



La Région

Auvergne-Rhône-Alpes

Frédéric AGUILERA

Vice-président délégué aux transports

Monsieur Bruno BERNARD
PRESIDENT
SYTRAL
21 BOULEVARD VIVIER MERLE
CS 63815
69487 LYON CEDEX 3

Réf. : S2502-00731

Objet : Avis sur le projet arrêté de Plan de
Mobilité des territoires lyonnais

Le Conseil régional, le 25 février 2025

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu soumettre à la Région, conformément à l'article L 1214-28-2 du Code des Transports, votre projet de plan de mobilité des territoires lyonnais. La Région a réceptionné votre courrier et l'avant-projet du plan de mobilité le 2 décembre 2024 dernier.

Je vous remercie d'avoir considéré avec attention les remarques qui ont été partagées entre nos services dans la phase de concertation préalable.

Le projet prend bien en compte globalement les Objectifs et Règles générales du volet mobilité du SRADDET. Il prend également en compte les grandes orientations concernant le développement du réseau structurant des transports et des projets composantes du service express régional métropolitain. Il s'agit en particulier du développement de l'offre de trains comme de cars à Haut niveau de service, ou les autres projets sous maîtrise d'ouvrage régionale (Lyon Trévoux, Lyon Crémieu, avec la nécessité d'une coordination avec la Région pour leur mise en œuvre, ainsi que pour les évolutions des services aux usagers (tarification intermodale notamment).

Je vous joins, en annexe au présent courrier, les points qui resteraient à prendre en compte ou à rectifier concernant notamment les dessertes régionales, les projets portés par la Région et les besoins de coordination complémentaire. J'attire votre attention sur la nécessité de prendre en compte précisément le phasage du développement des offres de trains régionales tenant compte des orientations partagées notamment dans le cadre de la gouvernance de l'étoile ferroviaire lyonnaise. Elles sont fondées sur les résultats des études portées par SNCF Réseau sur la trajectoire de déploiement des aménagements de capacité indispensables à ces développements.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.

Frédéric AGUILERA



Avis sur l'avant-projet du Plan de Mobilité à l'échelle du ressort territorial de**SYTRAL Mobilités**

vendredi 21 février 2025

Dossier suivi par DGA Mobilités

Version du Cliquez ou appuyez ici pour entrer une date.

Vous trouverez ci-après les remarques et observations de la Région Auvergne-Rhône-Alpes sur l'avant-projet du plan de mobilité de SYTRAL Mobilités reçu en date du 2 décembre 2024.

I/ Prise en compte de la programmation des dessertes régionales et des projets de transports collectifs en site propres portés par la Région

Les enjeux de développement du Service express régional métropolitain sont bien pris en compte. Le plan de mobilité intègre bien également les principes de développement des dessertes régionales trains TER comme Cars Express ou Cars à Haut niveau de Service (CarsHNS) et les besoins d'articulation entre SYTRAL Mobilité et la Région.

Quelques points d'évolutions précisés dans l'avant-projet restent à modifier dans le document, et sont exposés ci-après.

Chapitre 3

Levier 2 : Poursuivre le développement des offres et services de mobilité

Axe 1 : Développer le réseau structurant de transports en commun

Action 1 Renforcer l'offre ferroviaire

Concernant les réalisations avant 2030 :

Le projet de nouvelle infrastructure Meyzieu à Crémieu est bien mentionné. **Il est toutefois nécessaire de mentionner en page 94 que son objectif final est une liaison en tramway de Lyon à Crémieu sans correspondance, avec une fréquence de 15 mn en période de pointe.**

Page 235, pour la carte il convient de reprendre la carte avec les éléments indiqués ci-dessus. De même en page 236 repréciser l'objectif de la liaison tramway de Lyon à Crémieu. Par ailleurs il faut noter le coût estimé de l'intégralité du projet soit 250M€ au lieu de 150M€.

