle a déjà elle-même expérimentées avec des vélos à assistance électrique). Elle souhaite toutefois que les modalités de mise en œuvre de ces services soient largement laissées à l'appréciation des intercommunalités et qu'elles seront précisées dans leurs futurs plans locaux de mobilité ;
 - le PDM prévoit des actions de réduction en matière de stationnement et détaille sa déclinaison opérationnelle pour les plans locaux de mobilité (définition des zones de stationnement payant, zones de stationnement à durée limitée, etc...). La COR rappelle que les communes et les intercommunalités sont compétentes en matière de voirie et de stationnement, de circulation et, plus globalement d'urbanisme et d'aménagement de leur territoire. La COR demande qu'il soit inscrit au PDM que les modalités de mise en œuvre optionnelle seront définies par les communes et les intercommunalités et déclinées dans leurs futurs plans locaux de mobilité.
- 2) Concernant le contenu du « focus territorial sur le bassin local de mobilité du Beaujolais » :
 - le projet de développement des liaisons est-ouest, tel que prévu au SCOT Beaujolais qui vient d'être arrêté n'est pas repris sur la carte des actions du Plan de mobilité des territoires lyonnais dans le Beaujolais, alors même qu'il figure dans la liste des enjeux retenus et que sa mise en œuvre est bien inscrite dans le renforcement de la fréquence et de l'amplitude du réseau de maillage en transport en commun avant 2030 et avant 2040 ;
 - la gare de Tarare et celle d'Amplepuis ne sont pas reprises dans l'enjeu visant à désenclaver certaines parties du territoire par l'amélioration de l'articulation des réseaux et des infrastructures pour les modes actifs afin de limiter l'usage de la voiture et favoriser l'intermodalité ;
 - la gare de Saint-Romain-de-Popey, située sur le site de l'une des quatre zones d'activités

Secrétaire de séance

Président