

**AUTORITE ORGANISATRICE DES MOBILITES
SYTRAL Mobilités**

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON

Enquête publique sur le Plan de Mobilité des Territoires lyonnais



Illustration extraite du dossier d'enquête SYTRAL Mobilités

**Enquête publique du lundi 24 mars 2025 à 10 heures au jeudi 22 mai 2025 à 17 heures,
soit une durée de 60 jours**

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

**DECISION DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LYON
N° E24000156/69 du 19 décembre 2024
ARRÊTE SYTRAL Mobilités – N° 25A002 du 18 février 2025**

**CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE
SUR LE PLAN DE MOBILITE DES TERRITOIRES LYONNAIS**

30 juin 2025

SOMMAIRE

CHAPITRE I - PRESENTATION - RAPPEL

- 1.1. Objet de l'enquête, enjeux et objectifs poursuivis
- 1.2. Autorité organisatrice et Porteur du projet
 - 1.2.1. Autorité Organisatrice
 - 1.2.2. Porteur du projet
- 1.3. Cadre juridique et contexte réglementaire de l'enquête
- 1.4. Préparation de l'enquête publique
 - 1.4.1. Relations et échanges avec SYTRAL Mobilités et autres interlocuteurs
 - 1.4.2. Etude et examen des différentes pièces du dossier
- 1.5. Déroulement de l'enquête publique
 - 1.5.1. Permanences
 - 1.5.2. Commentaires
- 1.6. Clôture de l'enquête publique
 - 1.6.1. Participation du public
 - 1.6.2. Procès-verbal de synthèse et mémoire en réponse de SYTRAL Mobilités

CHAPITRE II - ANALYSE DU PLAN DE MOBILITE

- 2.1. Analyse du projet
- 2.2. Commentaires de la commission prenant en compte les réponses apportées par SYTRAL Mobilités sur :
 - 2.2.1. L'avis de la MRAe ;
 - 2.2.2. L'avis des PPA ;
 - 2.2.3. Les contributions du public ;
 - 2.2.4 Les questions de la commission d'enquête.

CHAPITRE III - CONCLUSIONS et AVIS

Avis de la commission d'enquête

Recommandations

CHAPITRE 1

PRESENTATION - RAPPEL

1.1. Objet de l'enquête, enjeux et objectifs poursuivis

La présente enquête publique a pour objet le projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais qui regroupe l'ensemble des communes de la métropole lyonnaise et du département du Rhône plus 7 de celui de la Loire et une de celui de l'Ain, ainsi qu'une partie du territoire de Vienne Condrieu Agglomération située dans le Rhône : soit 262 communes et les 11 EPCI du département du Rhône.

Les objectifs poursuivis par ce Plan sont de déterminer les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes, l'organisation du transport des marchandises, la circulation et le stationnement, dans ce territoire et de fixer les orientations en matière de mobilité aux horizons 2030/2040.

1.2. Autorité organisatrice et porteur du projet – Siège de l'enquête

L'Autorité Organisatrice des Mobilités des Territoires Lyonnais (AOM), porteur de ce projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais (PdM) dénommée SYTRAL Mobilités depuis le 7 avril 2022, est l'autorité organisatrice de la présente enquête publique.

Le siège de cette enquête est fixé au siège de

SYTRAL Mobilités

21, Boulevard Marius Vivier Merle 69003 LYON

Adresse postale : CS 63815, 69487 LYON CEDEX 03

1.3. Cadre juridique et contexte réglementaire de l'enquête

La mise à l'enquête de ce projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais s'inscrit principalement dans le cadre juridique suivant :

- **Le Code général des collectivités locales** et plus particulièrement les articles relatifs aux compétences des Métropoles en matière d'organisation de la mobilité ;
- **Le Code des transports** et plus particulièrement les articles relatifs d'une part aux plans de mobilité et d'autre part aux dispositions spécifiques aux autorités compétentes pour organiser la mobilité et notamment à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais ;
- **Le Code de l'environnement** et plus particulièrement les articles relatifs à la procédure et au déroulement de l'enquête publique, à l'évaluation environnementale et aux modalités de la concertation préalable ;
- **La délibération n° 22-045 du 16 mai 2022** du conseil d'administration de SYTRAL Mobilités prescrivant l'élaboration du Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais et définissant ses objectifs ;

- **La décision n° E24000156/69 du 19 décembre 2024** de la Présidente du Tribunal administratif de Lyon désignant la composition de la commission d'enquête pour le projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais ;

Par cette décision, Madame la Présidente du tribunal administratif de Lyon a désigné une commission d'enquête composée de MM :

Yves VALENTIN, Président ;
Gérard GIRIN et Gilbert HALEPIAN, membres titulaires ;
Pierre CALZAT, membre suppléant.

- **L'arrêté n° 25A002 du 18 février 2025** du président de SYTRAL Mobilités portant ouverture de la présente enquête publique relative au projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais.

Par ailleurs il existe des liens juridiques entre ce PdM et les autres documents de planification avec lesquels il doit être compatible avec leurs règles générales et prendre en compte leurs objectifs ou orientations ; il s'agit plus particulièrement :

- de la Directive Territoriale d'Aménagement (**DTA**) de l'aire métropolitaine lyonnaise ;
- du Plan de Protection de l'Atmosphère (**PPA**) de l'agglomération lyonnaise ;
- du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (**SRADDET**) ;
- des Schémas de Cohérence Territoriale (**SCoT**) situés dans le périmètre de ce PdM ;
- des Plans **Climat-Air-Energie** territoriaux situés dans le périmètre de ce PdM.

Conformément à l'arrêté n° 25A002 du 18 février 2025 du président de SYTRAL Mobilités, cette enquête publique s'est déroulée pendant une durée de 60 jours consécutifs du lundi 24 mars 2025 à 10h au jeudi 22 mai 2025 à 17h.

