

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
I : réseau « en étoile », report modal. 14 occurrences : Région, CCPM, CCEL, CCBPD, Craponne, Fontaine sur Saône, Limonest, Mions, St Cyr, Ste Foy, Venissieux, Vernaison, Colombier S, Fleurieux sur l'Arbresle.	Conséquences négatives non résolues : Le plan ne résout pas les inconvénients du réseau actuel trop en étoile Le report modal, les hubs multimodaux sont insuffisants La répartition d'infrastructures comme les parkings relais est mal conçue, cause de la gêne aux riverains et n'apporte pas le service attendu	
S : Tramway 12 occurrences: Lyon, CCBD, CCPA, Décines, Ecully, Fontaine sur Saône, Genay, Courzieu, Fleurieux s A, Gleizé, L'Arbresle, Millery.	Demandes de renforcement : Prolongation de la ligne tram-train Ecully critique le tram et préfère le métro Dans le Val de Saône on privilégie le métro Genay réclame le tram ou métro	
U : (auto)routes, voies réservées 9 occurrences : CCMP, CCEL, CCPO, CCML, Collonges, Mions, Solaize, Colombier, Communay.	Difficile cohabitation ; demande de restriction ... ou de développement : Regret de l'absence d'amélioration du réseau routier Refus du passage à 2fois 3 voies de l'A 46 Sécuriser le trafic sur M6/M7 dans la vallée de la chimie Etude à mener sur la requalification de l'A432 et sur la coordination rail/route	
V : billettique 7 occurrences : Région, CCOtière, CCML, Fontaine sur Saône,, Ancy, Lancié, Sarcey.	Demandes : Simplification et unification de la billettique Développement de tarifs sociaux	
P : Tram-train 6 occurrences : Lyon, CCPA, Courzieu, L'Arbresle, Millery, Craponne.	Demande : Extension du tram-train de l'ouest lyonnais (jusqu'à la Giraudière notamment)	

24

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
Q : TEOL 5 occurrences :	Demande de renforcement :	
CCVL Charbonnières, Craponne, Ecully, Ste Foy.	Demande d'extension de TEOL Projet Insuffisant Compense (ou pas) l'abandon du métro E	
J : GES 2 occurrences :	Remise en cause du mode de calcul de la diminution :	
Préfecture Ste Foy	Des précisions à apporter sur le mode de calcul de diminution attendue des GES La diminution due à la moindre utilisation des automobiles est minime par rapport au gain que représenterait le renouvellement du parc de TC (propulsion propre)	

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais
Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités
Procès-verbal de synthèse de l'enquête

Les contributions du public

Le tableau ci-après reprend le numéro des contributeurs, le lieu (ou mode) de dépôt, l'identité de l'auteur et l'analyse qui en a été faite par la commission d'enquête de sa contribution (n° de thèmes)

N°	Lieu	Auteur	Catégories d'analyse
615	Courmier	Mairie de Sathonay-Camp	
614	Courmier	Mairie de Solaise	
613	Courmier	Mairie de Charbonnières-Les-Bains	
612	Courmier	Mairie de Fontaines-Sur-Saône	
611	Courmier	Mairie de Colombier Saugnieu	
610	Courmier	Mairie de Marcy l'Etoile	
609	Courmier	Mairie de Saint Cyr Mont d'Or	
608	Courmier	Département de la Loire	
607	Tarare	Eric MALATRAY	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
606	Tarare	Daniel PRUD'HOMME	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
605	Saint Symphon en d'Ozon	Renée TORNIOIR	N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes
604	Saint Symphon en d'Ozon	Claude ROCHE	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
603	Lozanne	Muriel ROCHE PINAULT	N°07E : Transports en commun : Bus navettes -bus ou tramway "express" desservant les entreprises N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
602	Lozanne	Christian GALLET	N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
601	Brignals	MARIT Géraldine	N°01B : La place de la voiture N°01C : Covoiturage et autopartage N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°09 : Critiques positives du PDM et propositions - tourné vers l'avenir - Enquête bienvenue

26

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
600	Lyon 03 - SYTRAL Mobilités	Paul SOUTRENON	N°04 : Métro - TEOL
599	Vaugneray	Association Chante Ruisseau	
598	Email	Dominique Nachury	N°01A : La voiture reste indispensable N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways
597	Email	Anonyme	N°04 : Métro - TEOL N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives
596	Email	Antonio Gonzalez	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités
595	Web	Anonyme	N°04 : Métro - TEOL N°05A : Tramway : à développer N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques
594	Web	Laurence	N°01B : La place de la voiture N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°04 : Métro - TEOL N°07C : Transports en commun : Faciliter la mobilité multimodale - Développer d'autres modèles complémentaires innovants - Téléphérique - Funiculaire N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives
593	Web	Anonyme	N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes
592	Web	Fourmeyron Virginie	N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°04 : Métro - TEOL N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques
591	Web	Avec vous en action pour Vemaison	N°01C : Covoiturage et autopartage N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°06A : Bus : BHNS, CHNS - Incohérence avec le ferroviaire N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07C : Transports en commun : Faciliter la mobilité multimodale - Développer d'autres modèles complémentaires innovants - Téléphérique - Funiculaire N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM - Transport marchandises N°12C : Tous modes de déplacement confondus
590	Rillieux-La-Pape	Julie BLANC	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°04 : Métro - TEOL N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du
27			
Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024 Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025			

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
			Lyonnais-Communes diverses N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
589	Bron	Rose-Marie Bramet	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques
588	Bron	LOMBARDO Serge	N°01B : La place de la voiture N°01E : Impact du plan sur les commerces N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes N°12C : Tous modes de déplacement confondus
587	Web	REBOURG Jérôme	N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
586	Amplepuls	D. PRUD'HOMME	
585	Web	Anonyme	N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°10B : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports -Pas adapté pour l'extérieur de la métropole
584	Amplepuls	Jean-Marc GUILLOT	N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
583	Amplepuls	René PONTET et Thierry THOLIN	N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
582	Web	Maniquant Valérie	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, Informations
581	Web	GILLET Stéphane	N°07C : Transports en commun : Faciliter la mobilité multimodale - Développer d'autres modèles complémentaires innovants - Téléphérique - Funiculaire
580	Web	Joannin, Sébastien	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, Informations N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
579	Web	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
578	Web	Myriam FONTAINE	N°01A La voiture reste indispensable N°01B : La place de la voiture N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°04 : Métro - TEOL N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, Informations N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°10B : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports -Pas adapté pour l'extérieur de la métropole N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques
577	Web	Milaveau François	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue -

28

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
			Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
576	Web	Durand Marie-Christine	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
575	Web	Anonyme	N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
574	Web	Anonyme	N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
573	Web	Manceau	N°09 : Critiques positives du PDM et propositions - tourné vers l'avenir - Enquête bienvenue N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives
572	Web	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
571	Web	Anonyme	N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°04 : Métro - TEOL N°12A : Travaux qui perturbent
570	Web	Anonyme	N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
569	Web	Terrasse Véronique	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
568	Web	DOMINGUEZ Patricia	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives
567	Web	Terrasse Véronique	N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
566	Web	Villy Silmani Djamilia	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun N°12A : Travaux qui perturbent
565	Web	Bernadette	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
564	Web	Révillon Patrick	N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
563	Web	Anonyme	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
562	Email	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
561	Email	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable N°01B : La place de la voiture N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes
560	Web	Duzan Jean-Luc	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
559	Email	Anonyme	

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
558	Web	Corinne ELKOUBI	N°01C : Covoiturage et autopartage N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07E : Transports en commun : Bus navettes -bus ou tramway "express" desservant les entreprises N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
557	Email	Anonyme	N°01B : La place de la voiture N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°05A : Tramway : à développer N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
556	Web	Saïlemo sabine	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
555	Web	Collectif citoyen pour le développement de l'écomobilité sur les vallées Brevienne et Turdine	N°01B : La place de la voiture N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°12C : Tous modes de déplacement confondus N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
554	Web	Association Lyon Métro Transports Publics	
553	Web	FURNION Pascal	N°07C : Transports en commun : Faciliter la mobilité multimodale - Développer d'autres modèles complémentaires innovants - Téléphérique - Funiculaire N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
552	Web	PISTORESI Pascale	N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
551	Web	Lambert	N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives
550	Web	Lambert	N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes
549	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
548	Web	NEYRET TEXTILE IDENTIFICATION	N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°07E : Transports en commun : Bus navettes -bus ou tramway "express" desservant les entreprises
547	Web	VUILLEMARD Julien et le Conseil municipal de Vernalson	
546	Web	BROCHIER Pierre	N°01B : La place de la voiture N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
545	Web	PEPIN Michel	N°01B : La place de la voiture N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07C : Transports en commun : Faciliter la mobilité multimodale - Développer d'autres modèles complémentaires innovants - Téléphérique - Funiculaire N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue -
30			
Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024 Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025			

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
			Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°12C : Tous modes de déplacement confondus
544	Web	Catherine BAPTISTA	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
543	Web	RISPAL LAURENT SOCIETE STACI	N°01C : Covoiturage et autopartage N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes N°12B : Transports à la demande N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
542	Email	Patrick Bourchenin	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
541	Web	GUICHERD Marie-Pierre	
540	Web	CHAUSSE Jean-Claude	
539	Web	Chausse	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
538	Web	Webre Pascal	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
537	Web	Moriceau Florent	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
536	Lyon 04	Mmes CORNET et BESSENAY, M. JAFRATE	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs
535	Lyon 04	Mmes CORNET et BESSENAY, M. JAFRATE	N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways
534	Lyon 04	Mmes CORNET et BESSENAY, M. JAFRATE	N°04 : Métro - TEOL
533	Lyon 04	Mmes CORNET et BESSENAY, M. JAFRATE	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
532	Lyon 04	Mmes CORNET et BESSENAY, M. JAFRATE	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
531	Lyon 04	Mmes CORNET et BESSENAY, M. JAFRATE	N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
530	Lyon 04	Mmes CORNET et BESSENAY, M. JAFRATE	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations

31

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
529	Lyon 04	HAUDUROY Richard	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser
528	Lyon 04	HAUDUROY Richard	N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux
527	Lyon 04	HAUDUROY Richard	N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux
526	Lyon 04	HAUDUROY Richard	N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes
525	Lyon 04	HAUDUROY Richard	N°04 : Métro - TEOL
524	Lyon 04	HAUDUROY Richard	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
523	Lyon 04	HAUDUROY Richard	N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun N°12B : Transports à la demande
522	Lyon 04	HAUDUROY Richard	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
521	Lyon 04	Philippe VINDRAS	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
520	Lyon 04	Philippe VINDRAS	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
519	Lyon 04	Philippe VINDRAS	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
518	Web	Lyon Métro & Transports Publics	N°01B : La place de la voiture N°04 : Métro - TEOL N°06A : Bus : BHNS, CHNS - Incohérence avec le ferroviaire N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°09 : Critiques positives du PDM et propositions - tourné vers l'avenir - Enquête bienvenue N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques
517	L'Arbresle	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
516	Val d'Oingt	Yves GONNET	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
515	Web	Talmon Vincent	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°04 : Métro - TEOL N°06A : Bus : BHNS, CHNS - Incohérence avec le ferroviaire N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives
514	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
513	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°05A : Tramway : à développer N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du

32

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
			Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, GERM -Transport marchandises
512	Email	Xavier GILLARD	N°01B : La place de la voiture N°01C : Covoiturage et autopartage N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°05A : Tramway : à développer N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
511	Email	Anna MOREL	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°05A : Tramway : à développer N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
510	Email	Robert BUTTET	N°01B : La place de la voiture N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°03 : Piétons : Périmètres piétons, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°05A : Tramway : à développer N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
509	Email	Antonio GONZALEZ Co-président Association Chante-Ruisseau	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités
508	Web	TEVISSEN AYMERIC	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, GERM -Transport marchandises
507	Web	Christine Levera	N°06A : Bus : BHNS, CHNS - Incohérence avec le ferroviaire N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
506	Web	Eric	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, GERM -Transport marchandises
505	Web	GILLARD Xavier	
504	Web	Petavy Annette	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs
503	Web	Nathalie	N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
502	Web	Anonyme	N°04 : Métro - TEOL N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
501	Web	Michele V.	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue -

33

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
			Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
500	Web	Métals Marine	N°01C : Covoiturage et autopartage N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes N°12B : Transports à la demande
499	Web	Jean-Pierre	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions diverses : Pas adapté aux lyonnais - Sans intérêt N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques
498	Email	Xavier GILLARD pour le groupe Urgence Ecologique Ecologiste et Solidarité à Caluire et Cuire (UESCC)	N°01B : La place de la voiture N°01C : Covoiturage et autopartage N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Vélo'v : les développer, les sécuriser N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°05A : Tramway : à développer N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
497	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
496	Web	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
495	Web	Anonyme	N°04 : Métro - TEOL
494	Web	Anonyme	N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions diverses : Pas adapté aux lyonnais - Sans intérêt N°12A : Travaux qui perturbent
493	Web	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
492	Web	Anonyme	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Vélo'v : les développer, les sécuriser N°04 : Métro - TEOL N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives

34

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
491	Web	Monia FAYOLLE	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°04 : Métro - TEOL N°05B : Tramway pas adapté N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions diverses : Pas adapté aux Lyonnais - Sans intérêt
490	Web	Bortolotti Françoise	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, Informations
489	Web	Bortolotti Françoise	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, Informations
488	Web	Souche Marc	N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
487	Web	Anonyme	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, Informations N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
486	Web	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
485	Web	Sandrine Courtot	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
484	Web	CIL Villetie Paul Bert	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07C : Transports en commun : Faciliter la mobilité multimodale - Développer d'autres modèles complémentaires innovants - Téléphérique - Funiculaire N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives
483	Web	Desfossez Christine	N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°07E : Transports en commun : Bus navettes -bus ou tramway "express" desservant les entreprises
482	Web	Olivier LOEVENBRUCK	N°01B : La place de la voiture N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités
481	Email	Laurence Goutorbe	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, Informations N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes
480	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développe, sécuriser, cohabitation avec autres modes
479	Web	LASSERRE Virginie	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développe, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
478	Saint Symphonien sur Coise	Jean-Marc BOUCHUT	N°01C : Covoiturage et autopartage N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises

35

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
477	Web	GHRISSE	N°01C : Covoiturage et autopartage N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes N°12B : Transports à la demande
476	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°07C : Transports en commun : Faciliter la mobilité multimodale - Développer d'autres modèles complémentaires innovants - Téléphérique - Funiculaire N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°12C : Tous modes de déplacement confondus N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
475	Bron	Mme CORGIE	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°04 : Métro - TEOL N°12A : Travaux qui perturbent
474	Bron	Anonyme	N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
473	Bron	CHOMETTE	
472	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
471	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives
470	Web	Anonyme	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
469	Web	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives
468	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture
467	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture
466	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°04 : Métro - TEOL N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
465	Web	Anonyme	N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
464	Web	Anonyme	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations

36

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
463	Web	BOURLIER FABIENNE	N°01C : Covoiturage et autopartage N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes N°12B : Transports à la demande
462	Web	Anonyme	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
461	Web	Anonyme	N°12C : Tous modes de déplacement confondus
460	Web	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
459	Web	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
458	Web	Anonyme	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
457	Web	Anonyme	N°01E : Impact du plan sur les commerces N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°05A : Tramway : à développer N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques N°12A : Travaux qui perturbent
456	Web	Anonyme	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
455	Lyon 03 - SYTRAL Mobilités	Dominique FRERINA	N°06A : Bus : BHNS, CHNS - Incohérence avec le ferroviaire N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
454	Lyon 03 - SYTRAL Mobilités	Mme THIAFFAY-GRAND-JEAN	N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
453	Web	Florence L	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
452	Web	CORINNE	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°05B : Tramway pas adapté N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
451	Web	Cordier André	N°01B : La place de la voiture N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques N°12A : Travaux qui perturbent

37

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
450	Web	Conde Ruiz, Clara	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
449	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways
448	Web	Anonyme	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
447	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques
446	Web	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
445	Web	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
444	Email	Laure LODIN	N°05A: Tramway : à développer N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
443	Web	Maxime Guittat	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions diverses : Pas adapté aux lyonnais - Sans intérêt N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives
442	Web	PRABEL ELYANE	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07E : Transports en commun : Bus navettes -bus ou tramway "express" desservant les entreprises
441	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
440	Web	Anonyme	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
439	Web	Caroline Lemaire	N°05A: Tramway : à développer N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
438	Web	Gouraud philippe	N°01A La voiture reste indispensable N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
437	Web	Anonyme	N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités
436	Web	Anonyme	N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
435	Web	Anonyme	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07C : Transports en commun : Faciliter la mobilité multimodale - Développer d'autres modèles complémentaires innovants - Téléphérique - Funiculaire N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
434	Web	Nadine Guyot	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses

38

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
433	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°04 : Métro - TEOL N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
432	Web	PATRICK	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes
431	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
430	Web	Kyriacos Emille	N°05A : Tramway : à développer N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
429	Web	Anonyme	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°04 : Métro - TEOL N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
428	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°05A : Tramway : à développer N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
427	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture
426	Web	Anonyme	N°04 : Métro - TEOL N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways
425	Web	ducarre eric	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
424	Web	Anonyme	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
423	Web	JEAN PIERRE ROUX	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
422	Web	Anonyme	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
421	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives N°12A : Travaux qui perturbent

39

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
420	Web	LALLE Philippe	
419	Web	LALLE Philippe	
418	Web	LALLE Philippe	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs
417	Web	Lalle Philippe	N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
416	Web	Luc	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
415	Web	Cattaneo Ivan	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
414	Web	Cattaneo Malys	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
413	Web	Vuillaume Bernard	N°01A La voiture reste indispensable N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
412	Web	Anonyme	N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways
411	Web	LAROZE Gérard	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°04 : Métro - TEOL N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
410	Web	Anonyme	N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways
409	Web	Anonyme	N°01C : Covoiturage et autopartage N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes N°12B : Transports à la demande N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
408	Web	Frédéric JULLIEN (Sté KINGSPAN LIGHT AIR)	N°01C : Covoiturage et autopartage N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes

40

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
			N°12B : Transports à la demande N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
407	Web	Heed Val	N°01A : La voiture reste indispensable N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
406	Web	Anonyme	N°01A : La voiture reste indispensable N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°04 : Métro - TEOL N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°09 : Critiques positives du PDM et propositions - tourné vers l'avenir - Enquête bienvenue N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
405	Web	FERRAND Noé	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
404	Web	Ciatel Isabelle	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
403	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
402	Web	Anonyme	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
401	Web	Latrille Julien	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
400	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture
399	Web	Anonyme	N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
398	Web	Catherine	N°01B : La place de la voiture N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
397	Web	Anonyme	N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
396	Web	BRAVARD Christian	N°07E : Transports en commun : Bus navettes -bus ou tramway "express" desservant les entreprises N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
395	Web	Bolnon Valentine	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
394	Web	Kuntz Pierre	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses

