

REPUBLIQUE FRANCAISE

Commune de Craponne

DELIBERATION N° 25.005

**AVIS DE LA COMMUNE SUR LE PROJET DE PLAN DE MOBILITE DES TERRITOIRES
LYONNAIS**

L'an deux mil vingt-cinq, le 10 février à 19 heures, le conseil municipal de Craponne dûment convoqué le 3 février 2025 s'est réuni à la Salle du conseil municipal, sous la présidence de Madame Sandrine CHADIER, Maire.

Nombre de conseillers :

En exercice : 33

Présents (lors de la délibération) : 27

Absents représentés : 5

Absents : 1

PRESENTS :

Sandrine CHADIER, François PASTRE, Evelyne MORILLON, François-Xavier COMBASSON, Frédérique LASAYGUES, Corine CISTERNINO, Jacques CHAMPION, Laura GASPAROUX, Jean-Louis MAGOUTIER, Marie-Aude CHAPON, Denis PLUVY (à partir de 20h25), Jean François PEYROUX, Michel MONGE (à partir de 19h12), Karine COMBET (jusqu'à 20h20), Nathalie TOUBOUL, Natacha PERRIN, Franck DREUX, Rudy CHEZE, Robert JUTTET, Gautier VARITILLE, Angélique CASTILLO, Françoise SCHWEITZER, Véronique HARTMANN, Olivier COPPENS, Julien JOURNET, Ahmed KHALADI, Anne-Marie BUKOWSKI-AVELLAN, Patrick CHARY

ABSENTS REPRESENTES :

Sébastien GIRARDET donne pouvoir à Jean François PEYROUX
Florence COCHE donne pouvoir à Frédérique LASAYGUES
Sylvain ROBIER donne pouvoir à Jean François PASTRE
Denis PLUVY donne pouvoir à Jacques CHAMPION (jusqu'à 20h25)
Karine COMBET donne pouvoir à François Xavier COMBASSON (à partir de 20h 20)
Agnès RAMBAUD donne pouvoir à Patrick CHARY

ABSENTE

Elisabeth PIGAT

Ont été désignés secrétaires de séance :

Corine CISTERNINO - Anne Marie BUKOWSKI-AVELLAN - Patrick CHARY

Vu le Code général des collectivités,

Vu le Code des transports et notamment son article L1214-36-1 ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;

Vu l'ordonnance n° 2021-408 du 8 avril 2021 relative à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires ;

Vu la délibération n°22-045 du 16 mai 2022 prescrivant l'élaboration du plan de mobilité des territoires lyonnais ;

Vu la délibération n°24.093 de SYTRAL Mobilités arrêtant le projet de Plan de Mobilité pour les territoires lyonnais ;

Vu le courrier SYTRAL Mobilités en date du 28 novembre 2024 sollicitant l'avis de la commune sur le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais ;

Vu le courrier de Madame le Maire en date du 7 mars 2023 adressé à SYTRAL MOBILITE dans le cadre de la concertation sur le Plan de Mobilité ;

Vu l'avis des commissions « cadre de vie, développement durable », « urbanisme, travaux, voirie », « mobilité, cérémonies » réunies le 30 janvier 2025.

EXPOSE

La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités (LOM) a instauré les Plans de Mobilité, en lieu et place des Plans de Déplacements Urbains.

SYTRAL Mobilités est en charge de l'élaboration d'un Plan de Mobilité à l'échelle de la Métropole de Lyon et des 11 intercommunalités du Rhône qui composent son périmètre d'intervention, soit 262 communes et 1,9 million d'habitants (cf. annexe 1).

Le Plan de Mobilité (PDM) est un document de planification et de programmation permettant d'anticiper les mobilités d'ici 2040.

I - Présentation du plan de Mobilité :

Les grandes étapes de l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais



La composition du dossier :

Le projet de Plan de Mobilité est composé, conformément aux exigences réglementaires, des pièces suivantes :

- le plan de Mobilité en lui-même ;
- une annexe sur l'accessibilité détaillant les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes à mobilité réduite ;
- l'évaluation environnementale et son résumé non technique, rédigés en parallèle du projet de Plan de Mobilité, dont le contenu est encadré par les dispositions du Code de l'environnement.