1.4. Préparation de l'enquête publique

1.4.1. Relations et échanges avec SYTRAL Mobilités et autres interlocuteurs

Dès leur nomination les membres de la commission d'enquête ont travaillé en concertation avec les représentants de SYTRAL Mobilités chargés de l'organisation de l'enquête et plus particulièrement avec le Chef de projet du PdM au cours de plusieurs réunions pour :

- prendre connaissance du projet et de ses enjeux ;
- se concerter dans le cadre de la préparation de l'arrêté d'ouverture d'enquête et l'avis d'enquête, et plus particulièrement pour :
 - ✓ fixer le siège de l'enquête à celui de SYTRAL Mobilités, 21, Boulevard Marius Vivier Merle 69003 Lyon ;
 - ✓ définir le nombre, les dates, les horaires et lieux des permanences à tenir en choisissant, en plus du siège de SYTRAL Mobilités, siège de l'enquête, 29 mairies – 15 réparties dans le département du Rhône et 14 dans la Métropole lyonnaise – soit 30 lieux d'enquête où un commissaire enquêteur tiendrait une permanence et où seraient déposés un dossier et un registre "papier (voir la liste des 30 lieux de permanences infra au § 1.5.1) ;

- ✓ mettre en place un registre dématérialisé à l'adresse mobiliteterritoireslyonnais.fr et s'assurer des conditions et possibilités pour le public d'une part de consulter les différentes pièces du dossier (voire de les télécharger) et d'autre part d'accéder aux différents moyens (registre électronique, courriers et courriels) pour déposer des contributions, le registre électronique regroupant la totalité des observations déposées quel que soit le moyen utilisé : adressage par courriel à l'adresse enquetepubliquepdm@sytral.fr rattachée au registre numérique dématérialisé dans lequel elles étaient automatiquement intégrées ou par courrier postal à Monsieur le Président de la commission d'enquête du Plan de Mobilité des territoires lyonnais – SYTRAL Mobilités – 21, boulevard Vivier Merle – CS 63815 – 69487 Lyon cedex 03
- ✓ mettre à disposition du public un poste informatique au siège de l'enquête à SYTRAL Mobilités ;
- ✓ définir les modalités de publicité et d'information du public de l'ouverture de l'enquête et des moyens d'y participer :
 - affichage au moins 15 jours avant la date d'ouverture de l'avis d'enquête aux panneaux d'information des mairies ou des communes ;
 - publication de l'avis d'enquête sur le site internet de SYTRAL Mobilités au moins 15 jours avant la date d'ouverture : sytral-mobilites.fr à partir duquel les différentes pièces du dossier pourront être consultées et téléchargées ;
 - annonce de l'enquête, 15 jours avant son ouverture, dans trois journaux locaux diffusés dans les départements de l'Ain, de la Loire et du Rhône et rappelée dans les huit premiers jours de l'enquête : Le Progrès Rhône, Le Tout Lyon et Le Pays d'entre Loire et Rhône ;
 - établir une note spécifique pour les dispositions à prendre par les 30 communes et lieux retenus pour recevoir un dossier et un registre "*papier*" (intégrité des différentes pièces, surveillance du registre, relations avec SYTRAL Mobilités et les commissaires enquêteurs, affichage de l'avis d'enquête, etc.)

1.4.2. Etude et examen des différentes pièces du dossier

La commission d'enquête a porté particulièrement son attention sur :

- les informations recueillies lors des différents échanges ;
- l'étude approfondie de chacune des pièces du dossier notamment sur :
 - ✓ le projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais et son document de synthèse ;
 - ✓ les pièces environnementales dont l'avis de l'autorité environnementale et la réponse afférente apportée par SYTRAL Mobilités ;
 - ✓ les deux bilans de la concertation (environnementale et citoyenne) ;
 - ✓ la consultation des personnes publiques

1.5. Déroulement de l'enquête publique

1.5.1. Permanences

Les commissaires enquêteurs ont tenu une permanence de 3 heures au minimum à la disposition du public dans chacun des 30 lieux et communes retenus et rappelés ci-dessous, dont le siège de l'enquête, aux dates et heures précisées dans l'arrêté d'ouverture de l'enquête.

AMPLEPUIS	BEAUJEU	BELLEVILLE EN BEAUJOLAIS	BRIGNAIS
BRON	ECULLY	GENAS	GIVORS
L'ARBRESLE	LOZANNE	LYON 2^{ème}	LYON 3^{ème} SYTRAL Mobilités
LYON 4^{ème}	LYON 8^{ème}	MEYZIEU	SAINT LAURENT DE CHAMOUSSET
MORNANT	NEUVILLE SUR SAONE	OULLINS / PIERRE- BENITE	RILLIEUX LA PAPE
SAINT SYMPHORIEN D'OZON	SAINT SYMPHORIEN SUR COISE	TARARE	VENISSIEUX
TASSIN LA DEMI-LUNE	VAL D'OINGT	VAUGNERAY	VAULX EN VELIN
	VILLEFRANCHE SUR SAÔNE	VILLEURBANNE	

Les commissaires enquêteurs :

- sont donc restés à la disposition du public pendant plus de 90 heures ;
- ont été en mesure de recevoir toutes les personnes qui ont souhaité les rencontrer ;
- ont vérifié que les conditions d'accueil étaient tout à fait satisfaisantes dans chacun des lieux (accès adaptés aux personnes à mobilité réduite, bureau indépendant avec hall d'attente)

1.5.2. Commentaires

Les commissaires enquêteurs ont pu constater, et jugent satisfaisantes, les dispositions prises pour informer le public de l'ouverture de cette enquête, notamment :

- affichage de l'arrêté d'ouverture à la porte des mairies (voir également les attestations d'affichage des mairies recueillies par SYTRAL Mobilités) ;
- informations sur les panneaux lumineux et sites internet dans plusieurs communes et au siège de SYTRAL Mobilités.

La commission d'enquête n'a pas jugé utile :

- d'organiser une réunion publique et n'a reçu aucune demande en ce sens ;
- de demander une prolongation de l'enquête au-delà du 22 mai 2025 et n'a également reçu aucune demande en ce sens.

1.6. Clôture de l'enquête publique

1.6.1. Participation du public

Après avoir constaté la fermeture du registre numérique le 22 mai 2025 à 17h, récupéré les 30 registres "*papier*" et les avoir clôturés dès le 23 mai au soir après leur remise par SYTRAL Mobilités, et récapitulé les contributions déposées par les différents moyens mis à la disposition du public, la commission d'enquête a fait le constat suivant :

- 615 contributions ont été déposées (dont 23 considérées comme doublons) ;
- 28 452 visiteurs ont parcouru le site du registre dématérialisé ;
- 18 554 téléchargements de différentes pièces du dossier ont été réalisés ;
- 299 contributions ont été déposées anonymement (soit 48,6 % des contributions), ce que la commission regrette car, à l'exception de 2 contributions qui ont été modérées, aucune autre de ces contributions ne présentait un caractère offensant au point que son auteur sente le besoin de se cacher derrière l'anonymat

La commission d'enquête émet une grande satisfaction, tant sur la participation du public que sur les contributions émises, que l'on peut vérifier à travers les grandes thématiques et sous-thématiques qui en résultent après dépouillement et analyse.