41

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
			N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
393	Web	CHANTAL	N°01B : La place de la voiture N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°05B : Tramway pas adapté N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
392	Web	Puget Vincent SAS JALLON	N°01C : Covoiturage et autopartage N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes N°12B : Transports à la demande
391	Web	Frédéric JULLIEN (Sté KINGSPAN LIGHT AIR)	N°01C : Covoiturage et autopartage N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes N°12B : Transports à la demande
390	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs
389	Web	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
388	Web	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
387	Web	Anonyme	N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques
386	Web	Anonyme	N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques
385	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture
384	Web	Anonyme	N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
383	Web	courbis gene	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du

42

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
			Lyonnais-Communes diverses N°09 : Critiques positives du PDM et propositions - tourné vers l'avenir - Enquête bienvenue
382	Web	Anonyme	N°01C : Covoiturage et autopartage N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
381	Web	Anonyme	N°04 : Métro - TEOL N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
380	Web	Anonyme	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
379	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°05A : Tramway : à développer
378	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
377	Lyon 02	Michel JARRIN	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
376	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture
375	Web	Anonyme	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
374	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture
373	Web	Anonyme	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
372	Web	brument	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
371	Web	Espinosa Carline	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
370	Web	LOBA Yolande	
369	Web	Anonyme	
368	Web	Vernay Denise	N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développe, sécuriser, cohabitation avec autres modes
367	Web	Anonyme	
366	Web	Anonyme	N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques
365	Web	Anonyme	N°05A : Tramway : à développer N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Inévités N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques
364	Web	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses

43

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
363	Web	APACHE	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07E : Transports en commun : Bus navettes -bus ou tramway "express" desservant les entreprises N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air :conséquences négatives
362	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable N°01B : La place de la voiture
361	Web	Anonyme	
360	Web	Jerome Mandon	
359	Web	Jerome Mandon	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
358	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°04 : Métro - TEOL N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07E : Transports en commun : Bus navettes -bus ou tramway "express" desservant les entreprises N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
357	Web	Anonyme	N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
356	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture
355	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture
354	Web	Anonyme	N°01C : Covoiturage et autopartage
353	Web	Anonyme	N°07C : Transports en commun : Faciliter la mobilité multimodale - Développer d'autres modèles complémentaires innovants - Téléphérique - Funiculaire
352	Web	Anonyme	N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
351	Web	Anonyme	N°07C : Transports en commun : Faciliter la mobilité multimodale - Développer d'autres modèles complémentaires innovants - Téléphérique - Funiculaire
350	Web	Anonyme	N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
349	Web	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
348	Web	Anonyme	N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques

44

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
347	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
346	Web	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
345	Web	NADINE	N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
344	Web	Severine	N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
343	Web	Anonyme	N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07E : Transports en commun : Bus navettes -bus ou tramway "express" desservant les entreprises
342	Web	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
341	Web	chloe besson	N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways
340	Web	Foschiatti Claire	N°01A La voiture reste indispensable N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Indivisibles N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
339	Web	Aurèle M	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Indivisibles N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°09 : Critiques positives du PDM et propositions - tourné vers l'avenir - Enquête bienvenue
338	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture
337	Web	Iban	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
336	Web	JOLLY Jeannine	N°01A La voiture reste indispensable N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
335	Web	Anonyme	
334	Web	Anonyme	N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
333	Web	Anonyme	N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun

45

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
			N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°09 : Critiques positives du PDM et propositions - tourné vers l'avenir - Enquête bienvenue
332	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°04 : Métro - TEOL N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways
331	Web	Anonyme	N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
330	Web	Anonyme	N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
329	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques
328	Web	Anonyme	N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°07E : Transports en commun : Bus navettes -bus ou tramway "express" desservant les entreprises
327	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°13 : Hors sujet
326	Web	Anonyme	N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
325	Web	Anonyme	N°12C : Tous modes de déplacement confondus
324	Email	Amaud GOYHENEIX pour la commune de CHASSIEU	N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
323	Web	Anonyme	N°05A: Tramway : à développer
322	Web	Anonyme	N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
321	Web	Anonyme	N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
320	Web	Anonyme	N°04 : Métro - TEOL
319	Web	Carlos Estaban	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°01E : Impact du plan sur les commerces N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions diverses : Pas adapté aux lyonnais - Sans intérêt
318	Web	Anonyme	N°04 : Métro - TEOL
317	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°04 : Métro - TEOL

46

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
			N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions diverses : Pas adapté aux lyonnais - Sans intérêt N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques
316	Bron	CHOMETTE	N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
315	Web	Anonyme	N°04 : Métro - TEOL
314	Email	Maÿlis Majcherczyk	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°04 : Métro - TEOL N°05A : Tramway : à développer N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°12C : Tous modes de déplacement confondus
313	Web	VERON JEAN-LUC	N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
312	Web	Adrien	
311	Web	Adrien	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
310	Web	GTN Titouan	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
309	Web	GUILLET Isabelle	N°01B : La place de la voiture N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
308	Web	Anonyme	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
307	Web	Mulliez Martin	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°04 : Métro - TEOL N°05A : Tramway : à développer
306	Web	BLAISE Alexis	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°04 : Métro - TEOL
305	Web	Anonyme	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
304	Web	Anonyme	N°04 : Métro - TEOL
303	Web	Thibault Valliant	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser
302	Web	Jessy	N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations

47

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
301	Web	JESSY	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
300	Web	Anonyme	N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
299	Web	Anonyme	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
298	Email	Avis du conseil municipal de Sathonay-Camp	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°04 : Métro - TEOL N°05B : Tramway pas adapté N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
297	Web	Francisco	N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
296	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
295	Web	Mercier-Gallay Benoit	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°09 : Critiques positives du PDM et propositions - tourné vers l'avenir - Enquête bienvenue
294	Web	Soitysiak Michel	N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes
293	Web	MOTTET Michel	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs
292	Web	philippe dumont	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser
291	Web	FEKIH YANIS	N°04 : Métro - TEOL N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways
290	Web	Grimand Anne-Cécile	N°01A La voiture reste indispensable N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
289	Web	Anonyme	N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07E : Transports en commun : Bus navettes -bus ou tramway "express" desservant les entreprises
288	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs
287	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques
286	Web	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
285	Web	Anonyme	N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités

48

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
284	Web	Anonyme	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
283	Web	Anonyme	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
282	Web	Sébastien Valérie	N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
281	Web	MARIA JOSEFA	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs
280	Web	POIRON Joris	N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
279	Web	Girard Alain	N°01A La voiture reste indispensable N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
278	Web	CARTON JEAN-PIERRE	N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développe, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
277	Web	Anonyme	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
276	Web	Anonyme	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
275	Web	Thibault	N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités
274	Web	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
273	Web	Vanessa	N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
272	Web	Anonyme	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°07C : Transports en commun : Faciliter la mobilité multimodale - Développer d'autres modèles complémentaires innovants - Téléphérique - Funiculaire N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
271	Web	BARRAL Guy	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
270	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
269	Web	BREYSSE Pierre	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
268	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
267	Web	GROSLEZIAT Annick	N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
266	Web	Anonyme	N°03 : Piétons : Périmètres piétons, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°05A : Tramway : à développer N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
265	Web	Anonyme	N°07E : Transports en commun : Bus navettes -bus ou tramway "express" desservant les entreprises
264	Web	CHARRETIER Cédric	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
263	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable N°01E : Impact du plan sur les commerces N°04 : Métro - TEOL N°05B : Tramway pas adapté N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
262	Web	VIRGINIE	N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
261	Web	Azzopardi Damien	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
260	Web	Vindras, Philippe	N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways
259	Email	Jean-Claude BRACHET	N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
258	Web	Anonyme	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
257	Web	Saccucci serge	N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques
256	Web	Anonyme	N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
255	Web	Sabine	N°05B : Tramway pas adapté N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
254	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs
253	Web	Faure, Geneviève	N°04 : Métro - TEOL N°05B : Tramway pas adapté N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
252	Web	MAIRIE DE GRAMMOND	
251	Web	MAIRIE DE GRAMMOND	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
250	Email	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable

50

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
249	Web	gerard Daul	N°01B : La place de la voiture N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
248	Web	Anonyme	N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités
247	Web	Anonyme	N°12B : Transports à la demande
246	Web	Anonyme	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
245	Web	Anonyme	N°04 : Métro - TEOL N°05A : Tramway : à développer N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
244	Web	Vindras, Philippe	N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développe, sécuriser, cohabitation avec autres modes
243	Web	LOMBARD	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°05B : Tramway pas adapté N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
242	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
241	Web	Anonyme	N°04 : Métro - TEOL N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
240	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture N°01C : Covoiturage et autopartage N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°01E : Impact du plan sur les commerces N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions diverses : Pas adapté aux lyonnais - Sans intérêt N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques N°12C : Tous modes de déplacement confondus
239	Web	Anonyme	N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités
238	Web	Anonyme	N°01C : Covoiturage et autopartage N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°09 : Critiques positives du PDM et propositions - tourné vers l'avenir - Enquête bienvenue N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
237	Web	Anonyme	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser
236	Web	PLANUS KARINE	N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways
235	Web	Colin yvan	N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°04 : Métro - TEOL
234	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable N°01E : Impact du plan sur les commerces N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités
233	Web	Anonyme	N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités
232	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs
231	Web	Fleur Perrin	N°04 : Métro - TEOL
230	Web	SCATTOLIN laure	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
229	Web	KERRIEN Rémi	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
228	Web	Anonyme	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
227	Web	Anonyme	N°01C : Covoiturage et autopartage N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
226	Web	NESME THOMAS	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°04 : Métro - TEOL N°09 : Critiques positives du PDM et propositions - tourné vers l'avenir - Enquête bienvenue
225	Web	Anonyme	N°07E : Transports en commun : Bus navettes -bus ou tramway "express" desservant les entreprises
224	Web	Anonyme	N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
223	Web	guillaneuf stephanie	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°12B : Transports à la demande
222	Web	CORBALAN Christophe	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
221	Web	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
220	Web	audrey Mercier	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
219	Web	Anonyme	N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités
218	Web	Anonyme	N°01C : Covoiturage et autopartage N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises

52

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
217	Web	Franck T	
216	Web	T Franck	N°09 : Critiques positives du PDM et propositions - tourné vers l'avenir - Enquête bienvenue N°12C : Tous modes de déplacement confondus
215	Web	Cornot Nathalie	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
214	Web	Cornot Nathalie	
213	Web	Samia	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
212	Web	Anonyme	N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
211	Web	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
210	Web	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07E : Transports en commun : Bus navettes -bus ou tramway "express" desservant les entreprises
209	Web	Yams	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
208	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser
207	Web	Anonyme	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°05A : Tramway : à développer N°07C : Transports en commun : Faciliter la mobilité multimodale - Développer d'autres modèles complémentaires innovants - Téléphérique - Funiculaire
206	Web	Anonyme	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser
205	Web	Anonyme	N°04 : Métro - TEOL N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
204	Web	Anonyme	N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes
203	Email	Jean-Alexandre MANCHES	N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions diverses : Pas adapté aux lyonnais - Sans intérêt N°10B : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports -Pas adapté pour l'extérieur de la métropole N°12C : Tous modes de déplacement confondus
202	Web	Anonyme	N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways
201	Web	Anonyme	N°01C : Covoiturage et autopartage N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°05A : Tramway : à développer

53

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
			N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07C : Transports en commun : Faciliter la mobilité multimodale - Développer d'autres modèles complémentaires innovants - Téléphérique - Funiculaire N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°12B : Transports à la demande
200	Web	Jean-Alexandre	N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions diverses : Pas adapté aux lyonnais - Sans intérêt
199	Web	PILLARD François	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07C : Transports en commun : Faciliter la mobilité multimodale - Développer d'autres modèles complémentaires innovants - Téléphérique - Funiculaire N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
198	Web	Turban Matthieu	N°07E : Transports en commun : Bus navettes -bus ou tramway "express" desservant les entreprises
197	Web	Anonyme	N°05A : Tramway : à développer
196	Web	Anonyme	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser
195	Web	Anonyme	
194	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développe, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°06A : Bus : BHNS, CHNS - Incohérence avec le ferroviaire N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°09 : Critiques positives du PDM et propositions - tourné vers l'avenir - Enquête bienvenue
193	Email	F Dellis	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre

54

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
192	Web	GRENET Maurice	N°04 : Métro - TEOL
191	Web	LEDJMI Sihem	N°01A La voiture reste indispensable N°05A : Tramway : à développer N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07E : Transports en commun : Bus navettes -bus ou tramway "express" desservant les entreprises
190	Web	Lachard marion	N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques
189	Web	Anonyme	N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
188	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développe, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun N°09 : Critiques positives du PDM et propositions - tourné vers l'avenir - Enquête bienvenue
187	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives
186	Web	Anonyme	N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités
185	Web	GAUTHIER Laurent	N°01B : La place de la voiture N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs
184	Email	Patrick MAGNIN	N°01B : La place de la voiture
183	Web	Denis	N°01B : La place de la voiture N°01C : Covoiturage et autopartage N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développe, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
182	Web	raclet michel	N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
181	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°09 : Critiques positives du PDM et propositions - tourné vers l'avenir - Enquête bienvenue
180	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
179	Web	Anonyme	N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
178	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives
177	Web	Anonyme	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser
176	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°04 : Métro - TEOL N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités
175	Web	Anonyme	
174	Web	Anonyme	N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques
173	Web	David	
172	Web	David	N°04 : Métro - TEOL N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
171	Web	Jean-pierre Peyronnet	N°01A La voiture reste indispensable N°01B : La place de la voiture N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°01E : Impact du plan sur les commerces N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives
170	Web	Heizmann Francois	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
169	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs
168	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes
167	Web	Anonyme	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
166	Web	Renaud DUCHER	N°01B : La place de la voiture N°01C : Covoiturage et autopartage N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°09 : Critiques positives du PDM et propositions - tourné vers l'avenir - Enquête bienvenue
165	Web	Anonyme	N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
164	Web	Isabelle	N°01A La voiture reste indispensable N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°05B : Tramway pas adapté N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue -

56

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
			Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
163	Web	Paul Montagne	N°01E : Impact du plan sur les commerces N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions diverses : Pas adapté aux lyonnais - Sans intérêt N°10B : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports -Pas adapté pour l'extérieur de la métropole N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques
162	Web	Jalagulier Sébastien	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
161	Web	Anonyme	N°06A : Bus : BHNS, CHNS - Incohérence avec le ferroviaire N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités
160	Web	Anonyme	
159	Web	Philippe matteon	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
158	Web	Anonyme	N°04 : Métro - TEOL
157	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs
156	Web	Fabio	N°01B : La place de la voiture N°04 : Métro - TEOL N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives
155	Web	Anonyme	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
154	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
153	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives
152	Web	Anonyme	
151	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture N°01C : Covoiturage et autopartage
150	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°09 : Critiques positives du PDM et propositions - tourné vers l'avenir - Enquête bienvenue
149	Web	Soupapesetpistons	N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions diverses : Pas adapté aux lyonnais - Sans intérêt
148	Web	Anonyme	N°10B : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports -Pas adapté pour l'extérieur de la métropole

57

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
147	Email	Gérard BRAHINSKI	N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités
146	Web	Gaillard, Quentin	N°01B : La place de la voiture N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°04 : Métro - TEOL N°05A : Tramway : à développer N°06A : Bus : BHNS, CHNS - Incohérence avec le ferroviaire N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
145	Web	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
144	Web	Anonyme	N°04 : Métro - TEOL N°05B : Tramway pas adapté
143	Web	Anonyme	N°05A : Tramway : à développer N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
142	Web	RICHARDET Jean-Baptiste	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°07C : Transports en commun : Faciliter la mobilité multimodale - Développer d'autres modèles complémentaires innovants - Téléphérique - Funiculaire N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
141	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités
140	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°03 : Piétons : Périmètres piétons, agrandir, développe, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
139	Email	Alex Bombrun	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
138	Web	Pelardy Mickael	N°01A La voiture reste indispensable N°04 : Métro - TEOL N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
137	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable N°01E : Impact du plan sur les commerces N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions diverses : Pas adapté aux lyonnais - Sans intérêt N°10B : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports -Pas adapté pour l'extérieur de la métropole
136	Web	DAVOINE	N°01A La voiture reste indispensable N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°12C : Tous modes de déplacement confondus
135	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
134	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable N°01E : Impact du plan sur les commerces N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07C : Transports en commun : Faciliter la mobilité multimodale - Développer d'autres modèles complémentaires innovants - Téléphérique - Funiculaire N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses

58

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
133	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives
132	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions diverses : Pas adapté aux lyonnais - Sans intérêt N°10B : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports - Pas adapté pour l'extérieur de la métropole N°12A : Travaux qui perturbent
131	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°04 : Métro - TEOL N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives
130	Web	Gullion Jean Marie	N°01A La voiture reste indispensable N°01B : La place de la voiture N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM - Transport marchandises N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions diverses : Pas adapté aux lyonnais - Sans intérêt
129	Web	Anonyme	N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
128	Web	Boffy Vincent	N°01A La voiture reste indispensable N°01B : La place de la voiture N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°04 : Métro - TEOL N°05A : Tramway : à développer N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM - Transport marchandises N°12C : Tous modes de déplacement confondus
127	Web	Mauvecin Pablo	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°04 : Métro - TEOL N°05B : Tramway pas adapté N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
126	Web	Perrin Fabrice	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
125	Web	Montagne	N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions diverses : Pas adapté aux lyonnais - Sans intérêt N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes
124	Web	Françoise Bonnet	
123	Web	Françoise Bonnet	N°01A La voiture reste indispensable N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions diverses : Pas adapté aux lyonnais - Sans intérêt