L'identification de trois bassins de mobilité :

Afin de prendre en compte les spécificités des territoires, trois « bassins locaux de mobilité » ont été identifiés comme échelle d'analyse et de réflexion pour le Plan de Mobilité des territoires lyonnais (cf. annexe 1) :

- L'agglomération lyonnaise
- Le Beaujolais
- L'Ouest lyonnais

La commune de Craponne en tant que membre de la Métropole est comprise dans le périmètre du bassin de mobilité de l'agglomération lyonnaise.

Les 4 objectifs du plan de mobilité :



Ces quatre objectifs s'articulent autour d'un objectif central fixé par la Métropole : réduire les usages individuels de la voiture de moitié, ce qui devrait permettre une réduction de 42 % des émissions de gaz à effet de serre.

La traduction dans les objectifs d'évolution des parts modales :

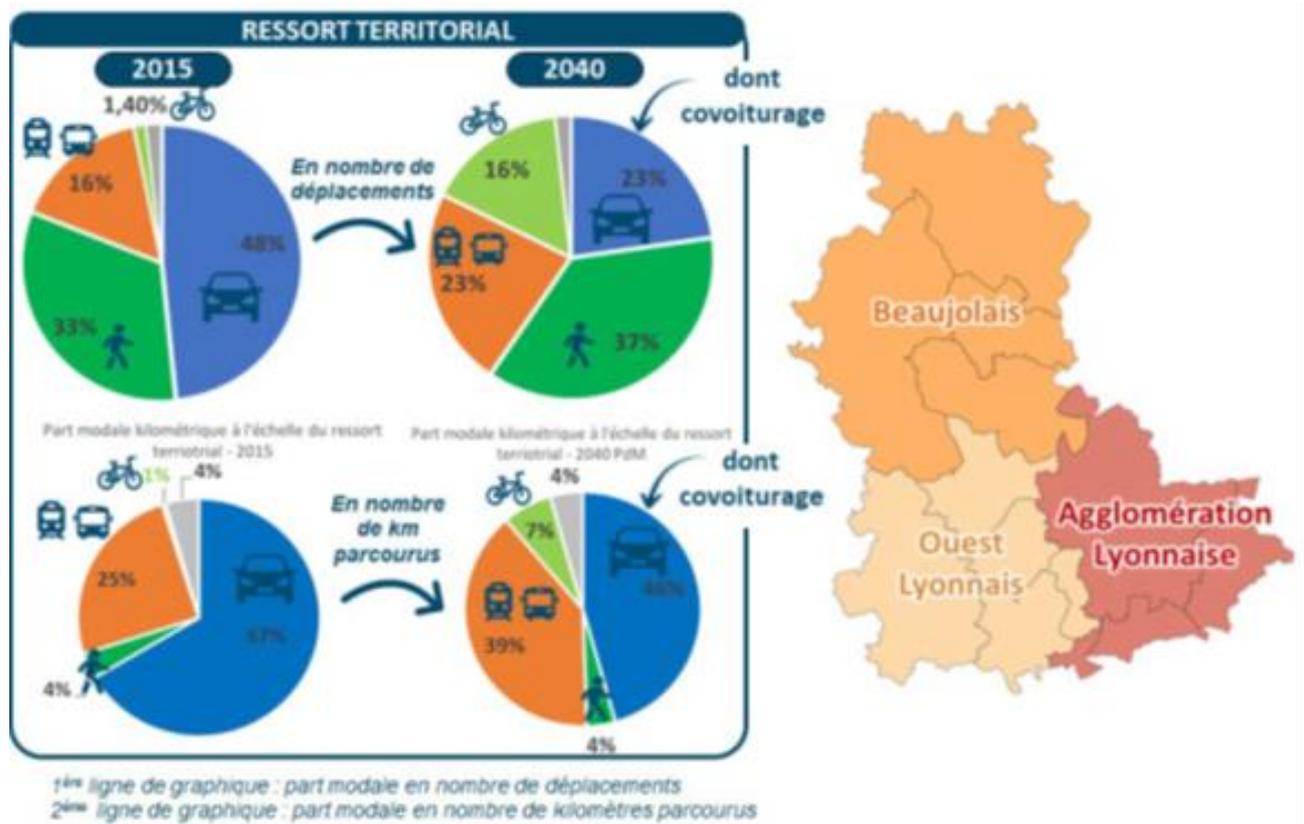
Les « parts modales » représentent la part prise par les différents modes de transports (voiture, transports publics, vélo, marche) dans la mobilité quotidienne des personnes dans un territoire.