Chacune de ces contributions a fait l'objet d'un examen par la commission d'enquête qui les a classées vis-à-vis des 13 grandes thématiques et 28 sous thématiques rappelées ci-dessous :

- 01 : La voiture, les camions :
 - ✓ 01A : La voiture reste indispensable : (65 contributeurs) ;
 - ✓ 01B : La place de la voiture et des camions : (75 contributeurs) ;
 - ✓ 01C : Covoiturage et autopartage : (28 contributeurs) ;
 - ✓ 01D : Stationnements - parcs relais – tarifs : (123 contributeurs) ;
 - ✓ 01E : Impacts du PdM sur les commerces : (13 contributeurs) ;
- 02 : Vélos – Trotinettes – Mobilités douces :
 - ✓ 02A : c'est suffisant : (57 contributeurs) ;
 - ✓ 02B : et Vélo'V : les développer – les sécuriser : (90 contributeurs) ;
 - ✓ 02C : Cohabitation avec les autres modes – Incivilités : (45 contributeurs) ;
 - ✓ 02D : Questions diverses sur les modes doux : (30 contributeurs) ;
- 03 : Piétons – périmètres piétonniers : Aggrandir, développer, sécuriser : Cohabitation avec les autres modes : (42 contributeurs) ;
- 04 : Métro – TEOL : (76 contributeurs) ;
- 05 : Tramways :
 - ✓ 05A : A développer : (37 contributeurs) ;
 - ✓ 05B : pas adaptés : (19 contributeurs) ;

- 06 : Bus :
 - ✓ 06A : et BHNS – CHNS : incohérence avec le ferroviaire : (14 contributeurs) ;
 - ✓ 06B : Créer de nouvelles lignes : (54 contributeurs) ;
 - ✓ 06C : Fréquence et plage horaire – Bus saturé – Pannes – Informations : (146 contributeurs) ;
- 07 : Transports en commun
 - ✓ 07A : Tarification – Gratuité – Passe mobilité – Applications – Incivilités : (65 contributeurs) ;
 - ✓ 07B : Fréquence – horaires – fiabilité – Pannes - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métro et tramway : (53 contributeurs) ;
 - ✓ 07C : Faciliter la mobilité multimodale - Développer d'autres modèles complémentaires, innovants téléphérique, funiculaire : (20 contributeurs) ;
 - ✓ 07D : Dessertes banlieue à banlieue - Secteurs mal desservis - l'Ouest lyonnais, l'Est lyonnais, Lyon, Monts du Lyonnais, communes diverses : (193 contributeurs) ;
 - ✓ 07E : Bus navette – B07F : us ou tramway « express » desservant les entreprises : (17 contributeurs) ;
 - ✓ 07F : Questions diverse sur les transports en commun : (48 contributeurs) ;
- 08 : : Trains - Tram-train - TER – CHNS - RER – Tarifs - Grilles horaires – Pannes – grèves – SERM – Transport marchandises : (95 contributeurs) ;
- 09 : Critiques positives du Plan et propositions tournées vers l'avenir - Enquête bien venue : (19 contributeurs) ;
- 10 : Critiques négatives du plan de la politique des transports et réflexions diverses :
 - ✓ 10A : Pas adapté aux lyonnais – Sans intérêt : (24 contributeurs) ;
 - ✓ 10B : Pas adapté pour l'extérieur de la Métropole : (12 contributeurs) ;
 - ✓ 10C : Pas de concertation - Décisions des écologistes – Participation des habitants : (35 contributeurs) ;
 - ✓ 10D : Considérations économiques : (30 contributeurs) ;
- 11 : ZFE et des vignettes Crit'Air : conséquences négatives : (29 contributeurs) ;
- 12 : Divers :
 - ✓ 12A : Travaux qui perturbent : (14 contributeurs) ;
 - ✓ 12B : Transports à la demande : (13 contributeurs) ;
 - ✓ 12C : Tous modes de déplacements confondus : (26 contributeurs) ;
 - ✓ 12D : Critiques (positives et négatives) de l'enquête et du registre : (36 contributeurs) ;
- 13 : Observations hors sujet : 1 contributeur)

1.6.2. Procès-verbal de synthèse des observations reçues et mémoire en réponse de SYTRAL Mobilités.

Le 3 juin 2025 la commission d'enquête a remis et commenté à SYTRAL Mobilités son procès-verbal de synthèse, daté du 31 mai 2025, qui regroupait :

- les avis et observations émises par les personnes publiques consultées : Préfecture du Rhône, Région AURA, Départements du Rhône de la Loire et de l'Ain, métropole de Lyon, 11 communautés de communes et 262 communes ;
- les contributions du public classées par thème et sous-thème précisés supra ;
- ses propres questionnements.

Ce procès-verbal de synthèse a fait l'objet d'un mémoire en réponse de SYTRAL Mobilités transmis à la commission d'enquête le 17 juin 2025 faisant apparaître que chacune des observations formulées et questions posées avaient fait l'objet d'un commentaire et d'une réponse

CHAPITRE 2

ANALYSE DU PLAN DE MOBILITE

Le dossier est complet, clair, bien documenté ; sa lecture est facilitée par les nombreux tableaux, cartes, figures ainsi que les nombreuses annexes qui fournissent les précisions nécessaires.

A noter en plus des différentes pièces du dossier le document de synthèse demandé par la commission d'enquête qui présente le Plan sous forme synthétique et pouvant être assimilé à un résumé très simplifié.

2.1. Analyse du projet

Le Plan de Mobilités déclare 4 ambitions, avec un objectif global d'évolution des parts modales de chaque moyen de déplacement, et sa déclinaison pour chaque bassin de mobilités : réduire l'usage de la voiture de 48% en 2015 à 23% en 2040, amener les transports collectifs de 16% à 23% et multiplier par 10 l'usage du vélo.

Le Plan s'articule autour de 4 leviers, destinés à accélérer le changement de comportements eux-mêmes déclinés en 22 axes, servis par 76 actions, qui sont dans le temps positionnées en 2030, 2035, 2040. Pour certaines seule la mention "réalisation à venir" est notée sans plus d'information.