59

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
			N°10B : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports -Pas adapté pour l'extérieur de la métropole
122	Web	Anonyme	
121	Web	Anonyme	N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives
120	Web	Anonyme	N°01A : La voiture reste Indispensable N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions diverses : Pas adapté aux lyonnais - Sans intérêt N°10B : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports -Pas adapté pour l'extérieur de la métropole N°12A : Travaux qui perturbent
119	Web	Anonyme	N°01A : La voiture reste Indispensable N°01B : La place de la voiture N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°01E : Impact du plan sur les commerces N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions diverses : Pas adapté aux lyonnais - Sans intérêt N°12C : Tous modes de déplacement confondus
118	Web	Anonyme	N°01A : La voiture reste Indispensable N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun
117	Web	Anonyme	N°01A : La voiture reste Indispensable N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions diverses : Pas adapté aux lyonnais - Sans intérêt
116	Email	Georges DEPARIS	N°01B : La place de la voiture N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes
115	Web	Anonyme	N°01A : La voiture reste Indispensable N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes
114	Web	Bertrand MILON	N°01B : La place de la voiture N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°03 : Piétons : Périmètres piétons, agrandir, développe, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways
113	Web	Riché François	
112	Web	Riché François	N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités
111	Web	Anonyme	N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°04 : Métro - TEOL N°05A : Tramway : à développer N°06A : Bus : BHNS, CHNS - Incohérence avec le ferroviaire N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07C : Transports en commun : Faciliter la mobilité multimodale - Développer d'autres modes complémentaires innovants - Téléphérique - Funiculaire N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
110	Web	Ahmed	N°07C : Transports en commun : Faciliter la mobilité multimodale - Développer d'autres modes complémentaires innovants - Téléphérique - Funiculaire N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
109	Web	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions

60

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
			diverses : Pas adapté aux lyonnais - Sans intérêt N°10B : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports - Pas adapté pour l'extérieur de la métropole
108	Web	DE EGEA Odile	
107	Web	Proix Nicolas	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°04 : Métro - TEOL N°05A : Tramway : à développer N°12C : Tous modes de déplacement confondus
106	Web	Anonyme	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
105	Web	NODIN ALAIN	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°07E : Transports en commun : Bus navettes-bus ou tramway "express" desservant les entreprises N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°12B : Transports à la demande
104	Web	Anonyme	N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
103	Email	Pierre Venet	N°01A La voiture reste indispensable N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°12A : Travaux qui perturbent
102	Web	STEVANT Valérie	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
101	Web	Anonyme	N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
100	Web	Lardeau Guy	N°05A : Tramway : à développer
99	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°04 : Métro - TEOL N°05A : Tramway : à développer N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
98	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°04 : Métro - TEOL N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
97	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses

61

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
96	Web	Anonyme	N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités
95	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions diverses : Pas adapté aux lyonnais - Sans intérêt N°10B : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports - Pas adapté pour l'extérieur de la métropole
94	Web	Anonyme	N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux
93	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions diverses : Pas adapté aux lyonnais - Sans intérêt N°10B : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports - Pas adapté pour l'extérieur de la métropole
92	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable N°01B : La place de la voiture N°01C : Covoiturage et autopartage N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs
91	Web	Anonyme	N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre
90	Web	FRERING Dominique Charlotte	N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°06A : Bus : BHNS, CHNS - Incohérence avec le ferroviaire N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes
89	Web	Joël	
88	Web	Anonyme	N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways
87	Web	FRERING Olivier	N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°09 : Critiques positives du PDM et propositions - tourné vers l'avenir - Enquête bienvenue N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes N°12A : Travaux qui perturbent
86	Web	Joël	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways
85	Web	Debatisse Audrey	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
84	Web	BOTTON Paule	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités
83	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°05A : Tramway : à développer N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°09 : Critiques positives du PDM et propositions - tourné vers l'avenir - Enquête bienvenue
82	Web	Olivier	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses

62

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
81	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste Indispensable
80	Web	Anonyme	
79	Web	Anonyme	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°12C : Tous modes de déplacement confondus
78	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste Indispensable N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°12A : Travaux qui perturbent
77	Web	Anonyme	N°04 : Métro - TEOL N°05B : Tramway pas adapté N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
76	Web	GAUTHIER Laurent	N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités
75	Web	Julien	N°06A : Bus : BHNS, CHNS - Incohérence avec le ferroviaire N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
74	Web	Thermoz Eric	N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités
73	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture N°01C : Covoiturage et autopartage N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°12C : Tous modes de déplacement confondus
72	Web	Anonyme	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°04 : Métro - TEOL N°05B : Tramway pas adapté N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
71	Web	Anonyme	N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser
70	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
69	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
68	Web	Anonyme	N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°05B : Tramway pas adapté N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
67	Web	Gillaume THIVOLLE	N°01A La voiture reste Indispensable N°01B : La place de la voiture N°01E : Impact du plan sur les commerces N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités
66	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste Indispensable N°01B : La place de la voiture N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant
65	Web	Anonyme	N°04 : Métro - TEOL N°05B : Tramway pas adapté N°06A : Bus : BHNS, CHNS - Incohérence avec le ferroviaire N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
64	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste Indispensable N°01B : La place de la voiture N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°04 : Métro - TEOL N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités
63	Web	Anonyme	N°04 : Métro - TEOL
62	Web	Jean Lemaire	N°01C : Covoiturage et autopartage N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°06A : Bus : BHNS, CHNS - Incohérence avec le ferroviaire N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
61	Web	Anonyme	N°04 : Métro - TEOL N°05A: Tramway : à développer
60	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste Indispensable N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités
59	Web	Courbon Gilles	N°06A : Bus : BHNS, CHNS - Incohérence avec le ferroviaire N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités
58	Web	Lucius Placus	N°04 : Métro - TEOL
57	Email	Jacques LEFEBVRE	N°01A La voiture reste Indispensable
56	Email	Anonyme	N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développe, sécuriser, cohabitation avec autres modes
55	Web	LEFEBVRE Jacques	N°01A La voiture reste Indispensable
54	Web	LEFEBVRE Jacques	N°01A La voiture reste Indispensable
53	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développe, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°05B : Tramway pas adapté N°07F : Questions et réflexions diverses sur les transports en commun N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques

64

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
52	Web	Gillet Benoit	N°01B : La place de la voiture N°01C : Covoiturage et autopartage N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°12C : Tous modes de déplacement confondus
51	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture N°01E : Impact du plan sur les commerces N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités
50	Web	G. GN	N°01A La voiture reste indispensable
49	Web	Anonyme	N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways
48	Web	Ducros Pascal	N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
47	Web	Ardouin Patrice	N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques
46	Web	Jonget benjamin	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser
45	Web	Anonyme	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°04 : Métro - TEOL N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités
44	Web	Jonget	N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°09 : Critiques positives du PDM et propositions - tourné vers l'avenir - Enquête bienvenue
43	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives
42	Web	Jacquet Berenger	N°01B : La place de la voiture N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
41	Web	Anonyme	N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes
40	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture
39	Web	Anonyme	N°04 : Métro - TEOL N°05A : Tramway : à développer N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°12A : Travaux qui perturbent
38	Web	Nathalie Corbeaux	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes
37	Web	Christine	N°01B : La place de la voiture N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses

65

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
36	Web	POLI Bernard	N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives N°12C : Tous modes de déplacement confondus
35	Web	BERNARD Françoise	N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités
34	Web	Pinchinat Anny	N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions diverses : Pas adapté aux lyonnais - Sans intérêt
33	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes
32	Email	Anonyme	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes
31	Email	Murlet PICOT	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs
30	Web	Anonyme	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs
29	Web	G. GN	N°01A La voiture reste Indispensable
28	Web	Bidot Alain	N°01B : La place de la voiture N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives N°12C : Tous modes de déplacement confondus
27	Web	Anonyme	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions diverses : Pas adapté aux lyonnais - Sans intérêt N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques
26	Web	Anonyme	N°04 : Métro - TEOL N°05A : Tramway : à développer N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises
25	Web	MALHURET Romane	N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°04 : Métro - TEOL N°05A : Tramway : à développer N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
24	Web	Anonyme	N°01B : La place de la voiture N°04 : Métro - TEOL N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°12C : Tous modes de déplacement confondus
23	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste Indispensable N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways
22	Web	Ben Frajd Icham	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°12C : Tous modes de déplacement confondus

66

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
21	Web	Brunet Cédric	N°05A: Tramway : à développer N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses
20	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste Indispensable N°01B : La place de la voiture N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°04 : Métro - TEOL
19	Web	VIALLE Julien	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°04 : Métro - TEOL N°05A: Tramway : à développer N°05B : Tramway pas adapté N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07C : Transports en commun : Faciliter la mobilité multimodale - Développer d'autres modèles complémentaires innovants - Téléphérique - Funiculaire N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises N°12C : Tous modes de déplacement confondus
18	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste Indispensable
17	Web	Anonyme	N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways
16	Web	Anonyme	N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes N°12C : Tous modes de déplacement confondus
15	Web	Alain JACQUON	N°01B : La place de la voiture
14	Web	Anonyme	N°12A : Travaux qui perturbent
13	Web	Campana Daniel	N°05B : Tramway pas adapté N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways
12	Web	Brusson thomas	N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes
11	Web	PACAUD Matthias	N°01A La voiture reste Indispensable N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives N°12C : Tous modes de déplacement confondus
10	Web	Anonyme	N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°12C : Tous modes de déplacement confondus
9	Web	Anonyme	N°05B : Tramway pas adapté N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques
8	Web	Anonyme	N°04 : Métro - TEOL
7	Web	Anonyme	N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités
6	Web	Ismaël Perrier	N°04 : Métro - TEOL N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
5	Web	Anonyme	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations N°07C : Transports en commun : Faciliter la mobilité multimodale - Développer d'autres modèles complémentaires innovants - Téléphérique - Funiculaire N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses

67

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête			
4	Web	Leymann Anja	N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations
3	Web	Philippe	N°01A La voiture reste indispensable N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways
2	Web	Anonyme	N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°04 : Métro - TEOL N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives
1	Web	Anonyme	N°01A La voiture reste indispensable N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, pannes, informations

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais
Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités
Procès-verbal de synthèse de l'enquête

Ce tableau qui suit expose le contenu des différents thèmes d'analyse des contributions du public par la commission d'enquête.

Il ne prend pas en compte les observations émises ou envoyées par les communes pendant la période d'enquête qui ont été traitées avec celles des PPA.

La troisième colonne (extensible) est dédiée aux réponses et réactions que SYTRAL Mobilités voudra bien formuler.

La voiture reste indispensable Thème 01A (65 contributeurs)		
La voiture	Observations du public	Positionnement de SYTRAL Mobilités
	- La voiture reste indispensable dans un certain nombre de cas que le PdM ne prends pas en compte mais pour lesquels il devrait prévoir des dispositions spécifiques : ✓ pour personnes âgées ; ✓ pour les personnes à mobilité réduite ; ✓ en centre-ville, notamment pour faire les courses ; ✓ pour les personnes travaillant à des horaires décalés ; ✓ pour les personnes qui travaillent en périphérie, loin de leur domicile, dans l'Est depuis le plateau Nord, les banlieues ; (par ex. de Chassieu à Bron la voiture est plus rapide que les TC) ✓ pour les activités (terrain de sport) des enfants qui sont dispatchées à plusieurs endroits sur des créneaux horaires similaires ; ✓ pour les déplacements courts en TGV qui impliquent un dépôt au centre de Lyon ; Idem pour l'aéroport ; ✓ lorsque l'offre en TC n'est pas suffisante pour se séparer d'une voiture ; 45 % des habitants et des emplois du territoire, ne sont aujourd'hui desservis par pratiquement aucun réseau structurant de transports collectifs ; ✓ pour circuler à l'abri et en sécurité - La politique de réduction de la voiture : ✓ touche directement le pouvoir d'achat ; ✓ entraîne le départ des familles des centres villes ; - Conteste les contraintes mises sur l'utilisation de la voiture : ✓ la voiture c'est la vie ; ✓ elle est moins coûteuse que les TC et les vélos cargos pour sorties avec enfants et trajets courts ; ✓ les nouveaux modèles ne polluent plus ; ✓ leur nombre va augmenter avec la diminution du télétravail ; ✓ éviter la politique "tout anti-voiture" - Élargir la rue Jacques et diminuer les trottoirs, en gardant les stationnements. - Les zones de rencontre à 20 km/ h sont à limiter strictement au nécessaire : conteste l'objectif de multiplier par 5 le linéaire par rapport au niveau de 2020.	
La place de la voiture et des camions Thème 01B (75 contributeurs)		
	- Conteste la politique de la ville appliquée aux automobilistes pour réduire la place de la voiture ✓ augmenter sa place ; ✓ la voiture doit être prise en compte au même titre que les autres moyens de transport ; les intérêts de tous doivent être sauvegardés, y compris ceux des banlieusards ; ✓ les contraintes pour gêner les voitures ne sont pas des alternatives à sa réduction ;	

69

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maître d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	✓ les dispositions prises compliquent la vie des automobilistes mais ne permettent pas réduire l'utilisation de la voiture ; ✓ rien n'est présenté en échange des attaques contre la voiture ; ✓ tout est fait pour supprimer la voiture ; l'interdire n'est pas la solution ; ✓ la circulation très difficile pour les voitures ; ✓ est sceptique sur la compatibilité entre des axes structurants désormais réduits et l'impossibilité qui est faite aux véhicules de secours (pompiers, ambulances, ...) de doubler ou de se déporter sur les pistes cyclables protégées par des murets de pierres ; ✓ opposition à la politique anti-voiture : agressivité, pollution, perte de temps ; ✓ la réalité de ce qu'on constate actuellement est le contraire des objectifs des plans de circulation : les rues apaisées voient passer les trafics de transit et donc une circulation qui n'existait pas ; rétablir les capacités des axes importants obstrués comme l'avenue Rockefeller ou la Montée du Chemin Neuf ; ✓ améliorer l'accès aux infrastructures routières ; ✓ conteste le projet de réduire la capacité de régulation des voitures en transformant de manière majeure certains axes traversant des zones urbaines (rive droite du Rhône) : où vont passer les voitures allant du Nord au sud de la ville de LYON ? ✓ l'accès des couloirs de bus devraient être autorisé aux ambulances et véhicules sanitaires légers VSL au moins lorsqu'ils sont en charge et entre 08h00 et 18h00 du lundi au vendredi ; ✓ quelles améliorations aux infrastructures routières sont prévues à Mons sur le périmètre "Charbonnier - Yves Farge - Louis Blériot", vu les projets en cours ? ✓ développer le service de location voitures notamment sur Vaux-en-Velin ; ✓ Il n'y a pas de nouvelles infrastructures routières de prévu, la finalisation du "Boulevard Urbain Est" est reportée ; ✓ on ne peut pas imposer d'autres modes de déplacement sans projets ambitieux de transports en commun en réseau dense, fiables et confortables. • Réduction de la place de la voiture ✓ la réduire oui en ville mais avec des TC plus fiables car elle reste indispensable ; ✓ réduire l'espace donnée aux voitures pour le donner aux autres moyens de transports ; ✓ la limitation de l'usage de la voiture doit être volontaire et pas contrainte ; ✓ diminuer drastiquement la place des voitures sur toute la métropole de Lyon ; ✓ le plan de mobilité devrait être plus incitatif pour limiter l'usage de la voiture pour les petits trajets ; ✓ demande indications sur Waze pour limiter la circulation sur les routes surchargées ; ✓ réduire la voiture pour la qualité de l'air (limiter les pics de pollution) ; ✓ la voiture ne doit pas apparaître comme inévitable pour la majorité ; ✓ réduire le nombre de voiture de la police municipale à mettre à pied ; ✓ l'usage de la voiture devrait être réservé à celles et ceux qui en ont vraiment besoin, secours, professionnels de la route, personnes à mobilité réduite... ; ✓ Il faut repenser la place de la voiture individuelle au profit des TC, des modes actifs et de la voiture partagée ; ✓ développer des alternatives efficaces à la voiture individuelle pour la réduire de moitié d'ici 2040 ;	
70		
Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024 Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025		

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maître d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	✓ les véhicules partagés pourraient peut-être apporter une solution ; ✓ Les déplacements externes au Grand Lyon mais en lien avec lui génèrent beaucoup de km et de pollution et sont à prendre en compte dans le dimensionnement réseau ; ✓ Mions est traversée par un très grand nombre de voitures et camions (itinéraire bis) : non-respect des limitations de vitesses ; risques pour les enfants (rue de Blanzay) ; mauvais fonctionnement du radar pédagogique ; pollution sonore ; ✓ note que la diminution du trafic n'est pas un axe de priorité du plan vu la circulation à Mions ; ✓ axe routier St Genis-les-Ollières /Tassin avec des embouteillages matin et soir autour des écoles. • Observations relatives à la pollution : ✓ la pollution n'est pas la faute des voitures : en pics de pollution seuls les bus thermiques fonctionnent ; ✓ Il faut fluidifier le trafic automobile pour réduire la pollution : ne pas rétrécir les voies expresses ; ✓ les politiques nous demandent d'investir dans des voitures non polluantes ; ✓ Limiter les nuisances sonores (surtout la nuit) et les émissions de polluants en promouvant l'écoconduite, en limitant les livraisons ou certification "livraison nuit silencieuse". • Observations relatives à la vitesse : ✓ mieux surveiller la vitesse sur le périphérique ; ✓ Il est aberrant de vouloir ramener la vitesse sur les boulevards périphériques de 80 à 50 km/h ; ✓ remettre la vitesse à 90km/h (sur les 3 voies et le tunnel) pour réduire la pollution (freins) et ne pas mettre les citoyens en difficulté ; ✓ l'étude d'une baisse de la vitesse jusqu'à 50 km/h sur le Bd Laurent Bonnevey est une bonne idée, vis-à-vis de la pollution ; ✓ conteste l'abaissement de la vitesse de 70 à 50 km/h sur le bd périphérique Laurent Bonnevey, notamment vis-à-vis de la limitation de la pollution et du maintien de l'équilibre financier du Tunnel de Caluire ; ✓ faire respecter les 30 km/h sur le boulevard Ambroise Paré ; ✓ conteste la limitation de vitesse à 30km dans toutes les zones agglomérées d'ici 2040 ; ✓ apaiser le trafic automobile sur l'axe Montée des soldats - pont Poincaré ; les voitures roulent bien souvent au-delà de 50km/h, les collisions sont fréquentes. • Véhicules électriques : ✓ leur faire plus de places ; augmenter leur part ; ✓ ne sont pas accessibles à tous et présentent des risques ; ✓ développer la mise en place des bornes de recharge pour les véhicules électriques (IRVE) surtout pour le passage et les habitants des collectifs ; ✓ le SDRIVE doit prévoir un nombre motivant de bornes de recharge dans l'espace public. • Observation relative aux camions : ✓ Interdire les camions (par ex. de plus de 12t) en transit sur la RD389 depuis Montrond-les-Bains jusqu'à la RN7 à L'Arbresle (possibilité de prendre l'autoroute A89) ; en attente d'une décision préfectorale. • Autres observations liées à l'usage de la voiture : ✓ le contrôle des aires de livraison est quasi inexistant : l'échec actuel de l'Hôtel de logistique urbaine est problématique ; ✓ protéger les axes routiers stratégiques de Lyon et de sa Métropole dans leur espace et leur nature : pour garantir les secours, le maintien des échanges économiques, les déplacements familiaux, la cohésion entre les territoires et	
		71
Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024 Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025		