Sur le périmètre d'application du Plan de Mobilité, sont visés les objectifs suivants :

- une baisse de plus de la moitié de la part modale de la voiture entre 2015 et 2040 passant de 48 % à 23 % en nombre de déplacements ;
- une augmentation significative de la part modale du vélo passant de 1,40 % des déplacements en 2015 à 16 % en 2040, soit plus de dix fois plus de déplacements réalisés à vélo ;
- une augmentation de la part modale des transports collectifs (ferrés, urbains, interurbains) de près de 50 % passant de 16 % en 2015 à 23 % en 2040.

Afin de bien prendre en compte les objectifs spécifiques de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux, des objectifs d'évolution des parts modales kilométriques ont également été fixés avec :

- une forte baisse des distances cumulées parcourues en voiture, avec une part modale kilométrique passant de 67 % en 2015 à 46 % en 2040.
- une part des distances parcourues en transports collectifs qui augmente fortement, passant de 25 % en 2015 à 39 % en 2040.



Chaque bassin de mobilité (Agglomération Lyonnaise, Beaujolais, Ouest Lyonnais) bénéficie d'objectifs et de stratégies adaptées à ses particularités.

Pour le Beaujolais et l'Ouest lyonnais, l'usage de la voiture étant beaucoup plus important que dans l'Agglomération lyonnaise, les objectifs ont été adaptés en adoptant une approche réaliste par rapport aux marges d'évolution apparaissant crédibles dans ces territoires.

Le plan d'action

Le plan d'action est structuré autour de quatre leviers principaux, eux-mêmes subdivisés en axes pour atteindre les objectifs retenus :

- **Levier 1 : Réduire les distances à parcourir en lien avec l'organisation du territoire**
- **Levier 2 : Poursuivre le développement des offres et des services de mobilité**
- **Levier 3 : Redéfinir les usages nécessaires de la voiture, notamment en agissant sur l'espace public**
- **Levier 4 : Accompagner et encourager les changements de pratiques de mobilité**

Le plan d'action se traduit par trois focus territoriaux à l'échelle de chaque bassin local de mobilité. Un dernier focus traite spécifiquement des relations avec les territoires voisins (Ain, Isère, Loire, Saône et Loire).

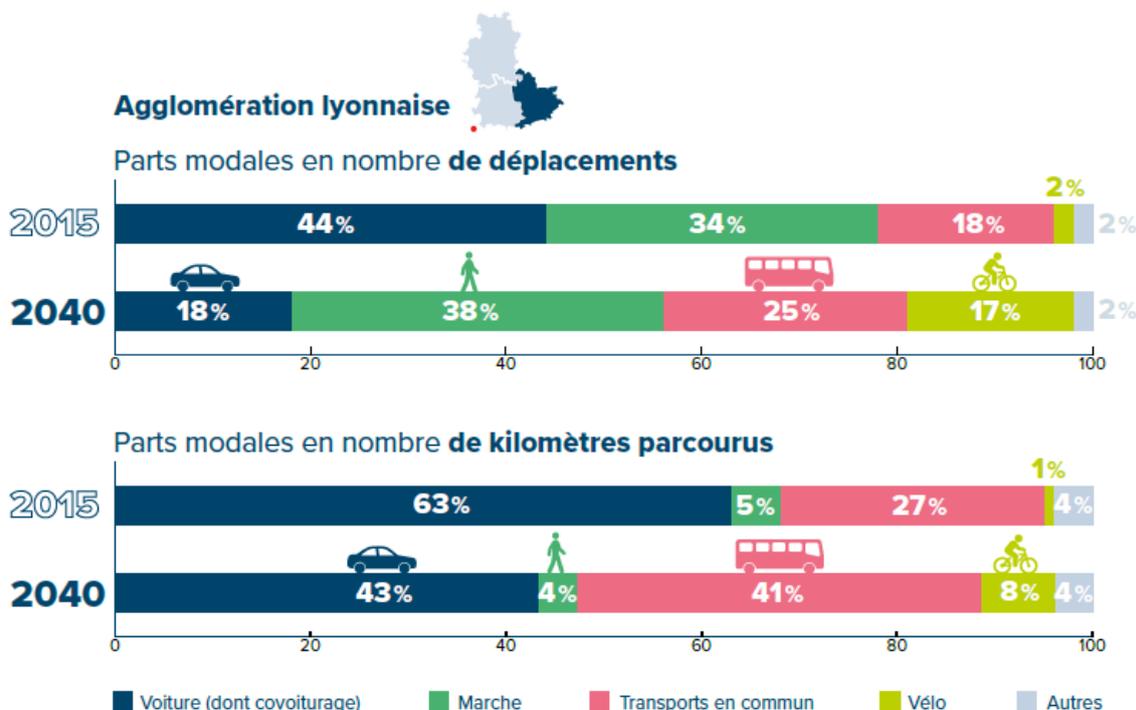
Le Plan de Mobilité fera l'objet d'un suivi annuel et d'une évaluation tous les 5 ans.