On note immédiatement, même si ce n'est pas le fait de SYTRAL Mobilités, la difficulté de la mise en place de ce Plan, la gouvernance faisant appel à un grand nombre d'acteurs (pilotes, partenaires)

Levier 1 : Réduire les distances à parcourir en lien avec l'organisation du territoire : 2 axes, 8 actions

La réalisation du premier axe (urbanisme et déplacements) dépend fortement des collectivités, on note concernant la relation collectivité-SYTRAL Mobilités la volonté de ce dernier de contractualiser sur un projet donné, ses engagements et ceux de la collectivité concernée par, la formule du Contrat d'Axe.

L'Axe 2 : "Gestion du dernier kilomètre" est consacré à la logistique urbaine, il s'agit pour l'essentiel d'études à mener, identifications de sites...

Mise en œuvre et suivi :

Calendrier : On note que l'intention est de démarrer la réalisation de toutes les actions qui consistent en des orientations demandées, ou des études/expérimentations avant 2030, sauf le développement des services de mobilité dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), cette action étant tributaire de la réalisation d'autres actions situées dans les autres leviers.

Deux autres indicateurs de mise en œuvre du Plan d'action, nous paraissent quant à eux, moins pertinents : le nombre d'espace de coworking, et le nombre de points de retrait de colis hors domicile.

Il y a donc dans ce premier levier beaucoup d'intentions, mais les indicateurs de suivis (effets observables, mise en œuvre du Plan d'action) retenus montrent que l'intérêt central de

SYTRAL Mobilités pour ce levier, est principalement la densification (autour des arrêts et lignes de TC, contrats d'axe), ce qui est compréhensible.

Levier 2 : Poursuivre le développement des offres et des services de mobilité : 8 axes, 32 actions

Dans ce levier 2 sont développés les offres et services alternatifs à la voiture solo sur lesquels le Plan de Mobilité est construit.

Il se veut volontariste puisque toutes les actions ont une première échéance en 2030.

La structuration liée au ferroviaire (dont une partie est liée au CFAL) est logique, mais la gouvernance (voir l'avis de la Région), va être délicate (Absence de SNCF/RFF ?).

Pour ce qui concerne le fret ferroviaire, nous saluons le côté volontariste, mais ce sujet est évoqué depuis de nombreuses années, sans réelle avancée ; s'il y a mise en place, ce sera forcément dans une échéance lointaine. Il est difficile d'imaginer une offre locale différente par son fonctionnement des process en place au plan national pour un opérateur tel que la SNCF. Le fret par le fleuve paraît lui aussi logique, mais il demandera des aménagements et des changements de circuit de distribution, l'horizon 2030 paraît donc optimiste.

L'horizon 2030 pour le ferroviaire, et le fret fluvial seront donc à notre avis difficile à tenir.

On note une réelle progression de l'offre TC. Le développement du covoiturage demande encore des études tant au plan des implantations, que des outils numériques, de la communication.

Le développement d'un réseau de transports en commun accessible à toutes et tous (l'axe 7 indique les actions prévues en direction des publics les plus vulnérables), et sur tout le territoire du Plan de Mobilité, est présenté dans les axes 1 à 4, l'axe 4 traitant de l'intermodalité et d'une transition vers les modes actifs et décarbonés.

L'axe 5 décline les actions qui devraient permettre de développer et favoriser les modes actifs (vélo, marche), et le covoiturage, avec une coordination nécessaire puisque l'on parle d'intermodalité.

Lorsque les actions sont affichées, il faut avoir présent à l'esprit que pour un certain nombre d'entre elles, au plan de l'urbanisme, SYTRAL Mobilités doit s'appuyer sur les acteurs locaux, notamment au travers de leur Plan de Mobilité. On note l'existence des contrats d'axe signés entre l'autorité locale et SYTRAL Mobilités.

On note que les indicateurs de suivi, sont nombreux, ceux mesurant les effets sont objectifs (données chiffrées), en revanche, les indicateurs de la mise en œuvre du plan d'action, doivent être pour certains mieux définis : comment sera évalué l'avancement des projets de lignes, des études, de l'aménagement des pistes cyclables....

Levier 3 : Redéfinir les usages nécessaires de la voiture, notamment en agissant sur l'espace public : 6 axes, 15 actions

Ce levier redéfinit la place de la voiture en opérant sur le partage de l'espace public (voirie, stationnement, logistique), sur les véhicules (nouvelles motorisations, vélos cargos), sur les usages (covoiturage, autopartage, taxis, VTC)

Dans le détail, on peut remarquer que :

Les actions données dans l'axe 4, destinées à favoriser l'usage des motorisations alternatives et des véhicules polluants consistent dans la poursuite de celles déjà engagées, mais avec une coordination entre les 3 SDIRVE à l'échelle territoriale de SYTRAL Mobilités.

Pour ce qui est de l'axe 5, consacré aux usages partagés de la voiture, on peut toutefois s'interroger sur l'adhésion à certaines mesures, telle que la mutualisation des flottes d'entreprises.

Pour ce qui est de l'axe 6, il donne des indications de contraintes pour la logistique urbaine, tout en disant l'importance de l'approvisionnement des villes, sans évoquer les surcoûts éventuels, mais avec la volonté affichée de coconstruire avec les logisticiens et les commerçants.

La mise en place au niveau du territoire, va demander du temps et une coopération entre les collectivités, concernant l'instance de gouvernance collective envisagée : il serait bon de s'interroger sur la création d'une instance supplémentaire.

Pour l'ensemble des actions, exceptée celle concernant l'installation de bornes de recharge, la première échéance est fixée en 2030, ce qui est volontariste pour certaines actions, telles que celle de l'axe 6 consacrée à réduire l'impact des opérations de logistique.

Le suivi de ce levier est prévu par des indicateurs chiffrés. Le suivi des effets observables mesurant l'évolution des pratiques, le suivi de la mise en œuvre du Plan mesurant l'action des collectivités.

Levier 4 : Accompagner et encourager les changements de pratiques de mobilité : 6 axes, 21 actions.

