

03 MARS 2025

courrier entrée - GL

GECO	
ORIGINAL	COPIE
DV/AP	DC C/vp
METROPOLE DE LYON - UNITE COURRIER	

Monsieur Jean-Charles Kohlhaas
Président de la Métropole de Lyon
20 rue du Lac
69003 Lyon

N/Réf. : 085-C2026

Votre interlocuteur : Alexandre Vieira – directeur de cabinet – a.vieira@mairie-dardilly.fr

Objet : Objet : avis de la commune de Dardilly relatif à l'adoption du Plan de mobilité des territoires lyonnais

Monsieur le vice-Président,

Les communes de la Métropole lyonnaise sont invitées à rendre leur avis concernant le Plan de mobilité des territoires lyonnais. Ce document vise à organiser les mobilités sur l'agglomération lyonnaise et les territoires voisins pour les prochaines décennies.

Après une étude approfondie, la commune de Dardilly est au regret de rendre un avis défavorable à ce document cadre.

Certes, nous ne pouvons que souscrire aux objectifs du PDM, notamment en matière d'environnement et de qualité de vie que sont la réduction de la pollution, le développement des mobilités douces ainsi que d'alternatives compétitives à la voiture solo, où encore la volonté de faciliter et réduire les temps de trajets.

La commune de Dardilly s'inscrit pleinement dans ces objectifs. Elle travaille depuis de nombreuses années dans cette optique en menant une politique volontariste de mobilité, aux côtés de la Métropole de Lyon et des autres partenaires (développement du vélo et de la marche, ouverture de voies de bus, Bhns, développement de JD, ville 30, etc.).

Nous ne pouvons que souscrire à de multiples projets énoncés dans ce PDM pour faciliter les déplacements et le développement de solutions alternatives à la voiture solo pour répondre aux enjeux de demain. Ces réponses faciliteront la vie des usagers, tout en luttant contre la pollution sonore et environnementale. Il convient par ailleurs de rappeler que pour certains, il n'est pas possible de se passer de leur voiture, en raison des contraintes qui restent liées à leurs déplacements (topographie, horaire de travail, distance, temps de parcours, absence d'alternatives compétitives, etc.). Consciente de ces problématiques, Dardilly ne souhaite pas tirer un trait sur la voiture qui représente plus de la moitié des déplacements. La commune entend ainsi faciliter l'émergence d'alternatives compétitives à la voiture, sans pour autant exclure ce mode, en s'appuyant sur un partage de la voirie en bonne intelligence entre tous les types de déplacements.

Une absence de concertation

Le PDM « tiens compte des spécificités des territoires ». C'est-à-dire, des trois grands territoires que sont le Beaujolais, l'Ouest lyonnais et la Métropole de Lyon. Quid des territoires qui composent ces grands territoires ? Les communes n'ont pas été associées à la conception de ce plan. On ne peut que le regretter et s'étonner de cette absence d'implication des acteurs locaux. En prise directes avec les usagers, sur le terrain, les communes auraient pu apporter la connaissance de leur territoire et leur compétence d'usage dans une dynamique de concertation. C'est ce que nous faisons dans chaque projet d'envergure avec nos habitants et nos entreprises, dont les réflexions alimentent et améliorent les projets. Rappelons par ailleurs que le PDM a été voté par le conseil métropolitain avant même que toutes les communes aient rendu leurs avis.

La sous-représentation des habitants est également regrettable. Ils sont pourtant les premiers usagers des mobilités. Seules 29 personnes composent ainsi le panel citoyens pour plus d'un million d'habitants qui composent la grande aire concernée ici.

Il en résulte un schéma directeur très macro, avec peu de déclinaisons concrètes à l'échelle locale.

Des incertitudes à lever

Les projections s'appuient sur des statistiques globales, avec des ambitions globales. Pourtant on ne se déplace pas de la même façon, ne serait-ce qu'au sein même de la Métropole que l'on soit au cœur de Lyon qu'à Dardilly ou d'autres communes périurbaines, voire dans le Beaujolais. Peut-être aurait-il été préférable, pour la Métropole Lyonnaise au regard de sa densité de population et de la diversité de son territoire, d'affiner certains objectifs par CTM, ou bassin de vie, pour conforter les objectifs au plus près de la réalité du terrain.