Focus sur le territoire de l'Agglomération lyonnaise :

Le territoire de l'Agglomération lyonnaise regroupe 72 communes appartenant à la Métropole de Lyon, la Communauté de communes de l'Est lyonnais et la Communauté de communes du Pays de l'Ozon. Ce territoire est marqué par un recours à la voiture important même pour des déplacements courts, particulièrement dans les deux EPCI hors Métropole.

a) Les objectifs de parts modales :

Objectifs d'évolution des parts modales entre 2015 et 2040 sur l'Agglomération lyonnaise



b) Le plan d'action (cf. annexe)

Avant 2030, il est notamment prévu le développement de lignes de cars à haut niveau de service en connexion avec le réseau urbain structurant, la mise en œuvre d'un contrat d'axe pour tout nouveau projet structurant de transport collectif afin d'accompagner notamment la mise en œuvre du futur Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL), la création d'une voie lyonnaise sur le territoire communal.

Avant 2040, sont notamment prévues : la poursuite du développement de TEOL (livraison horizon 2032) avec un potentiel prolongement jusqu'à Craponne et la continuation de l'abaissement des vitesses automobiles dans un objectif de généralisation du dispositif Ville 30.

Le volet financier :

Le document comporte une évaluation financière des principaux programmes et projets inclus dans le plan de mobilité d'ici 2040 avec notamment :

- de 6 à 9 milliards d'euros pour les projets ferroviaires portés par l'Etat, SNCF Réseau et la Région
- de 5,2 à 5,8 milliards d'euros pour les projets structurants de transports collectifs portés par SYTRAL Mobilités

II - Avis de la commune de Craponne sur le projet de Plan Mobilité des territoires lyonnais

Après avoir pris connaissance des documents présentés, la commune souhaiterait formuler les observations suivantes :

A - Sur le Plan de Mobilité

1) Sur les données utilisées pour le calcul de l'évolution des parts modales :

Les parts modales des déplacements sont issues de l'Enquête Ménages Déplacements de l'aire métropolitaine lyonnaise de 2015.

Compte tenu des évolutions majeures intervenues ces dernières années en termes de déplacement, **il est regrettable que SYTRAL Mobilité ne disposent pas de données plus récentes notamment celles issues du bilan PDU prévu en 2022.**

La commune espère que les données issues du bilan du PDU serviront de base pour l'établissement du Plan Local de Mobilité de la Métropole.

2) Sur la prise en compte de la spécificité des territoires :

Sur la base du diagnostic établi, le Plan de Mobilité a identifié trois bassins de mobilité (l'Agglomération lyonnaise, le Beaujolais et l'Ouest lyonnais) avec, pour chacun d'eux, des objectifs de parts modales différenciés tenant compte de la spécificité des territoires. Compte tenu des disparités importantes constatées dans les offres et usages au sein du bassin de l'agglomération lyonnaise, **il apparaît nécessaire de pouvoir avoir une approche plus fine du territoire à travers le Plan Local de Mobilité.**

A ce titre, il est rappelé que la commune de Craponne, qui fait partie de la Métropole de Lyon, se situe en limite du bassin de mobilité de l'agglomération lyonnaise et qu'elle ne dispose pas de la même offre de transport en commun que le centre de l'agglomération ou même les communes de 1^{ère} couronne et qu'elle est, par ailleurs, fortement impactée par le trafic automobile de transit émanant du bassin Ouest lyonnais.

Le Plan Local de Mobilité devra nécessairement prendre en compte ces échanges avec les territoires voisins.

3) Sur le plan d'action :

Si les objectifs de ce Plan de Mobilité ont été clairement affichés (avec notamment une diminution de moitié de l'usage individuel de la voiture), la commune s'interroge quant à sa déclinaison en plan d'action opérationnel ; le document présenté s'apparentant davantage à une déclaration d'intentions.

a) Concernant les transports en commun

Le Plan de Mobilité prévoit d'inscrire le projet de Tramway de l'Ouest Lyonnais (TEOL) comme un nouvel axe structurant permettant de relier Alaï au centre-ville avec un « *potentiel* » prolongement de la ligne jusqu'à Craponne.