Il s'agit ici d'informer et convaincre l'utilisateur ainsi que le *non-usager* (particulier ou professionnel) des différentes possibilités existant sur l'ensemble des modes, en montrant l'intérêt d'utiliser un autre moyen que la voiture individuelle :

- Offrir les moyens de planifier le déplacement
- Adapter les informations à chaque situation

Les axes 1 (développer le conseil), **2** (faciliter l'expérimentation) **et 4** (proposer un parcours usager facile et équitable) sont consacrés à l'information, et à la formation des usagers tous publics (actions spécifiques vers les publics vulnérables), il s'agit de faire connaître au public les possibilités offertes :

- Il aurait été intéressant de faire un bilan de l'agence des mobilités qui existe au sein de la Métropole de Lyon (notoriété, services rendus, public qui aujourd'hui l'utilise...), avant de la déployer sur d'autres territoires, cette réflexion peut être reprise pour d'autres dispositifs tel le Carnet de Voyageur de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.
- L'expérimentation est effectivement une bonne solution pour aider au changement de mobilité
- La simplification de la prise en main, en unifiant information multimodale et tarification, ainsi que des incitations financières sont également incitatives.

Axe 3 : Améliorer la sécurité des déplacements :

La sécurité est abordée sous l'angle de la sécurité routière pour l'action n°1, et celui de la délinquance dans l'action n°2 (opérations de communication, et de formation/éducation.)

Deux enjeux spécifiques sont abordés ici toujours dans l'optique d'une politique commune sur toutes les lignes, et tout le territoire de SYTRAL Mobilités :

- Prévention auprès des jeunes (part importante des mises en cause)
- Amélioration de la sécurité et de la tranquillité des femmes.

Les axes 5 (Inciter les entreprises de transport de marchandises à réduire leurs impacts environnementaux) **et 6** (Développer l'information et la connaissance en matière de logistique) visent les professionnels du transport :

Avec ces deux axes il s'agit ici de développer l'information et la connaissance en matière de logistique au niveau du nouveau territoire de SYTRAL Mobilités, auprès des professionnels du transport et de la logistique.

On comprend l'intention mais pourquoi créer un label de plus (action n°1), générateur de frais et complexités pour les sociétés et la collectivité, alors que des labels et des certifications existent déjà ?

De même pour les achats publics (action n°2), il est normal que soit recherchée une même logique pour toutes les EPCI, mais la pertinence de cet axe est donc à interroger, qui ambitionne de créer un nouveau label, de nouvelles obligations, pour des gains non chiffrés et sans doute minimes, étant donné les certifications et labels déjà existants, et le respect que doit toute entreprise au droit du travail.

Ce levier n°4 est pour l'essentiel axé sur la communication au sens large. Nous estimons qu'il a une grande importance pour la réussite du Plan de Mobilité.

Le bilan de l'agence de mobilités, aurait pu être présenté (réussites/échecs)

Concernant les professionnels du transport et de la logistique, la commission estime qu'il existe déjà des labels et certifications, et n'est pas favorable à la création d'obligations nouvelles localement.

On remarque qu'au plan du suivi, aucun indicateur ne concerne le transport de marchandises et la logistique.

La première échéance, est fixée à 2030, pour toutes les actions, à l'exception de celle concernant l'accompagnement spécifique des plus vulnérables (2035)

Focus territoriaux :

La commission trouve pertinent que les objectifs de parts modales des moyens de déplacement aient été déclinés en fonction de chaque bassin de mobilité.

En revanche, elle estime que le calendrier doit être accéléré pour le périmètre qui n'était pas jusqu'alors du ressort de SYTRAL Mobilités, les lignes CHNS dans le Beaujolais par exemple ne doivent pas être inscrites à l'horizon 2040.

Point de vigilance : certaines actions énoncées dans le focus, ne se retrouvent pas clairement exprimées dans la présentation générale Leviers du Plan de Mobilité.

Mise en œuvre du Plan / Evaluation financière : à la lecture du document remis, la commission d'enquête a relevé le fort taux d'endettement corrélé aux investissements importants prévus, situation qui estimait-elle amenait à réduire les marges de manœuvres du PdM suivant.

Entre-temps le rapport de la CRC Rhône-Alpes a été publié, il intègre la réponse de SYRAL Mobilités, et l'audit réalisé sur les finances par Moody's Rating qui passe sa perspective de négative à stable. Les analyses soulignent le fort niveau d'endettement prévu, dans sa réponse SYTRAL Mobilités écrit « que l'incertitude sur les scénarios de financement de SYTRAL Mobilités est réelle et renforcée par la perte de recettes de la Métropole de Lyon, Elle a conduit à ne pas présenter de prospective financière pour le débat d'orientation budgétaire 2025 ». L'évaluation est assise sur des dépenses, et des recettes, tant la CRC Rhône-Alpes,

que Moody's Rating évoquent si les conditions se dégradaient, la possibilité d'un scénario de repli. Nous nous interrogeons donc dans cette hypothèse sur la réalisation des projets inscrits à l'horizon 2040.

2.2. Commentaires de la commission d'enquête prenant en compte les réponses apportées par SYTRAL Mobilités

2.2.1. Sur l'avis émis par la MRAe

Comme demandé par la réglementation, le dossier soumis à la présente enquête comportait d'une part les observations émises par la MRAe sur ce dossier qui lui a été présenté pour avis et, d'autre part, les réponses apportées par SYTRAL Mobilités sur ces observations.

La commission d'enquête présente ci-dessous ses propres commentaires sur les points où elle estime que SYTRAL Mobilités n'avait pas totalement répondu à l'observation formulée.

- § 1.4. : On peut comprendre que Sytral Mobilités ne puisse fournir un calendrier d'élaboration des Plans locaux de mobilité. Il lui appartiendra cependant de s'assurer de leur compatibilité avec le PdM en tant que PPA associée à la réalisation de ces plans ;
- § 2.1. : Sytral Mobilités a bien précisé les éléments du PdM qui doivent être pris en compte dans les PLU(i)
- § 2.4.1. e) : SYTRAL Mobilités pourrait préciser l'action qu'il prévoit dans le cadre de la commande publique et des chantiers exemplaires ;
- § 2.4.1. f) : Il appartiendra à SYTRAL Mobilités, en tant que PPA associée, de prendre les dispositions pour que la mise en place et la promotion du service d'autopartage décarboné, notamment en milieu rural, soient bien mises en œuvre dans les Plans locaux de mobilité ;
- § 2.4.3. a) : SYTRAL Mobilités précise que les limites de l'outil de modélisation ne lui permettent pas de proposer des mesures complémentaires à celles alternatives attractives prévues comme demandé par la MRAe ;
- § 2.4.3. b) : Compte tenu des marges d'erreur du modèle, la commission d'enquête estime qu'il paraît difficile de définir avec précision la zone de moins de 200 habitants concernée par des valeurs supérieures à celles de l'UE2030 en PM_{2,5} ;
- § 2.4.3. c) : La commission d'enquête comprend qu'il paraît difficile d'effectuer une analyse précise au niveau d'une approche locale même pour celle du territoire du PdM ;
- § 2.4.3. d) : La commission d'enquête constate que SYTRAL Mobilités a bien prévu une évaluation des données du trafic en continu mais que les mesures correctives pourront être activées uniquement dans le cadre d'une éventuelle révision du PdM après son évaluation à 5 ans ;
- § 2.4.4. : La commission d'enquête pense que, compte tenu de l'ensemble des dispositions prises, la mise en œuvre du PdM devrait abaisser les impacts acoustiques ;
- § 3.2. SYTRAL Mobilités ne confirme pas que les mesures visant à tendre à minima vers une baisse des kilomètres parcourus sur le territoire du Beaujolais sont à la hauteur de la baisse prévue sur l'Ouest Lyonnais