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	l'efficacité des transports par bus, (de l'avenue Rockefeller, du cours Charlemagne, la Route de Vienne, de la rue Grenette à la Montée du Chemin Neuf) ; ✓ préserver les infrastructures de voirie comme les quais du Rhône dans leur espace et nature pour une gestion pérenne des déplacements d'aujourd'hui mais aussi de demain entre Lyon et son environnement ; ✓ quelles évolutions à venir sur des axes importants qui traversent Lyon et qui restent le support privilégié de chauffards amateurs de vitesse ; ✓ questions vis-à-vis de la circulation automobile : évaluation, impact sur le réseau autoroutier, les grands axes traversant la ville, sur les reports de circulation, les accès aux gares ; ✓ meilleure répartition des flux entre les parkings et les lignes de transport ; ✓ revoir les conditions de fonctionnement des feux tricolores avec une IA adaptée ; ✓ le vélo ne rapporte pas d'impôt par rapport à la voiture ; ✓ mettre uniquement des dos d'âne normalisés et des passages protégés au niveau des écoles à la place des autres aménagements (dangereux) qui entravent la fluidité de la circulation ; ✓ pourquoi le projet d'arrêté préfectoral de détourner le trafic routier qui n'a rien à faire dans l'agglomération au niveau de Lentilly n'a pas été retenu ? ✓ laisser le double sens de circulation aux voitures dans la grande rue d'Oullins et réserver la rue de la république aux cyclistes ; ✓ mieux régler le feu tricolore d'entrée du parking du métro B à Lyon Sud ; ✓ la modification mise en œuvre en haut de la Montée St Barthélemy, Lyon 5ème qui oblige à faire un très grand détour pour rejoindre le centre-ville manque de bon sens ; ✓ les véhicules automobiles payent pour toutes les autres sources de pollution et de la politique des élus de la ville (actuels et précédents) ; ✓ pense illusoire la réduction de 48% à 23% de l'utilisation de la voiture.	
	Covoiturage et autopartage Thème 01C (28 contributeurs)	
	• Développer et/ou créer : ✓ l'autopartage avec stations Velo'v ; ✓ des aires de covoiturage type LANE ; ✓ le covoiturage et l'Uber-covoiturage et l'intégration avec les vélos ; ✓ des solutions d'autopartage sur plusieurs jours ; ✓ une voie réservée au covoiturage prolongée sous le tunnel de Fourvière jusqu'à Perrache serait beaucoup plus incitative pour le covoiturage ; ✓ des raccordements aux voies réservées au covoiturage sur la M6 et la M7 afin qu'elles soient continues entre le nord et le sud de Lyon ; ✓ un service de co-voiturage de proximité ; ✓ en ayant une vision d'ensemble de ces pratiques et sur les leviers d'action qui manquent pour permettre de les renforcer ; ✓ de la communication pour orienter vers la bonne plateforme (vu leur nombre) et préciser les enjeux du covoiturage pour les conducteurs et les passagers ; ✓ car ils sont sous-utilisés ; • Réserves : ✓ le covoiturage a ses limites ; ✓ est une solution beaucoup trop aléatoire et contraignante ;	•

72

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maître d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	✓ concerne un très faible pourcentage de la population (Qui travaille aux mêmes horaires que son voisin ?) ✓ s'interroge sur la pertinence des aires de covoiturage (vu la zone de Limonest vers l'autoroute) ; ✓ stop aux radars de covoiturage ; ✓ le contrôle-sanction de l'usage des voies réservées au covoiturage va ajouter des tâches non prioritaires aux forces de police et de l'ordre ; • Le Département du Rhône est totalement absent des pilotes et partenaires pour le covoiturage.	
	Stationnements, parcs relais : tarifs Thème 01D (123 contributeurs)	
	• Parkings relais, stationnements : nombre, capacité, accès ✓ leur présence, leur capacité et leur facilité d'accès vont de pair avec la diminution de l'utilisation de la voiture ; ✓ renforcer les parkings relais à la périphérie lyonnaise ; ✓ augmenter le nombre de places, améliorer leur accès (notamment ceux de St Genis-Laval et Vénissieux), les sécuriser (notamment celui de Gerland pour un dépassement de la Jomée) ; ✓ le manque de place dans celui de Vénissieux va être aggravé avec l'arrivée du T10 ; ✓ augmenter la capacité (au moins la doubler) de ceux qui existent (saturés dès 7h 30/8h) notamment à Techind, Part-Dieu, St Genis Laval, près des gares TER de Monnay, Les Echets et Albigny Neuville, Sérézin, Feyzin, Vénissieux, Mermoz Pinel, Parilly, aux abords des stations de métro, ceux qui sont dans les ZFE, dans le Sud Lyonnais ; leur sous-évaluation contraint les automobilistes à utiliser leur voiture et à des frais supplémentaires ; ✓ nombre de places dans les parkings relais insuffisantes au Sud de Lyon et Nord Caluire et métro Cuire ; ✓ mettre un parking relais près de la gare de Villefranche (parkings voisins payants et saturés) pour augmenter l'utilisation du train ; ✓ créer deux parcs relais près des gares de existantes à La Brévenne et La Giraudière (avec le prolongement de la ligne tram-train de Lyon St Paul jusqu'à La Giraudière) ; ✓ garder les stationnements de la route de Strasbourg à Caluire (pour ne pas accéder à la ZFE) ; ✓ prévoir des parkings relais à Tarare (avec navette vers la gare) ; ✓ créer un parc relais à Mions (Mange temps) ; ✓ améliorer les possibilités de stationnement autour de la gare d'Amplepuis, surtout avec la mise en œuvre d'un service TER entre Lyon et Tarare ; ✓ à laisser accessibles 24h/24 (Vénissieux, Gorge de Loup, Lyon Vaise, fermés le dimanche) ; ✓ modifier les horaires pour ceux qui travaillent de nuit ; pourquoi sont-ils fermés le dimanche ? impossibilité pour les touristes de visiter Lyon le dimanche ; ✓ réouvrir celui de la gare Oullins-Pierre-Bénite qui n'aurait jamais dû être supprimé ; celui de l'hôpital Lyon Sud est saturé et ne draine pas les mêmes personnes ; ✓ mettre un parking relais conséquent au niveau de l'échangeur 15 (Chaponnay Marennes) de l'A46 Sud avec bus rapide jusqu'à ligne D Vénissieux ; ✓ en mettre d'autres (pas chers) et créer des stationnements : aux extrémités des lignes de transport lourds, avec les nouvelles lignes ; en amont de la métropole pour encourager la	•

73

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maître d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	réduction de la voiture et inciter à la prise des TC par les personnes extérieures pour rentrer dans la ville; dans la grande couronne (en bordure de Lyon et Villeurbanne et autres) ; ✓ en créer autour des haltes potentiellement desservies (Vourles, Millery-Montagny, Grigny-Les Vernois) pour inciter à un report sur le train pour désengorger en partie le nœud des Sept-Chemins (Vourles) ainsi que l'autoroute A450 sur les heures de pointe ; ✓ construire un grand parking relais à la gare de Vénissieux, au niveau de BESSON à Mions et un parc relais (+ Parking vélo) à Chassieu ; ✓ en mettre dans chaque agglomération du Rhône et y développer l'offre de transport en commun (notamment dans l'Ouest) ; près du stade Bobet desservi par les TC ; ✓ remettre un parking TCL pour les habitants de Pierre Bénite ; ✓ il n'y a pas d'investissement ou peu dans des parking relais, des parking souterrains au sein du 8ème ; ✓ manque de zones de stationnement autour des stations de tram et métro ; ✓ manque de places de parking pour se garer à Mions (mauvaise offre en TC) ; ✓ mettre un parking relais dans le quartier Ostérode, en pleine construction, et à proximité d'un échangeur de l'A46 ; mode qui desserve le métro C à Cuire avant de descendre sur Lyon puis la Part-Dieu ; ✓ aménager un parking au sud du cimetière de Calloux s/Fontaines ; ✓ créer des parkings relais pour l'ensemble des communes d'Ecully, Dardilly, Saint Didier au mont d'or, et plus généralement du Nord du Rhône jusqu'à Villefranche ; ✓ mettre des parcs relais au nord avec une offre TC attractive ; ✓ multiplier le développement des parkings en périphérie urbaine, dans l'Ouest lyonnais (y compris vers des arrêts de bus) ; ✓ le parking de Vénissieux n'est pas complet en période de vacances : donc bien utilisé par les travailleurs éloignés : pourquoi le limiter ? ✓ absence de parking relais sur la zone TCHLID/Mont d'Or/Ecully ; ✓ manque de places de parking à la gare de Belleville ; ✓ nombre de places prévues insuffisant pour la ligne BHNS Trévoux /Part-Dieu ; ✓ doubler le parking de la Gare de Sathonay-Camp par un niveau supplémentaire ; ✓ aménager des stationnements près de la gare de Sérézin du Rhône : possibilités intéressantes côté Ouest de la voie ferrée (parking-relais, aire de co-voiturage, recharge électrique) autour du Chemin des Voyageurs ; ✓ Absence de stationnements près des écoles sur l'axe routier St Genis-les-Ollières Tassin (crée des embouteillages) ; ✓ le nombre de places pour l'électrique est trop faible ; ✓ tarif des stationnements trop élevés (Cf. les communes mal desservies par des TC) • Autres considérations sur les parcs relais - tarifs ✓ regrette que les aménagements des pistes cyclables suppriment des stationnements qui restent indispensables aux riverains ; ✓ pourquoi le dernier niveau de celui de Mermoz-Pinel n'est pas accessible au stationnement ? ✓ il n'y a pas de stationnement dans l'hypercentre ; ✓ les prix sont élevés ; mettre la gratuité avec un ticket TCL (par ex. valide il y a moins de 16h ; au-delà faire payer à la journée) ;	
74		
Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024 Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025		

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	✓ montant des surtaxes injustifié pour le prix du stationnement pour les voitures nécessaires aux familles nombreuses ; ✓ mieux informer en amont s'il est complet (notamment côté Sud) ; ✓ prévoir des places de parking en abonnement ; ✓ imaginer un autre style de parking relais à destination des travailleurs qui viennent d'un peu loin mais qui sont prêts à déposer leurs voitures près des grandes voies d'accès (Limonest au nord par exemple) pour enfourcher leur vélo pour parcourir la zone urbaine : parkings végétalisés à proximité des Voles Lyonnaises ; ✓ la connexion au réseau TCL n'est pas assurée faute de prévoir des parkings relais sur la zone Ouest et Nord Lyonnais ; ✓ ne pas réserver le parking SNCF de L'Arbresle uniquement aux abonnés SNCF (même en payant) ; ✓ le nombre de stationnements est sous-estimé pour les logements ; ✓ la mutualisation du stationnement privé Est une atteinte inacceptable aux libertés et à la propriété privée ; ✓ pourquoi ne pas utiliser le parking de Carrefour Ecully comme parking relais desservi par des tram ou un métro ? ✓ supprimer les stationnements dans les villes de la métropole (Neuville) et zones rurales est une hérésie ; ✓ proposer des espaces de stationnement des véhicules qui ne jouxtent pas les logements est une aberration (Action 2 pages 168 et 169) ; ✓ les acteurs de l'industrie et de la logistique de la ZAC la Fouillouse ZI Lumière à St Priest demandent à être concertés pour le développement de zones de stationnements automobiles aux entrées de l'agglomération ; (saturation rapide des parkings existants) ; ✓ donner la possibilité de se garer en parc relais en limite de périmètre ZFE pour prendre un TC ; ✓ Indiquer en temps réel le nombre de places disponibles au parking Relais Gare de Vénissieux : actuellement l'information donnée est toujours fausse.	
	Impacts du PDM sur les commerces Thème 01E (13 contributeurs)	
	• Les Intérêts de tous doivent être sauvegardés, y compris ceux des commerçants en centre-ville, alors que la politique actuelle (avec les difficultés de circulation et les prix des parkings) dissuade les automobilistes de sortir en ville ce qui : ✓ Impacte les commerces : donc moins d'activité économique ; ✓ pousse au suicide de notre Industrie au profit des Chinois ; ✓ pousse les commerces de la presqu'île à la fermeture, ils sont remplacés par des magasins de luxe ; ✓ Lyon devient ville morte avec la fermeture des boutiques	•
	Conséquences négatives de la ZFE et des vignettes Crit'Air Thème 11 (29 contributeurs)	
	• Conteste les ZFE et ZLT ; • Conséquences économiques notamment sur les commerces et sociales qui discriminent les citoyens et pénalisent les petits rouleurs ;	•

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	- La politique de réduction de la voiture touche directement le pouvoir d'achat (prix trop élevé, suppression des stationnements, zone Crit'Air etc....); - Supprimer la contrainte pour les 2 roues thermiques dans la ZFE ; - Contre la ZFE : les vieilles voitures vont disparaître avec le temps ; - Augmenter la capacité des parkings qui sont dans la ZFE ; - Supprimer la ZFE ; la majorité des gens est contre, beaucoup de voitures n'ont pas de macaron ; écologie punitive et dictatoriale ; empêche l'utilisation de la voiture ; - La mise en place des ZFE obligent à être plus ambitieux sur la mise en place de modes lourds pour faciliter la vie des habitants du plateau nord ; - La ZFE complique les déplacements (surtout les WE) en l'absence de fonctionnement des TC (des bus) depuis les communes limitrophes ; - Alléger les contraintes liées à la ZFE pour certains publics (professionnels, les proches des habitants) ; - la ZFE complique la vie pour les personnes à faible moyens et/ou âgées ; le dispositif « petit rouleur » s'avère compliqué à utiliser pour beaucoup de personnes et à améliorer ; sans amélioration des TC c'est une assignation à résidence ; - Envisager des assouplissements pour la ZFE (report de délai, dérogations) ; - Les polémiques sur les ZFE sont un faux problème ; - La ZFE et les propositions actuelles de la Métropole, en particulier pour la vignette Crit'Air2 sont un obstacle à la mobilité ; - Pas d'accord avec l'interdiction des vignettes Crit'Air 2 et 3 ; - Nécessité d'avoir une voiture Crit'air 1 ou 2 pour le centre, alors que la voiture reste indispensable pour ceux qui arrivent des secteurs mal desservis par les TC ; - Supprimer l'interdiction des véhicules vignette Crit'Air 2 en 2028 ; - L'interdiction des véhicules Crit'Air 2 dès 2028 est mentionnée (??) ;	
Mobilités douces	Vélos, Velo'v, Vélib', trottinettes : c'est suffisant Thème 02A (57 contributeurs)	
	- Vélos, trottinettes mode de transport pas adapté à tous ni à toutes les situations : - dans les côtes (par ex. montée de Choulans, Mont d'Or) ; - lors d'intempéries ; - suyant la topographie, n'incite pas à leur usage dans l'Ouest lyonnais ; - pour les personnes âgées ; - pour les personnes à mobilité réduite ; - pour les familles, mamans avec enfants ; - pour faire les courses ; - pour les habitants éloignés de leur lieu de travail ; - leurs coûts sont élevés ; - présentent des risques de vols ; - manque de disponibilités pour les prendre et les déposer ; - ce sont des moyens qui ne respectent pas le code de la route ; - Conteste le plan pour les vélos : - n'est adapté que pour les personnes les plus valides ; - notre système routier et la topographie sont peu propices à l'utilisation du vélo ; - tout est fait pour le vélo, mais il n'est pas adapté pour tous dans la jungle des déplacements ; - dans la ville arrêter le tout vélo, les pistes cyclables ; elles sont suffisantes et même trop nombreuses (en nombre et largeur) : stop aux voies lyonnaises (dangereuses non-respect du code de la route) ;	•

76

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maître d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	✓ pas besoin le long des quais et berges ; ✓ l'obsession du vélo et les contraintes pour gêner les voitures ne sont pas des alternatives à sa réduction ; ✓ entraîne top de dépenses alors que le vélo n'est valable que pour les petits trajets ; ✓ ne pas tout miser sur le vélo : ce n'est pas une alternative réelle ; ✓ les pistes cyclables ne sont pas toujours bien implantées, peu utilisées, présentent des inconvénients et sont à l'origine de travaux, bouchons, pollution, circulation anarchique des vélos, incivilités ; ✓ exclure les trottinettes ; l'usage de l'électrique est dangereux (présente dans le métro) ; ✓ pourquoi développer des pistes cyclables surtout aussi larges (vélos sur les trottoirs et quais de tramways, incivilités par rapport aux piétons et dans les tramways), elles ne sont pas utilisées ; ✓ le choix de la création des pistes cyclables sans réflexion globale sur le développement de la métropole aggrave la situation (embouteillage, pollution) ; • La part du budget mis dans les voies lyonnaises restreint les autres investissements plus pertinents notamment : ✓ pour les TC en mobilité lourdes (métro, tramway, tram-train, train) ; ✓ pour le maintien en bon état des trottoirs ; ✓ pour ce mode le moins inclusif ; • Le vélo électrique pollue (voir son cycle de vie) • En vieillissant, les déplacements piétons et vélos deviennent plus difficiles ; • Reconnaître les limites du vélo qui ne peut répondre à tous les besoins ni concerner tous les habitants ;	
	Vélos, Velo'v, Vélib', trottinettes : les développer, les sécuriser Thème 02B (90 contributeurs)	
	• Observations relatives au développement et à l'utilisation du vélo : ✓ le plan manque de vélos à court terme ; ✓ favoriser l'usage du vélo avec les voies lyonnaises, les continuer, renforcer et développer de vraies pistes cyclables avec des stationnements ; ✓ densifier la circulation cycliste pour relier les villes et plus petites entre elles ; ✓ le vélo peut rester adapté même pour les handicapés mais bien prendre en compte tous les publics cyclistes (enfants, personnes âgées) ; ✓ besoin d'itinéraires sécurisés, avec de vraies continuités cyclables suffisamment longues, aux normes c'est à dire sans poteaux électriques en plein milieu ou suffisamment large pour les poussettes et PMR ; ✓ dénonce l'abandon de la liaison Pierre-Bénite/Givors de la Via-Rhône et Lyon-Givors ; ✓ déployer de nouvelles infrastructures de proximité (route de Charly, chemin de Pronde, accès à la gare de Vernalson et pour la traversée du Rhône (pont de Vernalson) ; ✓ en attente de la voie 5 ; ✓ rendre la traversée d'Oullins praticable à vélo (réserver la rue de la République de Oullins aux cyclistes) ; ✓ pas ou peu de voies lyonnaises ou pistes de prévues sur Ecully ni sur Tassin dans l'axe Nord <-> Sud ; ✓ gares de Sathonay et Crépieux éloignées de la ville nouvelle avec un faible rabattement vélo faute d'accès sécurisé ; ✓ difficultés pour relier Rillieux à Meyzieu et Décines à vélo (pas de pont sur le(s) Rhône) ;	•