Il est à noter que **l'horizon de déploiement au quart d'heure sur l'axe Lyon Saint Paul- Brignais se situe aux alentours de 2032. Il serait préférable de l'inscrire dans un horizon intermédiaire avant 2035.**

Concernant les réalisations à 2040:

La **légende de la carte volet ferroviaire page 95 est à modifier**. Il s'agit de préciser que les fréquences ne concernent que les trains périurbains. En effet le RER schéma cible s'appuie sur une logique à deux couronnes. Les terminus indiqués correspondent à la première couronne. Ainsi il faudrait mentionner dans la légende

« Train périurbains quart d'heure en heure de pointe : première couronne », « deux trains périurbains par heure en heures de pointe : deuxième couronne ». A noter que les gares de la seconde couronne sont desservies par d'autres missions régionales ce qui permet également une fréquence élevée (Cf ci-dessous).

La gare de Belleville est desservie par 4 trains par heure avec une double desserte à la demi-heure : Trains omnibus périurbains long Mâcon - Villefranche Perrache et 2 trains rapides MR Mâcon- Villefranche Part Dieu. C'est une demande des usagers d'avoir des trains rapides vers Part Dieu. Ils sont très attachés à ce principe de double desserte.

Le schéma de desserte validé par les partenaires confirme cette desserte de la gare à la demi-heure complétée par ailleurs par des missions rapides. L'extension au quart d'heure ne fait pas partie des objets validés et étudiés pour Belleville compte tenu de la desserte actuelle. **Il convient de modifier les éléments portés en page 94.**

Il convient également de modifier les objectifs indiqués pour l'axe Lyon– Paray-le-Monial : Les études portent une ambition de desserte à l'heure et le renfort à la demi-heure entre Lamure et Lozanne. Le quart d'heure en pointe n'est pas envisageable en raison notamment des contraintes de l'infrastructure en voie unique.

Page 240 Il est nécessaire de rectifier l'horizon cité pour la perspective d'ouverture à la concurrence du lot de dessertes régionales qui concerne l'étoile ferroviaire lyonnaise : horizon 2034. L'indication de gains de productivité et baisse des coûts unitaires est prématurée à ce stade.

Action 3 Créer un Réseau de car de lignes à haut niveau de service

Concernant la carte de lignes projetées en page 99 à l'horizon 2040,

Les besoins de connexions de l'ensemble des lignes Cars Régions Express (qui seront précisées ultérieurement par la région) au réseau structurant du SYTRAL Mobilité devront être pris en compte et travaillées collectivement. Ce point serait à mentionner.

A cet effet nous rappelons la règle générale n°15 du SRADDET qui indique notamment :
« Les collectivités territoriales, leurs groupements et les autres acteurs concernés veilleront par ailleurs à permettre les accès des offres de transport collectif d'intérêt régional à l'ensemble des pôles d'échanges y compris ceux situés cœur des villes centres des agglomérations. Ces accès permettront d'assurer un service performant et efficace aux usagers (temps de parcours, coût, confort, etc.). »

La mise en place de voies réservées est un élément indispensable pour la performance dessertes. Si le partenariat avec l'ensemble des acteurs et notamment les **concessionnaires d'autoroute est bien identifié**, dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'action covoiturage, **il est nécessaire qu'il le soit également pour la mise en place de voies réservées dédiées aux Cars à haut niveau de service.**

Par ailleurs, il est fait mention d'un projet de desserte Lyon l'Arbresle Cours par les cars à haut niveau de service (SYTRAL Mobilités). Nous sollicitons que cette desserte puisse desservir le campus Numérique et soit inscrite pour l'horizon 2030.

Focus territoriaux du plan de mobilité

Page 235 : il est nécessaire comme pour la page 95 de reprendre la légende sur les trains périurbains.

Page 236 : Il convient d'ajuster les horizons pour le développement des dessertes TER et des aménagements du réseau structurant comme indiqué dans notre remarque concernant l'Axe1 ci-dessus.

II/ prise en compte des enjeux et des actions nécessaires au développement de l'intermodalité

Les enjeux concernant la coordination de l'intermodalité et le développement d'une stratégie d'intermodalité sont bien abordés dans l'avant-projet proposés. La mise en œuvre d'une stratégie d'intermodalité à formaliser avec l'ensemble des acteurs concernés, dont la Région, est bien précisée. Toutefois, aucune référence n'est faite à la coordination qui devra se tenir dans le cadre des bassins de mobilités, initiée par la Région en tant que cheffe de file de la mobilité et de l'intermodalité. Il est nécessaire de le préciser. De même il est nécessaire de préciser

Chapitre 3

Axe 4 : Faciliter et développer l'intermodalité

Action n°2 Faciliter le rabattement et la diffusion par les modes actifs

Il est nécessaire d'indiquer que la mise en place de stationnement vélos aux abords des gares TER se fera de façon coordonnée avec les développements prévus par la Région dans le cadre de sa feuille route mobilités positives du quotidien, Cap sur 2035.