2.2.2. Sur l'avis des PPA

Les avis des PPA reçus avant la date limite fixée, faisaient l'objet de la pièce n°6 et étaient donc intégrés dans le dossier.

Exceptionnellement, la commission a décidé de prendre en compte dans l'analyse des avis des PPA ceux qui ont été transmis à SYTRAL Mobilités hors délais – et donc réputés être “favorables” bien que parfois “défavorables” ou bien parvenus sur le registre numérique mis en place pour cette enquête, considérant que ces avis transmis à SYTRAL Mobilités pouvaient être considérés comme des expressions parvenues pendant le temps de l'enquête, et donc recevables.

L'analyse de ces avis nous a conduit à les regrouper par thèmes, que nous avons soumis à SYTRAL Mobilités dans le cadre du Procès-Verbal de Synthèse.

BHNS ou CHNS ou bus cars / critiques, Insuffisances :

La réponse de SYTRAL Mobilités qui conditionne/coordonne le développement des lignes CHNS au développement du ferroviaire est évidemment nécessaire, mais le développement des lignes CHNS ne peut attendre la réalisation de l'offre ferroviaire.

Si c'est le cas les territoires éloignés (Beaujolais notamment) voient repoussées à une échéance lointaine les conditions d'une moindre utilisation de leur voiture.

G. Concertation, spécificités des territoires / absence ou insuffisances :

On note que SYTRAL Mobilités rappelle que le Plan de Mobilité est un cadre général aux politiques mobilité du territoire et qu'il ne s'appuie pas uniquement sur le développement des transports en commun.

Il rappelle également les éléments de la concertation/élaboration, avec les EPCI membres de SYTRAL Mobilités, et aussi les SCoT, l'Etat, la Région.

O. Trains et gares / Insuffisances des dessertes et des cadencements :

Sur le plan du ferroviaire, la réponse indique que l'on en est, pour l'essentiel, aux études, y compris au plan de la gouvernance, et l'attente est vis-à-vis du SERM (Service Régional Express Métropolitain)

Ce point rejoint le premier sujet évoqué.

L. Problématiques liées aux vélos / Insuffisance... ou excès :

La réponse souligne la prise en compte du bassin de mobilité, notamment par l'adaptation des objectifs de parts modales, ainsi que la mise en avant du vélo pour les déplacements courts majoritaires.

Le financement sera assuré par tous, mais étant donné la diversité des situations, aucune clé de répartition ne nous est donnée.

M. Problématique piétons / Plan insuffisant, critique de la place accordée, limite du mode :

SYTRAL Mobilités rappelle que la marche est prise en compte dans les 4 leviers.

Il définit son rôle sur ce sujet, comme conseil pour l'élaboration des Plans piétons ; il demande donc une prise en compte dans les documents d'urbanisme en laissant la main aux acteurs locaux. Il faudrait dans le temps voir comment se concrétisent ces Plans piétons.

K. ZFE :

L'argumentaire reprend celui du PdM, il est rappelé, la disponibilité de l'agence des mobilités, les dérogations mises en place. Toutefois ce sujet est remis en cause par un vote récent de l'Assemblée nationale. La position de la commission d'enquête étant qu'à terme, quelle-que soit son nom, une réglementation à ce sujet -sans doute moins brutale – est indispensable.

H. Plans locaux d'occupation de l'espace / Méconnaissance des compétences locales :

Il est rappelé la nature du Plan de Mobilité : « document de planification et de programmation en matière de mobilité »

Les différents intervenants font partie de SYTRAL Mobilités, il est difficile pour la commission d'apprécier comment a été conduite l'élaboration de ce document à la fois technique et politique (concertation, passage en force sur certains sujets...)

R. Métro / Critique de la non-prolongation de lignes :

Il est comme à l'item précédent difficile pour la commission d'apprécier le déroulement de la consultation, mais les arguments avancés sont entendables bien que peu porteurs auprès de la population globalement "pro métro" (rapport coût/fréquentation)

T. TAD / Insuffisance des dispositions prises :

Le TAD se révèle bien être une solution ponctuelle.

On note que sur ce sujet il s'agit principalement d'études et expérimentations en cours, dont certaines sur le Beaujolais.

U. (auto)routes, voies réservées / Difficile cohabitation ; demande de restriction ... ou de développement :

Fret ferroviaire : ce sujet revient régulièrement depuis des décennies, mais force est de constater que sans aucune avancée dans ce sens, la réduction du trafic routier liée à son développement, n'est pas un argument understandable à ce jour.

On prend note de la mise en avant de la réalisation de voies de covoiturage, avec une expérimentation récente en cours (février 2025)

V. Billettique / Simplification et unification de la billettique Développement de tarifs sociaux :

La commission ne peut qu'approuver les efforts faits pour unifier le réseau, l'information, sa billetterie.

Elle prend acte que des tarifs solidaires ont été mis en place.

Cependant les transports en commun restent encore chers. Seule une tarification à la baisse – voire gratuite pour certaines catégories de personnes (jeunes ? âgées ?) ou dans certaines périodes (alerte pollution ?) - serait le signe d'un vrai service à la personne et d'un engagement fort de lutte contre la pollution atmosphérique.

Tram-train.

Sur ce point pour l'essentiel, on en est au niveau des études, et en recherche de financement.