77

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	✓ l'Ouest lyonnais est difficilement accessible à vélo ; ✓ la création de stations vélos à Champagne et Limonest décongestionnerait les quelques bus en place ; ✓ absence de solution de stockage et d'accès vélo sécurisés à Loup pendu et médiathèque ; ✓ développer le service de location vélo notamment à Vaux-en-Velin ; ✓ développer du transport scolaire alternatif aux cars, par des systèmes de vélo-bus ; ✓ aménager les quais/gares TER pour faciliter utilisation des vélos ; ✓ combiner vélo/train pour liaison entre communes de l'Ouest ; ✓ réfléchir sur la desserte en TC ou en voies cyclables permettant de relier les zones d'habitat avec les zones de travail ou de service de la CCVG Est ; ✓ améliorer l'accessibilité aux vélos dans les gares pour faciliter les connexions et diminuer les besoins de transport en commun, en sécurisant les pistes ; ✓ manque d'arceaux et de points d'attache pour attacher les vélos ; ce qui encouragerait à leur usage ; ✓ mettre en place (un parc relais) + Parking vélos à Chassieu ; ✓ regrette qu'aucune voie lyonnaise prévue sur Caluire ne soit finalisée ; ✓ réfléchir sur un aménagement pour les vélos entre L'Arbresle et Tarare ; ✓ créer un réseau de vélo-cargos express de 15 places roulant en site propre, départ toutes les 3 minutes ; ✓ Indiquer les voies cyclables sur les GPS ; ✓ mettre des places de vélos à l'arrière des bus ; ✓ mettre des "parkings relais" vélos sécurisés dans les gares et près des stations de métro/bus/tram ; ✓ mettre des offres TCL + Velo'v ; ✓ l'usage du vélo doit être incité pour les courts trajets (et non pas entre régions) ; ✓ continuer à financer une partie de l'achat de vélo électrique ; ✓ mettre en libre-service avec 1 abonnement sur le territoire complet ; ✓ mettre des vélos électriques en libre-service à Charbonnières ; ✓ le mode de déplacement à vélo doit être affiné et accompagné de mesures spécifiques, notamment pour les moins jeunes ; ✓ demande de transport pouvant accueillir nos vélos, de box sécurisés un peu partout et de points de recharge pour les vélos électriques ; ✓ augmenter la densité des stations le long de la voie verte entre le métro Cuire et Montessuy ; ✓ mettre des abris à vélos sécurisés sur tous les arrêts de bus de la ligne du 2EX ; ✓ mettre une rampe à vélos sur le quai des gares du Rhône pour permettre l'accès ; ✓ en zone périurbaine il y a peu de points fixes sur lesquelles attacher correctement les vélos ; ✓ les axes cyclables sont trop souvent en rayons, vers Lyon et pas assez de transversales entre communes ; ✓ nettoyer les panneaux systématiquement les panneaux M12 destinés aux cyclistes (autocollants, tags) ; ✓ préfère les pistes cyclables aux bandes cyclables moins sécurisées et favoriser les vélos sans pénaliser les bus • Observations relatives au Velo'v : ✓ déployer les Velo'v à l'ensemble de la ville de St Priest qui n'en a pas assez ✓ malier le plateau Nord de plus de bornes Velo'v ;	

78

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	✓ Rillieux ne possède que 2 stations Velo'v en tout ; ✓ développer l'offre de Velo'v notamment électriques : plus de stations vers des lieux comme Fontaines sur Saône, grand lac de Mirbel ; ✓ installer une borne Velo'v à Alai ; ✓ manque de stations Velo'v à Caluire, notamment sur le plateau haut ; ✓ manque une station Velo'v pour aller à Eurexpo les jours de salon depuis Chassieu, alors que le bâtiment qui les accueille est sur la commune ; ✓ mettre une station Vélib' à Pierre-Bénite, à Sathonay-Camp ; ✓ Il n'y a pas de borne Velo'v à Sathonay-Camp (en bout de la voie verte) comme à Rillieux et Fontaines ; ✓ installer une station Velo'v à la gare de St Germain au Mont d'Or ; ✓ revoir le fonctionnement des Velo'v : simplifier l'accès aux vélos notamment pour les abonnés du réseau TCL ; ✓ développer les stations Velo'v électriques vers la banlieue ; ✓ développer l'offre de Velo'v notamment électriques : plus de stations vers des lieux comme Fontaines sur Saône, grand lac de Mirbel ; ✓ installer une borne Velo'v à Alai ; ✓ manque de stations Velo'v à Caluire, notamment sur le plateau haut ; ✓ manque une station Velo'v pour aller à Eurexpo les jours de salon depuis Chassieu, alors que le bâtiment qui les accueille est sur la commune ; ✓ mettre une station vélib' à Pierre-Bénite, à Sathonay-Camp ; ✓ Il n'y a pas de borne Velo'v à Sathonay-Camp (en bout de la voie verte) comme à Rillieux et Fontaines ; ✓ installer une station Velo'v à la gare de St Germain au Mont d'Or ; ✓ revoir le fonctionnement des Velo'v : simplifier l'accès aux vélos notamment pour les abonnés du réseau TCL ; ✓ les Velo'v électriques permettent de gagner du temps depuis Caluire pour rejoindre le centre-ville ; développer les stations Velo'v électriques vers la banlieue ; ✓ les Velo'v électriques permettent de gagner du temps depuis Caluire pour rejoindre le centre-ville ; ✓ 5 nouvelles stations Velo'v supplémentaires sont nécessaires (bibliothèque, piscine, église du Bourg, les 2 Auchan...) à Caluire ; ✓ Rillieux ne possède que 2 stations Velo'v en tout ; ✓ pourquoi le système Velo'v est exclu du rapport ? • construire ou développer (un réseau, une ou des) pistes cyclable(s) : ✓ en créer de nouvelles ; ✓ entre la Guillotière et Grange Blanche ; ✓ à sécuriser et bien concevoir : rocade urbaine douce à Chaponost ; ✓ sécurisées allant de chaque ville de la CCVG vers Lyon ; ✓ sécurisée entre respectivement Chasselay et St Germain au Mont d'Or avec rabattement vers la gare, Chasselay et Cuvieux d'Azergues vers la zone commerciale, Chasselay et Anse ; ✓ sécurisée depuis l'Ain (Montluel, Mirbel) ; ✓ de chaque côté des quais du Rhône et de la Saône ; ✓ (CD12) reliant toutes les communes sur la rive gauche du Rhône (Chasse sur Rhône, Ternay, Sérézin, Solaise, Feyzin) et ainsi faciliter l'accès au réseau de bus TCL à vélo (connexion vélo/bus) ; ✓ depuis Chaponost pour relier d'une part Oullins en passant par le Devais et d'autre part avec celles	

79

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maître d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	créés ces dernières années à travers la CCVL (pour connecter la nouvelle passerelle/viaduc de l'Yzeron entre Brindas et Grézieux) et les sécuriser dans les descentes et les montées (notamment depuis Brindas) ; ✓ protégées reliant les centres des villages, les écoles et collèges, les gares (Sérézlin, Feyzin, Vénissieux) et les voies cyclables de la métropole Lyonnaise) avec des parcs à vélos sur ces endroits ; ✓ à St Symphorien d'Ozon pour rejoindre des centres vitaux (gares, métropole, écoles) ; ✓ entre Duerné et Saint Martin en Haut et Duerné et Saint Symphorien sur Coise ; ✓ le long de la D307 entre Vindry-s/T (Pontcharra s/T) et Tarare (il n'y a que des avantages et de la place) ; ✓ le long de la départementale qui joint Sainte Foy l'Argentière à Sain-Bel, séparé des voitures avant 2040 et sur la départementale qui joint Chazelles à Brindas et jusqu'à Gorge de Loup ; ✓ pour les habitants de Mions ; ✓ structurantes et sécurisées pour relier la ville de Mions à ses voisines ; ✓ et piétonnes sécurisées chemin de Palayer à Civrieux, et pour aller de la gare de Lozanne à Civrieux, mais aussi de Civrieux à Marcolly, Lissieu, Chasselay ; ✓ avec la portion VL3 jusque Neuville d'urgence ; ✓ en prolongeant la piste cyclable depuis La Tour de Salvagny jusqu'à Tarare ; ✓ en remettant la via rhôna sur le Rhône et en terminant le tronçon entre Lyon et Vienne ; ✓ vers les voies lyonnaises depuis St Genis-les-Ollières ; • Améliorer la sécurité : ✓ sécuriser les pistes cyclables à la conception ; ✓ toutes les pistes cyclables ne sont pas sécurisées et protégées (pas des simples vélos peints sur la route) ; ✓ certaines routes sont inadaptées à la pratique du vélo et la rendent dangereuse ; ✓ améliorer la sécurité des cyclistes sur les routes de campagne ; ✓ assurer la sécurité pour les modes doux (vélos) ; ✓ les vélos doivent respecter le code de la route ; ✓ les pistes cyclables sont trop discontinues (danger) ; ✓ assurer la sécurité dans les vélos-taxis ; ✓ il faut une place raisonnable et maîtrisée et tenue nettoyée pour les vélos ; ✓ à la Guillotière il n'y a pas d'endroit sécurisé pour un VAE ou un vélo (vol et dégradation) ; ✓ les pistes cyclables pour sortir de Vaux-en-Velin sont impraticables ; ✓ les bandes et pistes cyclables sont oubliées dans les petites communes de la métropole ; ne pas les mettre seulement aux abords immédiats de la station de métro à St Genis Laval et vers les grands axes ; ✓ dangers au Pont de Couzon, à Neuville sur Saône sur la D433, boulevard Stalingrad avec les voies qui se dévient dans l'axe Lyon-Caluire et où on ne voit pas les cyclistes ; ✓ développer les stationnements sécurisés pour les vélos ; ✓ repenser la traversée sur le secteur de la Saône (pont de Neuville saturé, pas de sécurité pour les cycles) ; ✓ aménager des vraies pistes cyclables aujourd'hui il est clairement dangereux de circuler à vélo aux alentours de la gare de Vénissieux ; ✓ zones dangereuses au rond-point du Pérolleur, le franchissement de la M7 entre les différents	

80

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	quartiers d'Ecully, le site sportif et de loisirs mais aussi vers Champagne. ✓ pour les Cyclistes(et les piétons) : chemin Finat-Duclos, la rue Kayser, l'av. Joachim Gladet; ✓ dans la vallée de la Brévenne ; ✓ pour les cyclistes venant de Vernaison pour rejoindre : ➢ les hauteurs de Vernaison, en sortant du train à la gare ; ➢ le pôle d'activités et commerces le plus proche de chez nous : St Genis Laval (et Brignais) ; ➢ la rive gauche du Rhône (pour se rendre à RIFPEN pour rejoindre la gare de Feyzin ou de Sérézin du Rhône, etc. (le franchissement des 2 ponts est très dangereux pour les cyclistes) ; ➢ gares de Sathonay et Crépieux éloignées de la ville nouvelle avec un faible rabattement vélo faute d'accès sécurisé.	
	Vélos, VéloV, Vélib, trottinettes : cohabitation avec les autres modes – Incivilités Thème 02C (45 contributeurs)	
	• Le PdM ne prend pas en compte les incivilités autres que celles dans les TC (entre modes de déplacement et automobilistes) et la verbalisation n'est évoquée que dans le cadre de la ZFE (rien vis-à-vis des autres incivilités qui transforment l'espace public en jungle impenétrable aux plus fragiles qui sont un frein à la réalisation de ce PdM) ; • Quel plan pour la circulation des piétons en sécurité vis à vis des infractions des vélos et trottinettes ; • Code de la route non respecté par les moyens non motorisés ; • Former les conducteurs des engins à 2 roues (code de la route, casque) ; • Incivilités des vélos, trottinettes : passe-droit - non-respect du code de la route - vitesse excessive dangers ; • Cohabitation entre les différents modes de transport à sauvegarder ; • Prioriser les piétons qui ont perdu en apaisement avec le développement du vélo qui partage tout (Incivilités) ; • Transformons les voiries existantes pour créer des sites propres pour le réseau bus et car et développons des chemins et voies vertes pour offrir des itinéraires / promenades entre gares et bourgs : le long des voies de chemin de fer, des rivières ; • Donner aux communes et Interco la possibilité de concevoir des plans de mobilités piétons et vélos à leur échelle ; • Encourager les modes doux individuels sur les petites villes du territoire lyonnais ; • Cohabitation difficile entre les voitures, les vélos et les piétons (Insécurité) ; • Mettre en avant le côté santé et lutte contre la sédentarité pour promouvoir les mobilités actives ; • Avoir des comportements responsables de la part de tous les usagers ; • Disposer d'aménagements qui rendent les déplacements des modes actifs plus sûrs ; • la cohabitation piétons, mode doux, automobiles est devenue un vrai far West ; • Assurer l'équilibre entre les modes doux et la voiture ne crée pas davantage d'embouteillage ; • Réduire significativement la vitesse du trafic automobile sur la Montée des Soldats, à défaut de prolonger la Voie Lyonnaise n°2, pour réduire les risques d'accident avec piétons et modes de déplacement doux ; • Simuler des scénarios de modification du plan de circulation sur Caluire avec plus de sens uniques pour les rues passantes et étroites ne permettant pas la mise en place de pistes cyclables (notamment à Caluire) ;	•

81

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	• Spécificités vis-à-vis des vélos et pistes cyclables : ✓ réglementer les cyclistes qui ne respectent pas les piétons ni le code de la route ; ✓ prendre en compte la circulation cycliste (sa sécurité en premier lieu et le confort) ; ✓ rendre les pistes cyclables accessibles aux engins de secours ; ✓ supprimer les 2 roues motorisés des pistes cyclables ; ✓ le bon fonctionnement des bus est perturbé par les pistes cyclables ; ✓ exclusion des pistes cyclables les engins circulant à plus de 25 km/h ; ✓ sécuriser les déplacements à vélo en interdisant les voies bus/vélo ; ✓ Insécurité augmentée avec les panneaux pour les cyclistes leur donnant la possibilité de passer au rouge et prendre les sens interdit, tourner à droite ; ✓ mettre des séparateurs physiques avec les voitures (ce qui empêcherait les voitures de rouler dessus et les pousseraient à aller moins vite par ailleurs ; ✓ impossibilité de circuler à vélo, dans les 2 sens, vu la dangerosité des voies de la montée des soldats en direction de Lyon ; ✓ impossibilité de garer un vélo à gare de Vénissieux sans avoir la carte d'abonné, donc pas de possibilité de rejoindre la gare de Vénissieux à vélo ; ✓ impossibilité de prendre le métro avec un vélo à la main ; ✓ la création des pistes cyclables ne s'accompagne d'aucune réflexion globale sur le développement de la Métropole, ce qui engendre réduction des voies voitures, bus, et l'aggravation des embouteillages et pollutions sonores et environnementales ; ✓ voitures garées sur les pistes cyclables ; ✓ problèmes sur les pistes cyclables à Bron : celles à contre sens en haut de la rue de la Pagère et Ferdinand Buisson et la rue Rockefeller à sens unique (une ineptie) ; • Spécificités vis-à-vis des trottinettes : ✓ quelle vision et régulation pour les trottinettes ? ✓ bannir les modèles électriques ; ✓ les interdire sur les trottoirs ; ✓ devraient être interdites dans les stations et dans les rames (risques liés aux batteries) ; ✓ leur mettre une réglementation : non-respect du code de la route ; ✓ cohabitation piéton/trottinettes difficile ; ✓ trottinettes déposées n'importe où ; ✓ trottinettes homologuées et non homologuées, débridées, pas assurées ; ✓ responsabilités des loueurs de trottinettes (bridage, géolocalisation, ...)	
	Vélos, Vélo V, Vélib, trottinettes : questions diverses Thème 02D (30 contributeurs)	
	• Spécificités négatives vis-à-vis des vélos : ✓ comment croire que les usagers se reporteront massivement sur le vélo à l'échelle de 3 millions d'habitants ? ✓ les vélos se développent au détriment de tous les autres modes, y compris des piétons ; ✓ mieux réglementer l'usage du vélo ; ✓ ne pas avoir le vélo comme seule référence de mobilité ; ✓ tout ne doit pas passer par l'usage du vélo ; ✓ le plan piéton et cycliste ne prévoit pas d'aménagements sécurisés entre la rocade, le tramway du centre-ville et la ZAC la Fouillouse – ZI Lumière à St Priest (absence de trottoirs et de pistes cyclables, notamment au niveau du pont)	•

82

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maître d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	✓ Mions est mal desservie pour les modes doux : agir pour l'ensemble des habitants de la métropole sans exception ! • Proposition pour améliorer l'usage des modes doux : ✓ encourager et favoriser la marche à pied et les modes doux sans pénaliser les autres ; ✓ prévoir un tunnel dédié aux mobilités douces sous Fourvière avec un ascenseur de grande capacité permettant de relier le centre du tunnel à Trion, Saint-Irénée, Sainte-Foy ou Le Point du Jour ; ✓ relier par un ascenseur le Bd de la Croix - Rousse au tunnel mode doux ; ✓ prévoir passerelle modes doux de toute urgence entre Neuville Albigny ou St Germain nord de Neuville/ Genay ; ✓ terminer l'aménagement de la voie verte depuis la métropole jusqu'à la Loire (Montrond-les-Bains) le long de la vallée de la Brèvenne ; ✓ souhaite une voie verte reliant la gare d'Amplepuis au lac des sapins par l'ancienne voie du tacot ; ✓ développer les voies vertes en prenant exemple sur les réalisations de la CCVL (Marcy-Grézieu, Grézieu-Brindas...) pour relier nos villages (autour de St Genis-les-Ollières) ; ✓ finaliser la voie verte du lotissement des Charmettes (de St Genis les Ollières) à la route de Sain Bel et au lycée Blaise Pascal (il y a des espaces réservés au PLU-H) ; ✓ relier les Bureaux Verts et le CES J. J. Rousseau à Tassin-la-Demi-Lune ; ✓ relier la Voie romaine à Craponne via la rue Sartoretti - avenue Joachim Gladel ; ✓ relier St Genis-les-Ollières à la Voie Verte de la CCVL (Grézieu-Sta Consorce-Marcy) ; ✓ créer une voie verte depuis la métropole jusqu'à Montrond-les-Bains le long de la vallée de la Brèvenne ; ✓ La gare de Vernaizon doit être accessible en modes actifs ; ✓ Calculer à besoin de voies sécurisées pour les modes doux et la Voie Verte sera à agencer pour éviter la cohabitation (vélos/piétons avec chiens...) • Qu'en est-il du plan piétons de la métropole ? et peut-on disposer de ce document ? • Est-ce que la grandeur des quais aménagés sur le trajet S4 rue Hénou est prévue pour une utilisation du C13 et à terme changer son parcours pour rendre la Grande rue de la Croix Rousse piétonne ?	
	Périmètres piétonniers -agrandir – développer – sécuriser – cohabitation avec les autres modes Thème 03 (42 contributeurs)	
	• Propositions pour le développement et l'amélioration de la piétonisation : ✓ vive la marche à pied qui devrait être la 1ère ambition, et les mobilités douces : les favoriser, encourager la marche et aider les piétons ; ✓ réduire l'espace donnée aux voitures pour le donner aux autres moyens de transports et surtout aux piétons ; l'équipement de voies piétonnes restent encore très marginal, de sérieux efforts d'équipement sont à prévoir ; ✓ développer les voies piétonnes et ne plus piétonniser à moitié les rues ; ✓ assurer la sécurité pour les modes doux (piétons, sur les trottoirs et rue piétonnes) : les vélos et trottinettes ne respectent pas le code de la route ; ✓ créer des trottoirs aux normes: c'est à dire sans poteaux électriques en plein milieu ou suffisamment large pour les poussettes et PMR ; ✓ penser à l'état des trottoirs avant de développer à outrance les pistes cyclables ; ✓ les conflits d'usage entre piétons et cyclistes ne sont pas assez pris en compte ;	•