Dans un contexte de fort accroissement de la population, avec des voies de circulation déjà très largement saturées, **la commune réaffirme la nécessité :**

- **de pouvoir disposer d'une ligne forte de transport en commun,**
- **d'assurer la continuité de TEOL jusqu'à Craponne, en lien avec le bassin de l'Ouest lyonnais.**

Dans l'attente de la réalisation de TEOL prévue à l'horizon 2032, et d'un raccordement à Craponne que la commune souhaite voir programmer rapidement, il apparaît indispensable d'améliorer la performance et l'attractivité du réseau existant.

Le nécessaire renforcement des fréquences sur la voie LEOL, actuellement sous exploitée au regard des 13 millions d'investissement réalisés pour la création d'une voie en site propre ; l'amélioration de la régularité des temps de parcours sur les autres lignes, ainsi que le renforcement des amplitudes horaires restent des objectifs à atteindre.

Enfin, il est rappelé, qu'en parallèle des déplacements en direction du centre-ville, des besoins existent sur l'axe nord-sud en lien avec les communes voisines.

b) Concernant l'intermodalité :

Si l'intermodalité constitue un axe fort du plan de mobilité, l'amélioration des conditions de rabattement et de diffusion ne doit pas se limiter aux grandes gares. **La réflexion doit également être élargie aux gares de proximité** (par exemple les gares de Tassin-la-Demi-Lune et de Charbonnières-les Bains) ainsi qu'au futur pôle intermodal d'Alaï.

c) Concernant les modes doux :

Il est indispensable que les élus locaux et les Grands Lyonnais puissent être entendus sur l'aménagement des voies lyonnaises qui impacte fortement leur territoire.

La voie lyonnaise N°11 doit permettre de traverser la Métropole lyonnaise sur un axe ouest-est et ira à terme jusqu'à Craponne.

La commune réaffirme sa volonté de pouvoir disposer, sur le territoire communal, d'un tracé alternatif, en lien avec les aménagements cyclables de la CCVL et la commune de Francheville (LEOL)

Il est, par ailleurs, rappelé que des besoins existent également pour des liaisons intercommunales (territoires de la CTM et du bassin de l'Ouest Lyonnais) et inter-quartiers, appelant le nécessaire le développement :

- du plan piéton métropolitain à l'échelle de la CTM Val d'Yzeron pour résorber les discontinuités et améliorer le confort et la sécurité des piétons
- du plan vélo en lien avec les communes voisines (bassin de l'ouest lyonnais notamment)

Enfin, la commune souligne la nécessité de pouvoir disposer de stationnements vélos sécurisés.

d) Concernant la réduction de l'usage individuel de la voiture :

Malgré les mesures prises par les élus métropolitains pour tenter de dissuader les habitants de l'usage de la voiture individuelle (abandon de l'anneau des sciences en 2020, diminution globale de l'espace dédié à la voiture, réduction du nombre de stationnements...), force est de constater que les voies de circulation de l'agglomération lyonnaises sont toujours saturées. A défaut de solution alternative satisfaisante, les usagers n'ont souvent d'autres choix que de continuer à utiliser leur voiture.

La mise en place d'une offre de transport performante et attractive constitue un préalable indispensable à la réduction de l'usage individuel de la voiture notamment dans les zones périphériques.

S'agissant de la ZFE, rendue obligatoire par la loi d'Orientation des Mobilités (Loi LOM) et de sa déclinaison sur la Métropole Lyonnaise, il nous semble inconcevable d'imposer aux particuliers et aux entreprises un changement de véhicule qu'ils n'ont pas la capacité financière de supporter, qui de plus est dans un calendrier potentiellement accéléré en ce qui concerne les véhicules de type crit'Air2.

Certes des aides financières existent mais elles sont nettement insuffisantes et elles ne sont pas ouvertes à tous.

Pour mémoire, sur Craponne, seuls les habitants travaillant dans la zone sont éligibles au dispositif d'aide mis en place par la Métropole.

e) Concernant le fret ferroviaire

Sans réelle perspective d'amélioration notoire du fret ferroviaire, comme l'illustre le choix de la Métropole de stopper le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin, les voiries métropolitaines seront toujours saturées.