Plusieurs solutions pour améliorer l'offre sont envisagées (création, prolongation, réhabilitation)

Q. TEOL :

On retrouve ici, une réponse précédemment produite, qui nous interroge sur la gouvernance du SYTRAL.

Et sur les avis des utilisateurs qui semblent classer les modes de transport dans l'ordre métro, tram/BHNS, bus... ce qui ne correspond pas aux ordres de priorité du SYTRAL....

J. GES :

Remise en cause du mode de calcul de la diminution : les modélisations sont effectivement des prévisions simulées, la prise en compte de tel ou tel paramètre, modifiant le résultat.

Synthèse :

Au plan de l'élaboration/concertation les différents acteurs publics ont été associés dans la démarche. Il est toutefois difficile pour la commission d'apprécier comment a été conduite l'élaboration de ce document à la fois technique et politique (concertation, passage en force sur certains sujets...)

Dans ses réponses, SYTRAL Mobilités rappelle que le Plan de Mobilité est un cadre général, qui va au-delà des transports en commun, et qui oriente certes (objectifs de parts modales...), mais autorise une certaine latitude aux exécutifs locaux (vélos, piétons...) Le ferroviaire est évoqué à plusieurs reprises, son développement interroge toutefois quant à sa programmation, puisque l'on est encore au stade des études, voire recherche de financements.

Il ne faudrait pas que cela remette en cause la diminution souhaitée de l'usage de la voiture pour les territoires les plus éloignés de la Métropole (attractifs en termes d'emplois), donc de déplacements longs, d'autant que la réponse laisse entendre une coordination compréhensible entre le développement des lignes de CHNS et le réseau ferroviaire. Le risque de lier le développement des lignes CHNS au ferroviaire, notamment pour le Beaujolais explique sans doute pour partie le nombre d'avis défavorables exprimés dans ce bassin de mobilité.

Le fret ferroviaire est évoqué pour envisager une réduction du trafic sur les autoroutes ; cet argument n'est pas recevable à ce jour, tant ce sujet dont on parle depuis des décennies est encore à ce jour sans échéance.

Enfin, la commission ne peut qu'approuver les efforts – encore perfectibles – faits pour unifier le réseau, l'information, sa billetterie.

2.2.3. Sur les contributions du public

La commission d'enquête est consciente que le Plan de mobilité, indépendamment de son aspect réglementaire, est un document de planification pour un projet de territoire à long terme, comportant des actions clés à mettre en œuvre d'aujourd'hui à 2040 entraînant obligatoirement d'importants changements dans nos habitudes actuelles de déplacement, ce que tout le monde n'est pas forcément prêt à accepter pour des raisons propres à chacun.

La commission d'enquête a bien noté dans les réponses de SYTRAL Mobilités qu'un très grand nombre des observations émises correspondait à des demandes de modifications ciblées ou dans des secteurs bien précis et dont les solutions pour y remédier relevaient des dispositions à prendre soit dans les Plans locaux de mobilité à venir soit directement par les collectivités (métropole, EPCI, communes)

La commission d'enquête considère que les dispositions prises dans le PdM et dans les réponses apportées par SYTRAL Mobilités devraient permettre de répondre au moins

partiellement aux inquiétudes soulevées par les changements dans les modes de déplacements auxquels le public sera confronté.

2.2.4. Sur les questions de la commission d'enquête

Contrats d'axes (Lever 1) : « Quelle est à ce jour l'expérience de SYTRAL Mobilités, pouvez-vous citer des exemples de contrats d'axes que vous avez initiés, et quels en sont les résultats ? »

La commission a bien noté les informations données, mais ne peut se prononcer à ce jour, sur l'utilité de ces contrats. Les expériences en cours citées permettront d'apprécier à leur issue, dans un premier temps la qualité de la démarche, et à échéance, les résultats.

Agence des mobilités (Lever 4, axe 1, action 1) :

Au-delà des chiffres donnés, il aurait été intéressant en complément d'avoir une analyse plus qualitative. La commission d'enquête estime toutefois pertinent le rôle dévolu à cette « agence des mobilités », mais la communication doit sans doute être améliorée pour augmenter sa notoriété.

Observatoires :

La commission a bien pris note que le terme d'observatoire utilisé correspond donc pour l'essentiel à des suivis d'activités, collectes de données existantes en l'état ou à retravailler, élargies au nouveau territoire. Il reste à indiquer quel service s'occupera de regrouper ces informations et analyses, et comment seront-elles prises en compte

Place des trajets domicile-travail dans les déplacements

La commission estime que la réponse n'apporte pas d'éléments nouveaux, les trajets domiciles-travail représentent 29% des déplacements comme indiqué, ce qui est important. La commission rappelle que l'un des objectifs du Plan de Mobilité consiste en « l'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques, des élèves et personnels des établissements scolaires »

Organisation du travail (L'action 5 de l'axe 1 du levier 1 (Développer les centres de coworking/bureaux partagés pour réduire les déplacements domicile – travail) :

La tendance actuelle de la part des entreprises, ne va pas dans le sens de plus de travail hors entreprise. La réponse de SYTRAL Mobilités, indique la présence d'un "effet rebond" qui annule pour partie l'effet escompté, elle estime donc que l'indicateur comptabilisant le nombre d'espaces de coworking n'a pas grande signification.

Logistique urbaine

Actions envers les entreprises de transport (Lever 4, Axe 5) :

La commission prend acte des travaux et études menées sur le transport et la logistique urbaine. Avant que de créer de nouvelles normes, ou process, la commission recommande, vivement de travailler à l'harmonisation des règlements des différentes communes (le Document d'Orientation sur la Logistique des biens et des services de la Métropole de Lyon écrit « une analyse des arrêtés il y a plusieurs années a recensé 15 seuils de tonnages différents sur les communes de la Métropole de Lyon »).

Mise en œuvre et suivi du Plan :

La commission prend note qu'à sa question concernant l'association des acteurs économiques, au suivi, et à la réalisation des projets, le SYTRAL répond positivement : « les modalités précises de mise en œuvre du dispositif de suivi et d'évaluation sont en cours de définition et associeront bien entendu les acteurs économiques du territoire dans un cadre restant à définir ».

Gouvernance et efficacité :

SYTRAL Mobilités dans sa réponse dit devoir avant tout jouer pleinement son rôle de chef d'orchestre, d'animateur et d'accompagnateur pour la bonne mise en œuvre des projets portés par les uns et les autres et ne saurait se substituer à eux dans leurs propres processus d'arbitrages et de conduite de projets.