Les estimations financières restent incertaines. Le budget estimatif évoque des fourchettes élargies de dépenses. En outre, les estimations financières sont communiquées hors aménagements financés par les communes. Comment les communes financent-elles les aménagements annexes indispensables ? Le peuvent-elles ? Le veulent-elles ? La Métropole, qui finance une partie des travaux avec les communes dans le cadre du FIC, prox, PPI et autres budgets, le peut-elle également ? Le budget du Sytral et des partenaires n'étant pas extensible à l'infini, il apparaît nécessaire d'affiner ces propositions afin d'assurer la véracité du budget sous peine de vendre un rêve inaccessible à certains.

Adaptation aux enjeux

Le développement de P+R et de transports en commun apparaît dès aujourd'hui plus que nécessaire aux entrées et en amont de l'agglomération pour relier la capitale économique tout en desservant les villes intermédiaires. C'est le cas dans le Nord/Nord Ouest de la Métropole qui interagit avec la ville centre et le Beaujolais.

Si un CHNS Villefranche-Lyon apparaît salubre à l'horizon 2030, la ligne Tarare-Lozanne-Techlid est attendue "avant 2030" sous la forme... d'une ligne de covoiturage. Cette offre apparaît sous dimensionnée pour relier le Sud Beaujolais au 2e pôle tertiaire de l'agglomération lyonnaise (71 000 emplois). Les entreprises nous font régulièrement part des difficultés de leurs salariés à accéder à Techlid depuis la Métropole ou le Beaujolais en transport en commun. Un CHNS Lamure-Lozanne-Lyon est escompté d'ici 2040. Un RER à la lyonnaise n'aboutirait que d'ici une quinzaine d'années sur les lignes Lyon-Villefranche et Lyon-Tarare. En particulier, le PDM évoque un renforcement de l'offre ferroviaire sur la ligne Lyon-Lozanne à échéance 2040, malgré l'attente réelle des entreprises et des habitants après avoir un temps inscrit au CPER pour en être finalement sorti. Quant à l'extension périurbaine au quart d'heure de la ligne Paray-le-Monial-Part -Dieu, l'étude est escomptée avant 2040.

Les territoires concernés sont en pleine expansion. Sont-ils en capacité d'attendre autant d'années pour que ces projets structurants aboutissent face à des enjeux déjà bien réels, alors que 66 000 véhicules roulent chaque jour sur l'A89 (+19%), 59 000 sur l'A6 (+11%), 93 400 sur la M6, et avec le renforcement de la ZFE ? Pourquoi ne pas, par exemple, anticiper la création d'un CHNS Sud Beaujolais (Arbresle/Azergues)-Techlid-Lyon plus facile à mettre en place et moins coûteux, en attendant le ferré, qui pourrait emprunter la voie dédiée jusqu'à Lyon sur la M6 et servir aux habitants du Beaujolais comme des communes traversées de la Métropole ? Quid de la création d'une ligne forte entre Ecully et Lyon centre, dont la forme reste à définir ?

Enfin l'étude de ce PDM intervient alors que le Scot n'a lui-même pas encore entériné. Ce dernier fixe pourtant les perspectives et besoins en matière de logement, d'économie et de mobilité sur l'ensemble du bassin de vie.

Pour l'ensemble de ces raisons, la commune de Dardilly émet un avis défavorable au PDM sous sa forme actuelle. Elle souhaite continuer à travailler avec Sytral mobilités et l'ensemble des acteurs, au premier rang les communes et la Métropole, pour poursuivre une dynamique de mobilités respectueuses de l'environnement et des Hommes, adaptées aux réalités et enjeux des territoires.

Restant à votre disposition, je vous prie d'agréer, Monsieur le vice-Président, l'expression de mes salutations les plus respectueuses.

Rose-France Fournillon,
Maire de Dardilly
Conseillère métropolitaine



*Avec confirmation de
notre travail d'aval
effectués sur ce sujet
tellement important
pour notre avenir et celui
des Territoires.*