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maître d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	✓ les piétons sont les plus pénalisés (très faible évolution) ; prioriser les piétons qui ont perdu en apaisement avec le développement du vélo qui partage tout (Incidivités) ; ✓ quel plan pour l'amélioration de la marche à pied (notamment agrandissement et revitalisation des trottoirs) ; ✓ difficultés présentées par les trottoirs pour personnes avec poussette ou fauteuil roulant (déclivité pour écoulement des eaux, obstacles, passage des « espaces bateaux » ; ✓ créer des bandes piétonnes comme les espaces cyclables à la place des trottoirs ; ✓ mettre des passages piétons avec feu ou ralentisseurs pour traverser les voies cyclables ; ✓ sécuriser les retours chez soi en TCL la nuit tombée (avec un éclairage public même modulé sur le trajet à pied) ; ✓ remettre le nom des rues à chaque croisement pour les piétons ; ✓ développer du transport scolaire alternatif aux cars, par des systèmes de pédibus ; ✓ mettre des bancs publics dans les rues ; ✓ prévoir un tunnel dédié aux mobilités douces sous Fourvière avec un ascenseur de grande capacité permettant de relier le centre du tunnel à Trion, Saint-Irénée, Sainte-Foy ou Le Point du Jour ; ✓ relier par un ascenseur le Bd de la Croix-Rousse au tunnel mode doux ce qui représenterait de nombreux avantages ; ✓ le plan piéton ne prend pas en compte l'accessibilité piéton et cycliste de la ZAC la Fouillouse ZI Lumière à St Priest depuis les principaux arrêts de transports en commun : accès dangereux et impossibilité de promouvoir la mobilité douce pour les employeurs ; ✓ repenser les traversées piétonnes des Voies Lyonnaises pour les rendre toutes accessibles : doivent répondre à la loi handicap ; ✓ accélérer leur développement dans l'hyper centre ; ✓ revoir les accès piétons à l'arrêt C6, côté presqu'île ; ✓ le franchissement des 2 ponts est très dangereux pour les piétons (sur la rive gauche du Rhône pour se rendre à l'IMPEN, à la gare de Feyzin ou de Sérézin depuis Vernaizon) ; ✓ trottoirs très mal conçus, mal entretenus et dangereux sur le plateau de Caluire ; ✓ assurer la sécurité pour les piétons (et les cyclistes) : chemin Finat-Duclos, la rue Kayser, l'av. Joachim Gladel ; ✓ augmenter les chemins piétonniers au niveau de la commune de St Genis-les-Ollières ; ✓ difficultés accrues pour les piétons de traverser les voies lyonnaises, y compris pour accéder à un trottoir. • Critique négative sur la piétonisation : L'exagération de la piétonisation de zones au centre-ville nuit aux commerçants ;	
Métro TEOL	Métro-TEOL Thèmes 04 (76 contributeurs)	
	• L'intérêt du métro : ✓ regret de l'abandon du métro qui est une vision à long terme notamment pour desservir l'Ouest lyonnais (Tassin) et pour l'Est et qui contrairement au motif avancé n'encourage pas l'étalement urbain qui lui est la conséquence du manque de logements (sociaux) dans Lyon et Villeurbanne ; ✓ le Grand Plan Métro est complètement exclu du Plan de Mobilité ; ✓ l'abandon du métro E est une erreur dogmatique et idéologique ; son abandon n'est pas une alternative à sa réduction de la voiture ;	•

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	✓ les piétons sont les plus pénalisés (très faible évolution) ; prioriser les piétons qui ont perdu en apaisement avec le développement du vélo qui partage tout (Incivilités) ; ✓ quel plan pour l'amélioration de la marche à pied (notamment agrandissement et revitalisation des trottoirs) ; ✓ difficultés présentées par les trottoirs pour personnes avec poussette ou fauteuil roulant (déclivité pour écoulement des eaux, obstacles, passage des « espaces bateaux » ; ✓ créer des bandes piétonnes comme les espaces cyclables à la place des trottoirs ; ✓ mettre des passages piétons avec feu ou ralentisseurs pour traverser les voies cyclables ; ✓ sécuriser les retours chez soi en TCL la nuit tombée (avec un éclairage public même modulé sur le trajet à pied) ; ✓ remettre le nom des rues à chaque croisement pour les piétons ; ✓ développer du transport scolaire alternatif aux cars, par des systèmes de pédibus ; ✓ mettre des bancs publics dans les rues ; ✓ prévoir un tunnel dédié aux mobilités douces sous Fourvière avec un ascenseur de grande capacité permettant de relier le centre du tunnel à Trion, Saint-Irénée, Sainte-Foy ou Le Point du Jour ; ✓ relier par un ascenseur le Bd de la Croix-Rousse au tunnel mode doux ce qui représenterait de nombreux avantages ; ✓ le plan piéton ne prend pas en compte l'accessibilité piéton et cycliste de la ZAC la Fouillouse ZI Lumière à St Priest depuis les principaux arrêts de transports en commun : accès dangereux et impossibilité de promouvoir la mobilité douce pour les employeurs ; ✓ repenser les traversées piétonnes des Voies Lyonnaises pour les rendre toutes accessibles : doivent répondre à la loi handicap ; ✓ accélérer leur développement dans l'hyper centre ; ✓ revoir les accès piétons à l'arrêt C6, côté presqu'île ; ✓ le franchissement des 2 ponts est très dangereux pour les piétons (sur la rive gauche du Rhône pour se rendre à l'IFPEN, à la gare de Feyzin ou de Sérézin depuis Vernaizon ; ✓ trottoirs très mal conçus, mal entretenus et dangereux sur le plateau de Caluire ; ✓ assurer la sécurité pour les piétons (et les cyclistes) : chemin Flin-Duclos, la rue Kayser, l'av. Joachim Gladel ; ✓ augmenter les chemins piétonniers au niveau de la commune de St Genis-les-Ollières ; ✓ difficultés accrues pour les piétons de traverser les voies lyonnaises, y compris pour accéder à un trottoir. • Critique négative sur la piétonisation : L'exagération de la piétonisation de zones au centre-ville nuit aux commerçants ;	
Métro TEOL	Métro-TEOL Thèmes 04 (76 contributeurs)	
	• L'intérêt du métro : ✓ regret de l'abandon du métro qui est une vision à long terme notamment pour desservir l'Ouest lyonnais (Tassin) et pour l'Est et qui contrairement au motif avancé n'encourage pas l'étalement urbain qui lui est la conséquence du manque de logements (sociaux) dans Lyon et Villeurbanne ; ✓ le Grand Plan Métro est complètement exclu du Plan de Mobilité ; ✓ l'abandon du métro E est une erreur dogmatique et idéologique ; son abandon n'est pas une alternative à sa réduction de la voiture ;	•

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	✓ installer des purificateurs d'air sur la ligne D afin de lutter contre les particules fines émises par les pneus et les systèmes de freinage ; ✓ absence d'infos sur l'application TCL quand dysfonctionnements du métro ; ✓ développer le métro en voie propre prioritaire aux feux (le contributeur voulait probablement parler du tramway) ; ✓ pour les stations Charpennes, Bellecour, Saxe-Gambetta... pour l'avenir : les quais et couloirs sont trop étroits et ajouter des accès ; ✓ problème d'accès au quai de la gare de Vénissieux pour les personnes âgées et PMR ; mauvais fonctionnement des escalators ; ✓ problème de fiabilité et sécurité dans le métro pour les personnes âgées ; ✓ quand un plan ambitieux de métro dans l'Ouest Lyonnais incluant les parkings ? ✓ où en est le métro dans l'Ouest lyonnais ? ✓ Le métro ne fonctionne jamais ; ✓ impossibilité de prendre le métro avec un vélo à la main ; ✓ mettre une dépose minute pour voitures près des stations du métro d'Oullins-Gare et Lyon-Sud-Hôpitaux ; ✓ station métro de Gorge de Loup pas facile pour personnes âgées ; • Construire d'autres lignes de métro en prolongeant : ✓ pour desservir le Nord et L'Est de Lyon ; ✓ la ligne A jusqu'à La Soie, Décines, Meyzieu, voire vers l'aéroport Saint Exupéry et Brignais dans l'autre sens en passant par la patinoire et Confluence ; ✓ la ligne B pour desservir Caluire, Rillieux le plateau Nord via la Doua, rond-point place Foch, Sathonay-Camp, centre commercial Auchan chemin Petit et dans l'autre sens après St Genis à l'A450 ; ✓ la ligne B jusqu'à Sathonay-Camp, avec un format RER métropolitain avec le soutien financier de l'Etat ; ✓ la ligne C à Caluire (comme envisagé auparavant : les bus sont trop bondés) ; ✓ la ligne D vers Vaise Industrie ou St Rambert, la Duchère Martinière, Ecully, Champagne, Dardilly pour desservir toute la zone d'activité du Pérolier /Ecully et Caluire voir Sathonay dans l'autre sens et jusqu'à Corbas ; ✓ les lignes du métro (2 à 4 stations par ligne sur des sites accueillant (ou susceptibles d'accueillir) un public important :	
	TEOL • Le projet Ecully – La Duchère – Vaise-Part Dieu semble tout à fait inutile ; • Mettre un métro E et non pas le TEOL qui répond moins bien au besoin qu'un métro pour relier l'Ouest Lyonnais à Bellecour ou Part Dieu ; • TEOL n'est pas adapté pour desservir l'Ouest Lyonnais ; • Revoir le projet TEOL car inadapté : mettre des Tramways ; • A la place du TEOL améliorer/renforcer les capacités de l'infrastructure existante SNCF depuis l'Ouest, qui offre déjà un accès au centre de Lyon, moyennant aussi un effort marqué sur l'intermodalité avec le rail dans tout l'Ouest de l'agglomération ; • Le projet TEOL n'apporte pas de gain significatif en temps par rapport aux solutions existantes (bus + métros) pour aller de Alai à La Part-Dieu ; • Regrette le remplacement du projet de métro de l'Ouest par le TEOL ; • TEOL est une bonne idée à plusieurs points de vue.	

86

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
Tramway	A développer Thème 05A (37 contributeurs)	
	- Faire d'abord fonctionner les trams existants souvent en panne ; - Pas assez fréquents et manque de fiabilité ; - Développer le tram en voie propre prioritaire aux feux ; - Saturation des tramways de l'Ouest lyonnais et augmenter l'amplitude horaire en soirée et les WE ; - Augmenter la fréquence des trams sur la ligne T1 entre 7h et 9h du matin ; - La création de lignes de tramway est bienvenue ; les développer hors de la ville ; permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite, continuer le réseau tramway ; prolonger les ligne à l'Ouest, Sud-Ouest et au Nord en lien avec les métros B et D ; - Pourquoi pas un tram pour desservir le côté Ouest (Ecully et la Duchère très mal desservies) ; - Souhait de voir remplacer la ligne C3 (longue et surchargée) par au moins en tramway au moins dans le tronçon Institut d'Art Contemporain > Cordeliers ; - Créer des lignes de Tram depuis TEOL, lignes B, C et D, Ecully, M6 M7, périphérique sud, nord de la métropole, val de Saône, quais du Rhône ; - Est-il envisagé une ligne tramway à destination de Corbas, Mions ? - Attend la mise en service du tramway T8 ; - Mettre un tram à la place du C6 ; - Aménager une station T3 au niveau de la rue Emilie Decours, à 750 m de la gare de Villeurbanne, dans un quartier où il y a beaucoup d'entreprises et de logements. D'une façon générale les stations du T3 sont très éloignées les unes des autres ; - Fermer le tunnel routier pour y faire passer un tramway gare Part Dieu ; - Reller le plateau de Caluire au centre-ville avec une ligne forte, rapide et fiable tels qu'un tram (ou le prolongement du métro C ou le prolongement du métro B) vers le plateau de Caluire et un terminus au métro Cuire ; - La nouvelle ligne de tram traversant Villeurbanne du nord au sud ne suffira pas ; - Verdir les voies de tram comme sur le campus de la Doua ; - Mettre des tram TCL express entre La Soie et Part Dieu (pour décongestionner le T3 classique, et le métro A), à la même tarification que les lignes classiques ; - Il faudra harmoniser le T3 et le Rhônexpress ; - Revoir l'exploitation du corridor T3 : augmentation fréquence, ajout service express, tram-train Crémieu ; - Renforcer la ligne T6 ; - Prolonger le T5 à Chassieu en correspondance avec LEL ; - Prolonger le tramway T2 jusqu'à Mions ; - Rallonger la ligne de tramway jusqu'au rond-point du Bd des roses à St Priest ; - Reller le Tramway T5 avec le futur T9 en traversant Chassieu présenterait de nombreux avantages : accès à la ZAC, à l'université, correspondances entre la LEL le tram, entrée vers Eurexpo ; - Le tramway de St Priest) à Bellecour est très lent ; - Défend la mise en service d'une ligne de transport dit, « lourd », tramway express partiellement enterré pour le Plateau Nord de la Part Dieu à Rillieux, projet qui devrait être expliqué par SYTRAL ;	•

87

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	- Réaliser une étude d'une ligne de tram ayant pour terminus le pôle grandes écoles Ecully - Eléments très flous concernant la LCO et son insertion dans des quartiers comme celui de Vaise.	
	Mode pas adapté – Difficultés Thème 05B (19 contributeurs)	
	- Conteste les lignes de tram : - pas fiables (notamment pour le T3), bondés, pannes, fréquence trop faible : arrêter le tramway dans la ville qui n'est pas adapté au cœur de l'agglomération ; - comment croire qu'un réseau de tramways de faible capacité et de faible vitesse soit attractif ? - arrêter les lignes qui encerclent l'est lyonnais (redondantes) ; - le métro est plus adapté pour la métropole : le tram n'atteindra jamais son efficacité (fréquence, automatisation, capacité ...) ; - pour l'extension prévue sur la commune d'Ecully (et sur tout l'Ouest Lyonnais) ; - de St Priest Est qui est un gaspillage, le parking relais est vide ; - du T8 qui va passer avenue Pierre Brossolette, étroite et très fréquentée : risques d'accidents ; - cela ne sert à rien et coûte très cher à la société de construire des lignes de tram qui ont très peu d'arrêts. - Difficultés - les lignes T1 et T2 de la presqu'île sont saturées ; - impossible de prendre le tramway à Eurexpo ; - pas de possibilité d'accéder au terminus du T5 ; - le T2 met 35 à 40mn jusqu'à métro Grange Blanche. - Fusionner les lignes T5 et T7.	
Bus, BHNS, CHNS	Réflexions diverses - Incohérence avec le ferroviaire Thème 06A (14 contributeurs)	
	- Le réseau SNCF devrait être associé aux bus, trams et métros ; - Regrette le manque de coordination entre Région/Etat/Sytral pour créer un vrai transport ferré express métropolitain ; - Le transport BHNS Trévoux - Lyon porté par la Région est totalement mal calibré ; plutôt transformer le TER en RER intégré au tarif TCL avec des solutions de rabattement des populations rive droite vers les gares existantes ; - Plutôt mettre des cars desservant les communes et hameaux en direction des gares SNCF plutôt que de doubler les TER existants avec des CHNS ; - Développer encore plus les CHNS ; - Contraintes consécutives au BHNS qui ne va pas en centre-ville avec la disparition du C11, que va-t-il devenir ? Il est fort utile aux personnes âgées, PMR et autres ; le quartier du 3ème arrondissement (rue de l'Espérance) est isolé ; - Développer le BHNS à l'Ouest ; - La création de lignes de bus, BHNS est bienvenue ; - Incohérence apparente entre les lignes ferroviaires et CHNS pour Lyon : - L'Arbresle - Cours (pourquoi pas plutôt un rabattement de Cours vers la gare de Tarare) ; - Lozanne - Lamure-sur-Azergues (doublon du ferroviaire) ; - Villefranche-sur-Saône - Belleville-en-Beaujolais ; - Stratégie à rebours, différente des décisions précédentes pour la ligne 118, 117, 116 et 237 ; - BHNS Trévoux-Lyon : - la liaison Trévoux-Part Dieu (même pas jusqu'à la gare !), est encore repoussée à 2029 ; - tracé pas adapté (n'utilise pas la voie ferrée existante ni le viaduc, descend du plateau de Rochetaillée à Fontaines pour prendre un axe déjà	