La commission n'attendait pas d'autre réponse, sa question tenait particulièrement à souligner la difficulté du travail à mener.

Comment sont impliqués les services de l'Etat (DREAL) en charge notamment des zones protégées de captages et autres contraintes...

Comment, en particulier, ces projets structurants sont-ils intégrés dans les projets globaux d'aménagement du territoire ?

La commission prend acte, de la réponse donnée à ces deux questions, qui n'amène pas de commentaire de sa part.

CHAPITRE 3

CONCLUSIONS et AVIS

La commission d'enquête, pour construire son avis, s'est appuyée sur l'analyse du dossier, les avis des PPA, et contributions du public, et les éléments apportés par SYTRAL Mobilités, en réponse au PV de Synthèse, qui ont été confrontés aux objectifs d'un Plan de Mobilité :

Ce Plan vise en particulier à assurer l'équilibre durable entre les besoins de mobilité et de facilités d'accès d'un côté, et la protection de la santé et de l'environnement (gestion économe de l'espace, gaz à effet de serre, qualité de l'air, bruit, biodiversité...) de l'autre.

Considérant :

- Que l'enquête publique s'est déroulée conformément à l'arrêté d'ouverture n° 25A002 du 18 février 2025 la prescrivant ;
- Que la procédure légale en matière de publicité et d'information du public a été respectée ;
- Que le dossier d'enquête publique mis à la disposition du public est de qualité et comporte les pièces ou éléments exigés par la réglementation ;
- Que le Plan de mobilité répond bien à la délibération n°22-045 du 16 mai 2022 par laquelle le conseil d'administration de SYTRAL Mobilités a fixé les objectifs suivants pour guider son élaboration :

1- Faciliter l'évolution des pratiques de mobilité selon les territoires, afin de réduire le trafic automobile en développant notamment des solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle comme les transports collectifs, le covoiturage, les modes actifs et en améliorant les conditions d'intermodalité :

La commission considère que c'est l'objet même de ce PdM qui, par ses actions à l'ambition de faire évoluer les pratiques de mobilité, en l'adaptant aux territoires.

2- Trouver des solutions adaptées aux territoires peu denses et aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, notamment dans les vallées du Beaujolais, de l'Ouest du Rhône et dans la couronne à l'Est de la Métropole de Lyon ;

La commission considère que ce point est important, des solutions sont proposées. Mais elle a bien noté que le PdM est un cadre général, la pertinence du PdM sera donc fonction des solutions mises en place en concertation avec les acteurs locaux.

3- Inscrire pleinement les modes actifs dans la politique de déplacement au service de la santé publique, pour effectuer des déplacements de courte distance ou bien pour relier des arrêts de transport collectif pour des déplacements plus longs.

La commission considère que l'ensemble du PdM, est orienté dans cette perspective, qui est en corrélation avec les changements de comportements, il s'agit donc de communiquer (levier 4), tout en proposant concrètement un bouquet de solutions, ce qui est l'objet du PdM.

4- Améliorer la qualité du cadre de vie en réduisant le trafic automobile et l'exposition des populations aux nuisances qui y sont liées, en visant une baisse significative de la pollution de l'air et du bruit et en réduisant la présence de l'automobile dans l'espace public.

La commission considère que l'intention est bien inscrite dans le PdM, il faudra toutefois faire en sorte que cela concerne tout le territoire, et donc prévenir les effets possibles de report des pollutions d'un secteur à l'autre.

Ainsi, la commission considère

- que les objectifs ayant guidé l'élaboration du PdM sont bien pris en compte dans le projet proposé,
- que le projet repose bien sur les principes tels qu'énoncés dans la délibération n°24-093 du conseil d'administration du SYTRAL en date du 14 novembre 2024
- que tant les objectifs du PdM que les principes énoncés, prennent bien en compte notamment, les éléments des articles L1214-1, L1214-2 du Code des transports.

La commission d'enquête donne un

AVIS FAVORABLE

au projet de

Plan de Mobilité des Territoires lyonnais présenté par SYTRAL Mobilités

Avec les 7 recommandations ci-après :

- R1 - Que SYTRAL Mobilités respecte les engagements formulés dans les réponses apportées aux contributions du public. Il en va de la crédibilité de l'enquête publique.

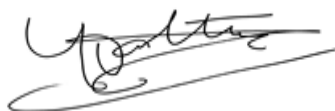
- R2 - Que SYTRAL Mobilités rappelle leurs obligations aux communes de 1 000 habitants et plus qui n'ont pas élaboré de PAVE à ce jour ou même organisé une démarche d'élaboration (comme le prescrit l'art. 45 de la Loi n°2005-102 du 11/02/2005 modifiée par la Loi n°2015-988 du 5/08/2015) afin qu'elles établissent au plus tôt ce PAVE pour le faire figurer au PdM dès que possible.

- R3 - Que SYTRAL Mobilités veille à ce que la réalisation des aménagements nécessaires aux mobilités actives préconisées ne soit pas un blanc-seing donné aux réalisateurs pour artificialiser comme on le constate parfois (ex : voies piétonnes et vélos au sein du Grand Parc de Miribel Jonage, chemins depuis toujours en terre qui ont été goudronnés)

- R4 - Que SYTRAL Mobilités supprime l'indicateur de suivi (mise en œuvre du Plan d'action) prenant en compte le nombre d'espaces de coworking créés (hors Lyon-Villeurbanne) : la commission d'enquête estime que cet indicateur n'est pas suffisamment pertinent pour être pris en compte.
- R5 - Que SYTRAL Mobilités explicite quelle va être la grille d'évaluation et quel est l'attendu à une date donnée lorsqu'il s'agit de mesurer un « avancement »
- R6 - Que SYTRAL Mobilités, avant de produire de nouvelles réglementations Transports / Logistique contribue en priorité à harmoniser, autant que faire se peut, celles concernant les livraisons sur le territoire du PdM.
- R7 - Que SYTRAL Mobilités associe les usagers et les responsables économiques dans le suivi de la mise en œuvre du PdM.

Fait à Lyon le 30 juin 2025

Les membres de la commission d'enquête

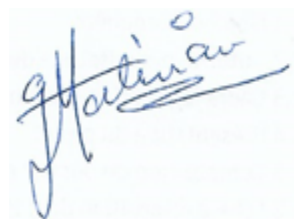


Yves VALENTIN

Président



Gérard GIRIN



Gilbert HALEPIAN