Action n°4 Créer des pôles de rabattement de proximité

La Région étant Autorité organisatrice des Cars HNS interurbains, il convient de l'associer aux réflexions définissant les principes de pôles de rabattement de proximité et de le préciser dans le projet.

Concernant les autres actions en faveur de l'intermodalité :

La coordination des actions d'information voyageurs multimodale, et de la stratégie de SYTRAL Mobilité et de la Région, en la matière, sont bien mentionnées. Ces éléments pourraient toutefois être cités au titre des enjeux de coordination à l'échelle des bassins de mobilité.

Concernant le covoiturage, il serait utile de préciser les actions que la Région met en place et qui pourraient se coordonner avec le plan d'action prévu au plan de mobilité.

Il conviendrait de renforcer le maillage des modes actifs et bus en accompagnement de l'ouverture de la halte des Portes du Dauphin.

Levier n°4 Accompagner et encourager les changements de pratiques de mobilité

Axe 4 Proposer un parcours usager facilité et équitable

Action n°3 Poursuivre le développement de supports billettiques permettent d'intégrer plusieurs services de mobilité

Il serait nécessaire d'ajouter le besoin de coordination avec la Région du plan d'action concernant l'adaptation du dispositif de billettique au réseau unifié et d'homogénéisation des possibilités d'achat de titre par des supports numériques et de paiement par carte bancaire (règle 13 du SRADDET).

III/ Autres sujets

Chapitre 1 Articulation entre le Plan de Mobilité et les autres documents de planification

Le contenu du plan prend globalement bien en compte les objectifs et règles du SRADDET des objectifs et règles citées. Certaines règles concernant l'articulation urbanisme-transport pourraient être citées en déclinaison de l'objectif 3.1.

Page 19 :

Il pourrait être utile de mentionner les orientations des SCoT qui ont directement trait au sujet des mobilités. De même pour les PLUi engagés dans une démarche de planification. En effet, en page 31, il s'avère que la définition des bassins internes au périmètre du plan de mobilité sont similaires à ceux des SCoT.

Chapitre 3

Fret

Axe 8 : Inciter au report modal pour les flux de marchandises

Les enjeux autour des infrastructures sont également pris en considération avec des implications majeures pour le Fret (CFAL, Saint Fons Grenay, accès français...). Il pointe l'enjeu de massification ferroviaire. Néanmoins les possibilités du fret fluvial et notamment la capacité du Port de Lyon Edouard Herriot à accueillir des flux massifiés par une stimulation de l'Axe Lyon Marseille en matière de transport de conteneurs pourraient être valorisés. Il convient de noter que le « fleuve Rhône » pourrait accueillir 3 fois plus de flux à infrastructure constante, c'est-à-dire sans investissement majeur.

De plus le PLEH s'est doté d'un schéma directeur horizon 2045/50 en mars 2024 qui confirme le positionnement du PLEH comme un Port de 1er plan dans l'axe Méditerranée Rhône Saône (Lyon Marseille) en matière de massification des flux. Il pourrait être fait référence à ce schéma.

Il conviendrait également de s'assurer que les dessertes des bassins économiques en périphérie suivent la dynamique de développement de ces bassins (ex Techlid).

Chapitre 4 Mise en œuvre du plan de mobilité

Lien avec les territoires voisins

L'objectif du Service Express Régional Métropolitain avec le confortement des liaisons interurbaines rejoint l'objectif de favoriser l'articulation avec les territoires voisins. Il pourrait donc être mentionné également dans ce chapitre.

Page 233 Pour mieux illustrer les enjeux du SERM, l'illustration des liens avec les territoires voisins pourrait être complétée par de chiffres sur les flux de déplacements (notamment vers l'Ain, côté Côtière, vers la vallée du Gier, vers le Nord Isère).

Page 234 : les enjeux mentionnés pour le Parc du Chêne pourraient être élargis à ceux concernant la plaine Saint Exupéry et ceux concernant la Plaine de l'Ain pourraient être élargis au futur EPR2 du Bugey .