4) Sur les conséquences du Plan de Mobilité en termes d'économie et d'emploi :

Si la diminution de l'usage individuel de la voiture s'inscrit dans une vision à long terme d'une agglomération plus respirable et vivable, **ces transformations profondes dans nos modes de déplacement suscitent des interrogations sur les conséquences en termes d'économie et d'emploi.**

Le manque de transport en commun sur certains secteurs et la stigmatisation de la voiture individuelle ne risquent-ils pas de nuire à l'attractivité et d'accroître encore les déséquilibres entre les territoires ?

B - Sur le schéma d'accessibilité val d'Yzeron joint au Plan de Mobilité

Le schéma d'accessibilité joint au Plan de Mobilité est accompagné d'une annexe « schéma d'accessibilité Val d'Yzeron »

La commune souhaiterait formuler sur ce document les observations suivantes :

- **Avenue E. Millaud** : il conviendrait de classer l'ensemble de cet itinéraire en catégorie 1, notamment en direction de Francheville. La requalification de cette entrée, aujourd'hui inaccessible aux piétons, constituant une priorité ;
- **Rue de Verdun** : il conviendrait de poursuivre l'itinéraire jusqu'à la rue du Stade et de l'identifier en catégorie 2 (et non catégorie 3) ;
- **Rue de Ponterle** : pour faire écho au plan piéton communal et valoriser cet axe de liaison avec Saint-Genis-Les-Ollières et d'accès au Ratier, il conviendrait identifier cette rue en itinéraire catégorie 3 (à l'instar de certains accès à l'Yzeron déjà identifiés dans le schéma directeur).

Compte tenu des remarques précédemment formulées sur le plan de mobilité proprement dit et considérant que :

- 1) Aucune réunion préalable à destination des communes n'a été proposée par le Sytral afin d'exposer les enjeux et les actions de ce document stratégique pour l'avenir du territoire ;
- 2) la mise en place de solutions alternatives attractives constitue un préalable indispensable à la réduction de l'usage individuel de la voiture ;
- 3) de nombreuses incertitudes subsistent quant aux solutions alternatives proposées sur notre territoire (incertitude quant au prolongement effectif de TEOL jusqu'à Craponne, incertitude quant au tracé de la voie lyonnaise VL 11 notamment) ;
- 4) l'offre de transports en commun actuelle et future n'est pas suffisamment attractive pour engendrer un véritable changement de comportement des usagers (Abandon du projet de métro E, ligne LEOL sous exploitée, régularité des temps de transport insuffisante) ;
- 5) l'offre de transports telle que présentée dans le Plan de Mobilité est structurée uniquement en direction du centre-ville (réseau en étoile) et ne tient pas compte des autres besoins de déplacement ;
- 6) les évolutions envisagées en termes de répartition modales sont susceptibles d'avoir un impact sur l'économie et l'emploi et risquent d'accroître encore les déséquilibres territoriaux.

DELIBERE

A la majorité (5 contre de Mesdames Hartmann, Bukowski-Avellan, de Messieurs Khaladi, Journet, Coppens), **le conseil municipal** :

1. **Emet un avis DEFAVORABLE** sur le projet de Plan de Mobilité présenté.
2. **Dit** que la présente délibération sera notifiée à SYTRAL Mobilités.

Le Maire

The image shows a blue ink signature of Sandrine Chadier over a circular official stamp. The stamp contains the text 'Mairie de Craponne' around the top edge, '69290' at the bottom, and a central emblem featuring a sun, a building, and a tree.

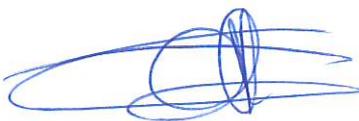
Sandrine CHADIER

Les secrétaires de séance :