88

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	très surchargé, il n'y a aucun arrêt entre Fontaines et la gare de Sathonay ; ✓ nombre de places de parking voitures et vélos en place et prévus insuffisant; ✓ coût exorbitant ; ✓ Prolonger le BHNS à Part-Dieu via le futur pont des Girondins avec station Jaures et Blandan pour raccord au T1.	
	Créer de nouvelles lignes Thème 06B (54 contributeurs)	
	• Créer de nouvelles lignes de bus : ✓ BHNS de rocade ; ✓ pour relier Saint-Germain-au-Mont-d'Or à Lozanne, en desservant plusieurs zones d'activités ou industrielles ; ✓ navettes gare par le centre de Chaponost ; ✓ navettes autonomes pour les zones à faible densité en expérimentation ; ✓ navettes pour relier Orléans Soucieu et Taluyers ; ✓ navettes entre Pierre Bénite et la station de métro d'Oullins ; ✓ St Symphorien d'Ozon – Communay – Temay - Sérézin pour desservir la gare TER de Sérézin du Rhône ; ✓ navette desservant les entreprises de Vernaison, Givors, Grigny sur Rhône ou un partenariat avec elles ; ✓ Est-Ouest pour relier les deux rives de Rhône via le pont de Vernaison ou de Givors par exemple ; ✓ pour desservir les entreprises de la Vallée de la Chimie depuis le sud de Lyon ; ✓ pour relier Millery à la gare de Vernaison ; ✓ pour desservir Pierre-Bénite, propose soit un bus à partir de Limonest avec parking pour se garer, soit une navette ou autre à la sortie de la gare de Perrache ; ✓ de Montagny à Saint-Genis-Laval (métro B) pour renforcer l'intermodalité entre bus, métro et TER en passant par l'av. de l'impératrice Eugénie, l'av. de Gadagne ou par l'av. George Clémenceau puis par maréchal Foch, Barolles gendarmerie, Brignais Gare, Montagny Le Haut, Montagny Le Bas, Montagny – La Giraudière ; ✓ de Francheville le Haut à Oullins directe et Francheville le haut Gorge de loup direct ; ✓ une deuxième directe depuis secteur rue Saint Clair/cours Aristide Briand pour la part Dieu sans devoir prendre une correspondance à square Brosset ou attendre le 38 Montée des soldats ; ✓ qui parte de Charpenne, prenne le tunnel Téo pour aller dans l'Ouest lyonnais ; ✓ directe Mions gare de Vénissieux ; ✓ allant du centre-ville de Mions pour le centre-ville de Lyon ou hôpital de Grange-blanche (ex 62) ; ✓ pour aller de Mions à Vénissieux, à la gare de Saint Priest, au T2 à Saint Priest ; ✓ directe pour relier Mions au centre de Lyon ou au moins une ligne directe Mions - métro D ; ✓ rapide pouvant relier, Corbas ou Mions à la gare de Vénissieux ; ✓ navette pour relier Mions à Saint Exupéry ; ✓ navette expresse du départ des hôpitaux Est/quartier Montchat/gare de Villeurbanne direction l'Ouest Lyonnais/Ecully (pas de desserte pratique de Grange-Blanche à la ligne D du métro ; ✓ pour le Val de Saône (Neuville et communes limitrophes) mettre des petites navettes cadencées ; ✓ de liaison entre Chaponost et Craonne directe ; ✓ gare de Chaponost ou centre de Chaponost passant par la gare jusqu'au métro hôpitaux sud en passant par le plateau pour réduire l'utilisation	•

89

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maître d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	des voitures de Chaponost allant chercher le métro ; ✓ "directs" et augmenter leurs fréquences : exemple le 89 pour Cuers et Technoparc ; ✓ de liaison rapide bus express ou mieux tramway jusqu'à Vénissieux depuis un parking relais conséquent à créer au niveau de l'échangeur 15 (Chaponnay Marennes) de l'A46 Sud ; ✓ de liaison Décines – Rillieux ; ✓ navettes rapides pour relier le centre de Mions à la gare et au métro de Vénissieux, en réduisant les points de rendez-vous (un seul peut être suffisant ?) ; ✓ depuis Trénassets (proche de St Symphorien d'Ozon) jusqu'à St Symphorien s/c (via Simandres) ; ✓ reliant Techid au Val d'Yzeron ; ✓ 21E qui évite les arrêts de la Duchère et du centre de Champagne pour desservir Techid et gagner du temps ; ✓ qui fasse Culre Auchan en plus de la ligne 33 ; ✓ ou une ligne /navette Dardilly-Charbonnières-St Genis-les-Ollières-Brindas (car ou téléphériques) pour les relier à la gare TER Charbonnières et LEOL ; ✓ avec des cars Express pour désenclaver des zones dépourvues d'offre ferroviaire, mais pas seulement sur un réseau radial (dédoubler les lignes SERM) ; ✓ pour l'ensemble du canton de St Symphorien d'Ozon vers les hôpitaux Lyon-Sud et Henri Gabriel (avec suffisamment de fréquences et sans passer par Perrache ni la gare de Vénissieux) qui desservent : ➢ Grammond depuis le bassin stéphanois aux horaires de postes et de journée (et qui redescendent). Soit 5h-8h-13h-17h - 21h ; ➢ St Etienne depuis Grammond, pour que d'avantage de personnes décident de s'installer sur Grammond ; • Souhaite des TC reliant les communes périphériques (de Rillieux à Meyzieu /Décines) sans passer par le centre-ville ; • Prévoir un funiculaire pour desservir le plateau de Saint Rambert ; • Faire un vrai réseau de bus de nuit toute l'année et dans tout le territoire pour les gens qui travaillent de nuit au lieu de changer le look des bus ; • Passer à des bus électriques ou à hydrogène pour réduire l'empreinte carbone ; • Demande remise à jour du projet d'une ligne (métro ou aérienne) reliant l'Hôpital Lyon Sud aux Sept chemins ; • Les transports doivent aussi aller de l'extérieur de LYON vers l'extérieur de LYON, sans traverser LYON (tous ne doivent pas aller vers le centre de LYON depuis les extérieurs de LYON) ; • L'électrification du parc des bus a été totalement oubliée (en contradiction avec les scénarios de l'évaluation environnementale)	
	Fréquence et plage horaire – Bus saturé - Pannes - Informations Thème 06C (146 contributeurs)	
	• Horaires, fréquences, temps de trajet, qualité du service, synchronisation des horaires : ✓ que l'offre de transports en commun, en particulier les bus, soit augmentée, en améliorant leur fonctionnement, l'amplitude, le cadencement et les fréquences, surtout la nuit, les fins de semaine, WE, vers les métros et dans les banlieues : ➢ bus 11,12 et 14 pas assez nombreux aux heures de pointe et aussi après 19h ;	•

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	➤ dégradation du réseau TCL avec entre autres la suppression des bus C4 et 14 tous les samedis ; ➤ tel le 10E par ex, de ceux sur l'Est lyonnais, pour le Blarticulé sur la ligne C3, du bus 39 et sa plage horaire les WE et les vacances scolaires ; ➤ plus de bus en soirée et augmenter l'amplitude horaire en soirée et les WE pour desservir l'Ouest, depuis Cuire en direction du bourg de Caluire ou de Sathonay et Rillieux, aux heures de pointe secteur de Vaise ; ➤ ajouter des rotations sur la ligne de bus 89 express dans le sens montant, aux heures de pointes ; ➤ renforcer la fréquence aux heures de pointe et surtout le soir : lignes 10/21/89 ; ➤ revoir les fréquences du 87 et du 62 en début et fin de journée car le manque de ponctualité (problème du circuit) ; ➤ renforcer la fréquence pour les lignes de bus d'Oullins et Pierre-Bénite pour rejoindre le métro à la Gare d'Oullins ou à l'hôpital Lyon Sud ; ➤ fréquences des navettes SA et SB insuffisantes et améliorer la desserte du bus 2 dans le sens inverse rue Chazières ; ➤ augmenter les fréquences des lignes existantes : à Saint Genis les Ollières l'offre de transports collectifs et leurs fréquences sont nettement insuffisantes ; ➤ augmenter la fréquence des lignes 10, 21 89/89D ; ➤ augmenter la fréquence des navettes S6, également tard le soir (vu son arrêt aux Terreaux) ; ➤ temps de trajet trop long (plus d'une heure pour rejoindre Ecully, La Part-Dieu, Villeurbanne) : mettre des trajets directs ; ➤ Il n'y a pas de bus 87 le dimanche ; ➤ mettre un bus/car qui fasse un trajet direct du centre de Mions à la gare de Vénissieux, sans arrêt, sans détour. ; simplement 2 le matin et 2 le soir suffiraient ; ➤ rajouter des bus ligne 118 (Villefranche-Vaise) ; ➤ échelonner les fréquences des bus des lignes 22/23/64 qui passent systématiquement aux mêmes horaires et les répartir pour desservir St Didier (+ tous les arrêts vers Vaise) ➤ mettre plus de bus ou des bus plus grands sur la ligne 15E entre Irigny gare d'Yvours et place Bellecour ; ➤ temps de trajet trop long du n°11 de Messimy à Oullins : modifier le trajet jusqu'au terminus du métro B au HCL Lyon Sud ; ➤ amélioration à prévoir sur les lignes S5, C2, desserte du Radiant, bus 38, pour la fréquence pour les bus 9, C13, 77, 40, 33 et 38, donner la possibilité de transporter les vélos (Montée de la Boucle et des Soldats) ; ➤ rétablir les horaires du bus 217 Val d'Oingt/Tarare le samedi de 9h 30 pour laisser le 1/2h de plus pour faire les courses à Tarare ; ➤ pour le bus navette S4, demande que la rue Chazière soit desservie, un arrêt à la mairie du 4ème et une fréquence plus adaptée (30 mn par ex.) ; ➤ décaler les départs des bus 45 et 2 (meilleure alternance des horaires) qui partent du même point en même temps,	

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	desservent tous les deux la rive de la Saône et Vaise pour aller au même endroit ; ➤ augmenter le réseau de lignes de bus "circulaires/ou transversales " dans l'Ouest (tels que la ligne 122) ; ➤ ligne 111 Vienne-Vénissieux : trajet trop long pour Lyocéens et collégiens de St Symphorien s/C à cause de la boucle par Sérézin - Ternay-Communay : mettre une ligne depuis Trénassets jusqu'à St Symphorien s/C (via Simandres) ; ➤ ligne 21 : remplacer les bus standards par des bus articulés ; ➤ refonte des lignes 89/89D : mettre une ligne qui desserve tous les arrêts avec la fréquence actuelle et une ligne directe desservant uniquement les arrêts entre Porte de Lyon et Cuers avec fréquence renforcée ; ➤ faire passer des bus relais à la même fréquence que les métros et non toutes les 10 minutes ; ➤ améliorer la régularité des bus, les temps de parcours : horaires non respectés : bus régulièrement en retard de 10 à 20 mn ; ➤ bus en moindre quantité le dimanche ; ✓ vitesse excessive des bus (sur la voie bus Lacassagne) ; ✓ stop à la nuisance sonore des bus ; ✓ se félicite de la mise en place de la ligne express entre MORNANT et Hôpital Lyon sud mais dont il faudra renforcer la fréquence et mettre une voie bus afin d'éviter le secteur surchargé des 7chemins à Vourles ; ✓ la commune de Mions est bien desservie en TC ; - conserver l'arrêt du passage du bus 87 tous les dimanches et jours fériés pour garder le calme ; • Bus bondés : ✓ et pas toujours accessibles aux poussettes et fauteuils ; ✓ bus 4 bondé entre 7h et 8h tous les jours à trois arrêts du départ de la ligne : Impossible d'arriver à l'heure en centre-ville ; ✓ le C14 est archi bondé, pas de bus articulés ; ✓ renforcer la ligne C13 (bus blindés) ; ✓ bus 15, 37,89 saturés ; ✓ sur la ligne du C3 dans le tronçon Institut d'Art Contemporain > Cordeliers > ; ✓ la ligne 14 commence doucement à être saturée ; ✓ pour ceux qui desservent Caluire ; ✓ mettre plus de bus et de plus grande capacité pour développer les TC ; ✓ mettre plus de bus entre Givors/ Lyon (surtout le matin à l'heure de pointe) ; ✓ mettre des bus de 24 m sur les lignes T3, C3, C6 ; ✓ saturation des bus de l'ouest Lyonnais ; ✓ aux heures de pointe à St Laurent de mure, St bonnet de Mure St Priest côté RN 6, et plus loin dans l'Est Lyonnais ; ✓ ajouter des bus 89 au départ de Vaise (saturés, en retard, annulés, décalés) notamment entre 7h45 et 9h15 ; ✓ renforcer le bus 15 ; ✓ bus 89 bondé à la gare de Vaise le matin et en fin de journée : passages pas assez fréquents ; ✓ ligne 9 bondée le matin : fréquence plus courte Rue de St clair/cours Aristide Briand ; ✓ aux heures de pointe et surtout le soir : lignes 10/21/89 ; ✓ bus C2 pleins, temps de trajet long, départs mal répartis • Bus en panne, mauvais fonctionnement, fiabilité, confort : ✓ pannes répétées ; ✓ problèmes récurrents avec la ligne C9 incitent aux incivilités ;	

92

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	✓ les bus n'avancent pas ; ✓ Les lignes de bus qui permettent de rejoindre le métro mettent trop de temps pour dissuader de prendre la voiture ; ✓ les bus depuis Cuire en direction du bourg de Caluire ou de Sathonay et Rillieux sont trop lents ; ✓ durée pour trajet en bus entre Chaponost et Oullins trop long (1h) ; ✓ le bon fonctionnement des bus est perturbé par les pistes cyclables ; ✓ mauvais fonctionnement des lignes de bus 62 et 67, C12 et 35 ; ✓ manque de fiabilité sur la ligne 31 ; ✓ rendre les salaires plus attractifs pour les chauffeurs de bus ; il y aurait moins de bus manquants à la suite des arrêts des chauffeurs non remplacés ; ✓ manque de chauffeurs et la plupart pas professionnels ; ✓ ligne 76 : problème des arrêts à la demande (Condorcet) non respectés ; ✓ passer en électrique les bus de la ligne 24 pour plus de confort ; ✓ passer aux bus électriques sur la ligne 34 pour diminuer le bruit et les émissions polluantes ; ✓ à Vaise, quand le chauffeur est juste parti, et attend au feu dans la gare, permettre aux personnes de monter • Informations, communications, application : ✓ Informations des passages manquantes à certains abris bus ; ✓ une desserte de qualité et des horaires synchronisés entre ce qui est imprimé aux arrêts de bus, fournis par l'application qui confond des arrêts qui sont face à face comme Brignais mairie par exemple, et ce que donne certains affichages aux arrêts de bus ; ✓ équiper les arrêts d'affichages dynamiques indiquant les temps d'attente en temps réel et les perturbations éventuelles ; ✓ installer un voyant lumineux qui s'allume lorsqu'un usager attend, afin d'alerter le conducteur et éviter que le bus ne passe sans s'arrêter ; ✓ mettre une date précise pour la phase de rénovation et amélioration de la ligne C pour le doublement de la voie entre Hénion et Cuire (comme pour les autres phases ; ✓ la ligne structurante prévu par le tunnel de la Croix-Rousse sera-t-elle une double voie de tramway dans le tunnel mode doux ou une voie de bus dans le tunnel routier avec une autre dans le tunnel routier ? Si oui à quelle date ? ✓ est-il prévu de relier par ascenseur la ligne structurante passant dans le tunnel de la Croix-Rousse au Bd de la Croix-Rousse ? ✓ Publier chaque année un bilan des modalités de transport, leur part en fréquence, en nombre de km, ceci pour chaque territoire du Rhône ; cesser de parler de l'évolution de chaque modalité ; ✓ l'EMC2 est la seule source fiable, mais est remplacée par l'EMA qui est une manipulation ; • Autres propositions d'amélioration : ✓ distance arrêt de bus >1,5km St Didier au Mt d'Or ; ✓ développer les bus en voie propre prioritaires aux feux ; ✓ les bus ne sont pas adaptés pour desservir la ligne droite longeant le périphérique entre St Fons et Partilly ; ✓ intégrer les arrêts de St Romain centre dans le parcours normal du 43 pour rejoindre Neuville ; ✓ avec l'arrivée de TEOL à Alai, prolonger la ligne C19 jusqu'à Alai avec des arrêts à Francheville Taffignon (le déplacer sur l'avenue du Châter, au niveau du bus 14), Chantegrillet arrêt commun avec le bus 14, Chauderale, Les Genêts et	

93

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maître d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	Aquavert ; avec une cadence toutes les 6 minutes ; ✓ bouchons et bus ne pouvant pas être contournés à l'arrêt ou en panne sur les bords de Saône (Neuville-Fontaines) ; ✓ le détour du 12 par Brignais pour aller au métro à St Genis Laval le pénalise ; ✓ mettre des abris à tous les arrêts, avec des assises adaptées pour tous, se protéger du froid, de la pluie et du soleil l'été et du vent avec pourquoi pas les végétaliser pour offrir de l'ombre et de la fraîcheur en été, tout en améliorant l'esthétique urbaine ; ✓ ajouter des corbeilles de propreté pour éviter les déchets et maintenir les lieux agréables ; ✓ mettre des prises USB-C pour recharger son téléphone en attendant le bus ; ✓ améliorer la desserte en bus de Chasselay en créant des lignes en boucle, en fusionnant les lignes 21 et 43 (boucle entre Gare de Vaise/ Limonest/St Germain/Aibigny/Gare de Vaise, dans les deux sens) ; ✓ créer de nouveaux bus "directs" et augmenter leurs fréquences : exemple le 89 pour Cuers et Technoparc ; ✓ une meilleure desserte d'autobus pour la ligne 86 (matériel de qualité, fréquence et plus grande amplitude d'horaires) sur la voie Lyonnaise en travaux route de Paris ; ✓ quand seront mis en service des bus électriques pour le 87 et 62 dans le périmètre charbonnier. Yves Farge. Louis Blierot ? à Mions ? ✓ les bus et trolley sont très inconfortables voire inaccessibles pour les personnes qui ne peuvent pas rester debout ; Le n°72 est d'un inconfort absolu ; ✓ remplacer les cars du Rhône par des bus TCL standards (plus facile d'accès pour les personnes à mobilité réduite, les familles avec poussettes, affaires encombrantes etc. ; ✓ faire rallonger la nouvelle ligne 122 ou mieux la connecter depuis le haut de Chaponost ; ✓ réorganiser la ligne 88 avec un itinéraire plus direct, une fréquence améliorée et une meilleure adaptation aux horaires scolaires et professionnels ; ✓ faire passer la ligne 24 en direction de Grange Blanche via la rue Guillaume Paradis afin de faciliter la correspondance avec l'arrêt de métro Laënnec ; ✓ demande de revoir les plans de circulation et de les optimiser en faveur des lycéens usagers, notamment pour le bus 454 dans le village de Molré (69620) supprimé sans information, remplacé par le 470 inadéquat (trop tôt le matin et trop tard le soir, durée du trajet trop importante : plusieurs lycéens concernés) ; ✓ souhait du rétablissement de l'arrêt sur la ligne de bus 27 en direction de Vieux Lyon, à l'angle entre le quai J. Courmont et la rue de la Barre, c'est-à-dire entre l'arrêt Pont Guillotière Rd et l'arrêt Bellecour Le Viste ; n'a pas eu de réponse à son courriel au président du SYTRAL ; ✓ souhaite le rétablissement de la ligne 116 dans son intégralité (Cours-Lyon Gorge de Loup) ; ✓ prolonger le parcours du bus 237 jusqu'à L'Arbresle au lieu d'avoir une correspondance entre 2 bus à Tarare.	
Transports en commun	Tarification – Gratuité - passe-mobilité rentabilité – Application - Incivilités Thème 07A (65 contributeurs)	
	• Tarification , abonnement : ✓ tarifs trop élevés, surtout par rapport au service : incitation à la fraude ;	•