Corine CISTERNINO

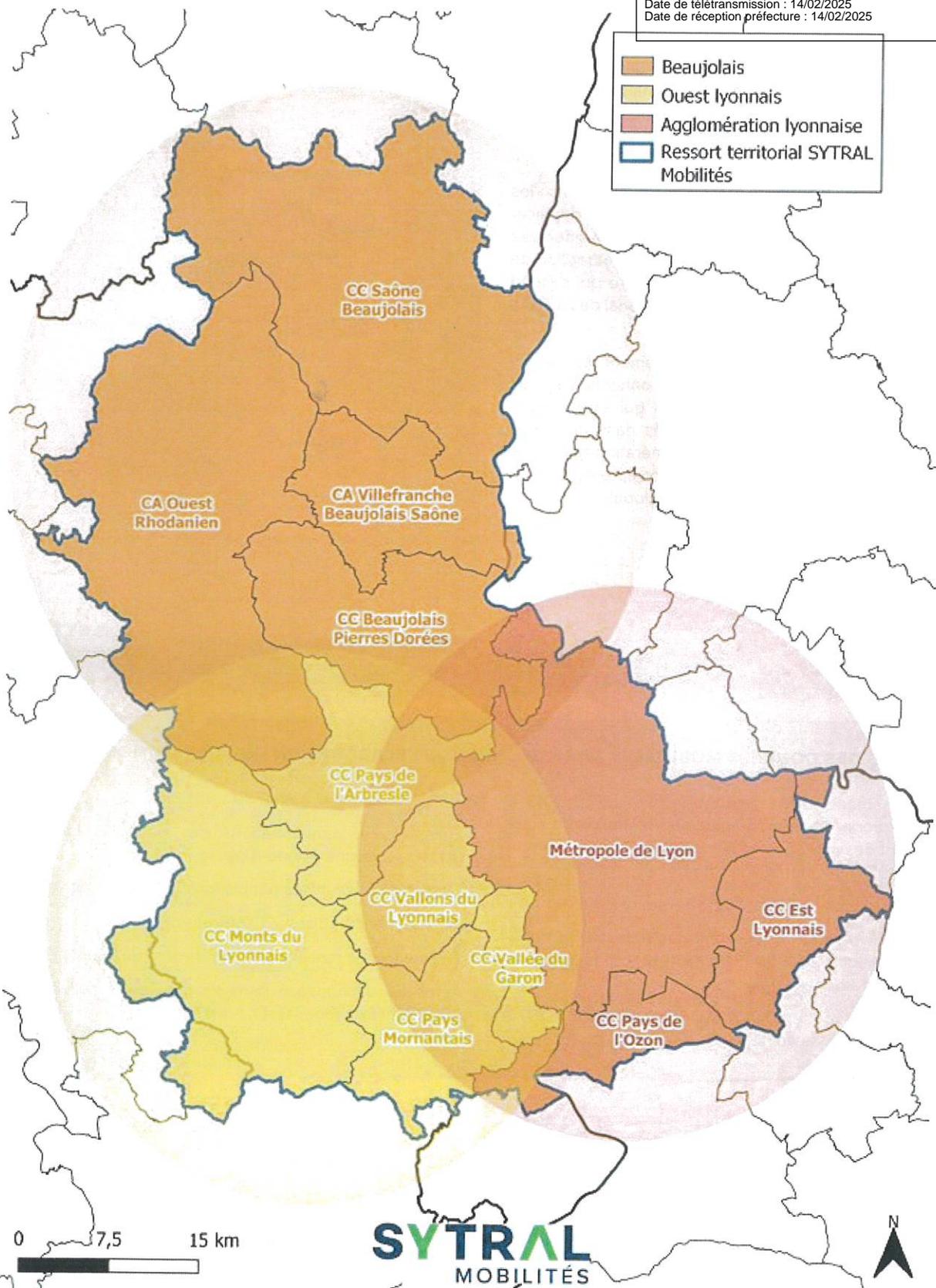
Anne Marie BUKOWSKI-AVELLAN

Patrick CHARY

A blue ink signature consisting of several overlapping loops and horizontal strokes.A blue ink signature with a prominent, sweeping horizontal stroke at the end.A blue ink signature with a long, sweeping horizontal stroke and a vertical line extending upwards.

Délais et voies de recours : La présente délibération peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Lyon dans un délai de 2 mois suivant sa notification éventuellement au moyen d'une requête déposée sur le site www.telerecours.fr. Elle peut également faire l'objet d'un recours gracieux déposé auprès du Maire dans les mêmes délais.

Publié le 17.02.2025



SYTRAL
MOBILITÉS

Pour faciliter une approche intégrée des enjeux de mobilité mais prenant en compte les spécificités territoriales, trois « bassins locaux de mobilité » ont été identifiés comme échelle d'analyse et de réflexion pour le Plan de Mobilité des territoires lyonnais : il s'agit du Beaujolais, de l'Ouest lyonnais et de l'Agglomération lyonnaise.

Actions du Plan de Mobilité des territoires lyonnais dans l'Agglomération Lyonnaise