94

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	✓ conteste les montants et modes de tarification : n'incite pas à abandonner la voiture ; ✓ 28 Euros pour aller/retour de LYON à l'aéroport est trop élevé ; ✓ prix du ticket qui augmente ; ✓ abonnements TCL/SNCF pas valables à l'année ; ✓ conteste le nouveau système de paiement moins avantageux que le précédent avec ticket unique ; ✓ demande d'un billet commun TCL-RER (soit-disant en bonne voie depuis trop longtemps) ; ✓ favoriser les TC gratuits en centre-ville pour tous les habitants de la Métropole ; ✓ souhaiterait donc la gratuité ou un tarif très réduit sur les TCL à l'intérieur de la commune de Francheville ; ✓ tarifs des TC élevés pour les familles nombreuses ; ✓ mettre une billetterie unique métro - car - tram train - train sur l'aire métropolitaine ; ✓ quand le tarif unique TCL SNCF banlieue lyonnaise ? ✓ mettre une tarification unique TER/SYTRAL ✓ demande la gratuité des TC : ➢ dans toute l'agglomération ; ➢ pour les plus de 65 ans à l'instar d'autres collectivités ; ➢ pour les plus de 75 ans dans la journée ; ➢ pour les bus en maillage de proximité pour inciter à supprimer la voiture mais les trajets longs (métro, tramway) peuvent rester payants ; ➢ comme à Dunkerque ; ✓ mettre des tarifs attractifs encourageant la réduction de la voiture ; ✓ proposer des tarifs attractifs et des abonnements flexibles (ex : ticket journée, abonnement modulable, réductions pour familles et étudiants) ; ✓ souhaite une réduction du prix lorsqu'un déplacement nécessite 2 tickets ; ✓ mettre en place des incitations financières pour ceux qui abandonnent leur voiture au profit des transports en commun ; ✓ supprimer les zones tarifaires trop contraignantes qui pénalisent les trajets longs ; ✓ prévoir des réductions des tarifs lors des événements ; ✓ souhait d'un ticket unique sur toute la métropole pour la journée entre différents modes de transport ; ✓ créer un pass mobilité métropole (un seul abonnement tous modes de transports) ; ✓ demande une tarification qui réponde à une stratégie multimodale ; ✓ mettre des tarifs plus doux avec package TER ; ✓ simplifier la tarification ; ✓ arriver à une billetterie unique entre TER et bus/métro et correspondance des horaires ; ✓ instaurer un ticket unique TCL/SNCF, en particulier pour les voyageurs occasionnels ; ✓ rendre possible l'achat de tous les types de billets en ligne ou dans les bus (il n'est pas possible d'acheter un ticket famille dans une commune en dehors de Lyon, ni dans le bus) ; ✓ une tarification combinée TCL/TER mensuels, mais aussi à la semaine, à la journée ou au voyage unitaire pour ne pas avoir à cumuler deux titres de transport ; ✓ souhaite une carte de TC pour tous les territoires et tous les modes de transports, avec un décompte ajustable automatiquement en fonction des déplacements (TER, TCL, Car AURA, Colibri, STAS, TAG...) à l'instar de la carte OPAL à Sydney en Australie : améliorer la carte OURA ; ✓ développer les agences de mobilité avec abonnements multimodaux ;	

95

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maître d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	✓ Mettre une tarification combinée TCL/TER pas seulement pour les abonnements mensuels, mais aussi à la semaine, à la journée ou au voyage unitaire et ne pas pénaliser les communes en périphérie de la métropole, qui sont mal desservies ; ✓ proposer une tarification spécifique aux personnes n'empruntant que des bus (comme à Londres) ; ✓ faire en sorte lors du paiement par CB sans contact que le meilleur tarif soit retenu in fine et non une somme de ticket à l'unité (Exemple : je paye à 20h pour un aller-retour alors je bénéficie du prix du ticket soirée et non 2 x un ticket standard) ; ✓ attendre une seule carte unique et tarif augmenté envoyé à domicile ; • Incivilités, violences : ✓ les pannes récurrentes incitent aux incivilités ; ✓ faire face aux incivilités : peu de personnes valident ; ✓ ajouter des corbeilles de propreté ; ✓ réduire l'insécurité dans les TC lyonnais et la création d'une police métropolitaine des transports avec le concours des communes ; • Application : ✓ l'application TCL n'est pas fiable ; ✓ créer ou développer une application unique : ➢ qui regroupe tous les moyens de transport, y compris les cars du Rhône, les taxis et le covoiturage ; ➢ qui mette des informations permettant d'avoir + de réactivité lors d'incidents et d'avoir une traçabilité (des infos pour les usagers d'autres réserves au service de sécurité) ; ➢ pratique pour planifier les trajets (notamment depuis les Monts du Lyonnais) vers le Grand Lyon ; ➢ qui permette un suivi en temps réel des bus et permette de voir les horaires ; ➢ qui facilite l'achat de billets ; • Mettre en place un suivi en temps réel des écrans d'affichage à tous les arrêts ; • Difficultés pour trouver sa ligne pour les cars du Rhône : faire apparaître les lignes sur Google Maps.	
	Fréquence – horaires – fiabilité – Pannes – Implantation des arrêts – Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application – Correspondance entre les réseaux bus, métro et tramway Thème 07B (53 contributeurs)	
	• Horaires, fréquences, durée : ✓ durée et horaires des TC pas compatibles ; ✓ durée, horaires, irrégularités, capacité des TC dans Lyon pas adaptés ; ✓ sortir en TC le dimanche est dissuasif surtout pour rentrer (temps d'attente trop long entre 2 véhicules) ; ✓ arrêter les horaires de vacances scolaires sur le réseau TCL (beaucoup de gens travaillent pendant ces périodes) ; ✓ fréquences des lignes insuffisante hors centre ; ✓ manque de desserte le soir (maillage et la fréquence jusqu'à minuit au moins) et les vendredis, samedis et les WE ; ✓ l'amplitude, la fréquence et donc l'offre en TC n'est pas suffisante en dehors des heures de bureau classique, notamment après 20h ; ✓ mettre davantage de bus sur les horaires les plus chargés pendant les horaires de travail et les plus pratiques ; ✓ temps de correspondance et de trajets des TC trop longs ; ✓ à la gare Perrache le 46, le 49 ou le C21 passent en même temps ;	•

96

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	✓ manque de car ligne 142 (vacances scolaires, le soir) et ligne 116 ; ✓ mettre un écart entre les bus et pas 2 à la suite (à Mions) ; ✓ renforcer la ligne 14 ; ✓ augmenter la fréquence des cars du Rhône ainsi que celle du TCL 98 à Sain Bel ; ✓ pour le bus 217 de 9H 30 Val d'Oingt à Tarare : laisser ¼ h de plus pour le temps de faire les courses à Tarare ; ✓ développer l'offre en TC avec des grilles de dessertes complémentaires (fréquence, amplitude) et les capacités au niveau de Vernalson ; • Fiabilité, coordination : ✓ vante les infrastructures mais condamne la ponctualité ; ✓ qualifie le réseau TCL comme lamentable plus particulièrement pour les étudiants (pannes,) ; ✓ conteste la fiabilité du réseau de transport (pannes, dimensions, accès PMR fréquences trop faibles des bus relais) et pas de compensation ; ✓ mettre des TC plus fiables pour limiter la voiture ; ✓ la fiabilité et donc l'offre en TC n'est pas suffisante en dehors des heures de bureau classique, notamment après 20h ; ✓ transports en commun pas à la hauteur ; ✓ faire mieux fonctionner l'existant avant de vouloir développer le réseau ; ✓ conteste la situation après 19h pour les TC vers Laurent Bonnevey ; ✓ améliorer la coordination entre les lignes de bus desservant l'ouest lyonnais et la station B du métro à Oullins ou St Genis-Laval ; ✓ améliorer les correspondances entre les différents modes de transport (bus, tram, TER, vélo, covoiturage...) ; ✓ sur la ligne de St Priest assure-t-on bien les liaisons pour le lycée sans retard ou défaut ? • Souhait que le terminus de l'Hôtel de ville de la ligne 19 qui vient du Pérollet soit maintenu et ne s'arrête pas à Saint Paul ; • Problèmes d'affichage lorsqu'il y a plusieurs lignes sur un tronçon commun ; • Absence des personnels TCL pour informer les usagers en cas de perturbations ; • Pourquoi les deux lignes (62 et 67) qui partent de Mions vont toutes les deux à gare de Vénissieux ; • Intégrer le réseau du département (cars du Rhône) ; • Etablir un périmètre des transports au-delà de la Communauté urbaine de Lyon, et coordonner les réseaux existants (hors SNCF) ; • Maintenir les correspondances bus-métro à Hôtel de Ville ; • Mettre une station du C2 desservant la gare de Sathonay-Rillieux ; • Mettre en accessibilité des arrêts de bus ainsi que leur aménagement standard (abribus et panneaux d'information) plus particulièrement au niveau de Vernalson ;	
	Inconfort dans le métro A, le C3, le T1. Faciliter la mobilité multimodale – Développer d'autres modèles complémentaires, innovants Téléphérique, funiculaire Thème 07C (20 contributeurs)	
	• Pour se passer des voitures il faut des TC efficaces ; • Coordonner les réseaux TER/TCL avec des tarifs intégrés et des horaires compatibles entre les différents modes ; regrette que la nécessaire coordination entre les réseaux TER et TCL ne soit pas prise en compte dans le PMTL ; • Développer les actions qui inciteront les usagers de sereinement envisager un changement de moyen de	•

97

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maître d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	transport au cours de leur trajet en facilitant la mobilité multimodale ; - Concernant l'intermodalité, le Département du Rhône est totalement absent des pilotes et partenaires ; - Encourager une approche flexible et adaptée à tous les modes de circulation (avec des solutions intégrées qui répondent aux besoins des habitants) ; - Essayer de financer des véhicules intermédiaires électriques aux petites communes en voiture type partagée ; - Informations discordantes pour assurer un bon report modal, liées à la cohabitation de différents systèmes ; travailler pour le rapprochement des correspondances ; - Mettre en place de véhicules autonomes pour rejoindre rapidement et fréquemment les villes de la CCVG vers Lyon et stations métro ; - Compléter l'offre de transport autour de Vénissieux avec des extensions / création de métro vers l'Est bénéficiant de parking relais ou de tirer parti de l'offre SNCF ; - Approfondir la question de l'intermodalité dans l'Ouest lyonnais, notamment à l'arrivée de TEOL (différentes formes à imaginer) ; - Pourquoi le CS va être remplacé en automne avec une moins bonne offre et ne rendra plus du tout le même service ; - Définir un schéma de rabattement pour le sud-ouest lyonnais en fonction de la typologie de chaque pôle d'échange ; - Téléphérique – Funiculaire - Floclie : ✓ regrette l'abandon des téléphériques d'accès aux collines ; ✓ pourquoi pas un téléphérique pour relier gare de Vaise à la Duchère ? ✓ prévoir funiculaire pour desservir le plateau de Saint Rambert ; ✓ étudier un transport par câble (le moins coûteux) pour un itinéraire Piscine de Vaugneray-Aqueducs de Chaponost-Gare de Francheville-Chassagnas-métro de Gerland- Gare de Vénissieux ; ✓ aménager une "floclie" ou son équivalent dans le tunnel de la rue Terme pour l'accès des Croix Roussiens aux TC de la presqu'île ; - Navette fluviale : ✓ mettre une navette fluviale avec plus d'arrêts que ceux prévus par le plan actuel ; ✓ poursuivre le développement du fluvial à prolonger au-delà de Vaise vers Fontaines ; ✓ le transport collectif fluvial prévu est une excellente idée, mais mettre le terminus à Fontaines-s/S et pas à Vaise avant 2030 ; ✓ combiner le fret Fluvial ou ferroviaires avec de la cyclo logistique dans les pôles du périmètre géré par le SYTRAL, à condition de desservir suffisamment d'habitants.	
	Dessertes banlieue à banlieue - Secteurs mal desservis - l'Ouest Lyonnais, l'Est lyonnais, Lyon, Monts du Lyonnais, communes diverses Thème 07D (193 contributeurs)	
	- Ouest lyonnais : ✓ manque de transports en commun ; mieux desservir l'Ouest en TC sans supprimer les voies de voitures ; ✓ l'Ouest restera enclavé avec la suppression du métro ; ✓ pas de continuité entre les modes de transports dans l'Ouest Lyonnais ; ✓ pourquoi tous les investissements sont tous côté Est et rien à l'Ouest ? Impossible de rentrer à Tassin après minuit ; ✓ tout est pour la presqu'île, rien de prévu pour l'Ouest lyonnais et le Nord-Ouest ; ✓ l'Ouest lyonnais qui manque de TC lourds devrait être la prochaine priorité ;	

98

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maître d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	✓ ne pas attendre 2040 pour la ligne Part-Dieu /Ecully ; pourquoi ne pas prolonger la ligne au-delà du campus et alléger la demande de densification ou bien limiter le projet au Pérolier avec un parking relais le temps de trouver un terrain d'entente ; ✓ Neuville pas assez desservie, surtout en soirée et fin de soirée ; ✓ Ecully et la Duchère très mal desservies ; ✓ conteste le T9 : ses travaux, l'Est est déjà desservi, aurait dû être dans l'Ouest ; ✓ Impossible de se séparer de sa voiture depuis l'Ouest pour : ➢ aller à l'OL Vallée (LDLC et aux compétitions sportives en tous genres) ; ➢ la vie culturelle au centre de Lyon, la Bourse du Travail : (service dégradé après 20h et nul à 23h) ; ✓ créer une ligne pour relier Saint-Germain-au-Mont-d'Or à Lozanne, en desservant plusieurs zones d'activités ou Industrielles ; ✓ développer Trams et BHNS à l'Ouest ; ✓ Il n'y a pas de projet TC lourd à court terme pour desservir l'Ouest vers Bellecour ou La Part-Dieu ; ✓ mieux desservir l'Ouest Lyonnais avec des lignes de bus + avec accès directs au centre de Lyon ; ✓ développer le métro à l'Ouest (la Duchère), prolonger le B, à l'Ouest, Sud-Ouest et au Nord ; ✓ désenclaver la Duchère qui est très mal desservie en TC par rapport à l'Est (ne bénéficie ni de tram, ni de métro) ; rien de prévu avant 2035/2040 pour le C6 ; ✓ des secteurs très mal desservis (Dardilly) surtout le dimanche ; ✓ mieux desservir Dardilly le soir, depuis la gare Part-Dieu et depuis Vaise ou Gorge de Loup ; ✓ améliorer la desserte de Techlid côté campus SEB depuis Dardilly et La Tour de Salvagny ; ✓ prolonger le métro de Vaise à la Duchère (paupérisée et enclavée) , la Sauvegarde, le centre Champagne, le Techlid (où des dizaines de milliers de personnes travaillent), Limonest, puis Lissieu ; ✓ mettre des bus en plus en soirée pour desservir l'Ouest jusqu'au centre du village d'Ecully ; ✓ pour le Val de Saône (Neuville et communes limitrophes) mettre des petites navettes cadencées ; ✓ étudier une solution structurante le long de la Saône autre que le ferroviaire, la solution BHNS ou tramway le long de la Saône n'a jamais été étudiée ; ✓ dans l'Ouest Lyonnais où il y a de nombreuses entreprises améliorer l'offre de transports en commun (nombre et fréquences des bus, notamment C6 et 89) : bus bondés à Vaise, mauvaises correspondances ; ✓ desservir l'Ouest et le plateau du 5e par plusieurs lignes de tramway/BHNS pour couvrir une plus grande zone ; ✓ améliorer le pôle d'échange de Vaise ; ✓ l'accès au cimetière de Cailloux-s/Fontaines par la rue de la paix est difficile pour les personnes à mobilité réduite ; aménager une nouvelle voie plus à l'Est et un parking ✓ développer des transports vers les plateaux, l'Ouest Lyonnais, le Val de Saône ; ✓ desserte en bus du centre de Saint Romain trop faible ; ✓ augmenter les fréquences des lignes de bus (surtout les lignes 10, 31 et 89) ; ✓ Quincieux et St Germain au Mont d'or → ligne TC 96 pour rejoindre Neuville : offre insuffisante. Pas possibilité de rejoindre sans rupture de charge redhibitoire les autres communes du territoire (ex	

99

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	St Germain, Genay ou Massieux en bus...), ou encore St Germain → Poleymieux ou St Didier en bus....) et la desserte St Germain Vaise est impossible ; ✓ réduire le temps de trajet sur la ligne Car du Rhône 116 (Tarare gare → Lyon Gorge de Loup) ; ✓ relier Tarare et Vindry sur Turdine à Gorge de Loup via l'autoroute A89 avec un itinéraire express ; ✓ plus de rotations entre Lyon et Tarare avec la ligne 116 et conserver l'ancien itinéraire de la ligne via la Rn7 (ou D307) ; ✓ liaison Villefranche/Bourg-en-Bresse déficitaire en termes de mobilité ; ✓ se coordonner avec les entreprises du secteur du Campus SEB, Feu Vert, les ESAT du Chemin des Cuers ; ✓ demande qu'une ligne directe de Cours à Lyon soit mise en place sans correspondance à Tarare (pour ne pas avoir à justifier à Tarare que l'on est bien monté à Lyon ou à Cours) ; ✓ Ecully mal desservie : ➢ alors qu'il y a 20 000 habitants, des étudiants le site SEB ; ➢ la ligne de train Saint Paul Lozanne n'a pas été transformée en TER comme prévu en 2012 ; ➢ la gare des Mouilles et celle de Flachère n'ont que 2 trains ; ➢ un temps de parcours allongé de la ligne 55 pour aller à Perrache ; ➢ la ligne 4 qui desservait le campus a été supprimée, remplacée par C6 qui a été détournée ; ➢ le terminus de la ligne 19 déplacé à St Paul ; ➢ difficultés pour rejoindre la presqu'île ; ➢ la gare métro de Gorge de Loup pas facile pour personnes âgées ; ➢ pour aller à Lyon et dans les communes des Monts d'Or ; ➢ ne pas conditionner tout renfort de lignes par de la densification de logements : c'est un rattrapage du déficit existant dont il est question ; ➢ le réseau de TC sur ECULLY s'est dégradé depuis le début du mandat de la métropole ; ➢ suppression du service direct entre le campus et le centre de Lyon sur la ligne C6 ainsi que la modification du terminus de la ligne 19 ; ✓ à partir de Clivrieux d'Azergues pour la ligne 118 ; ➢ temps de trajet trop long par rapport à la voiture ; ➢ fréquence toutes les 15 mn en heure de pointe c'est bien, mais pas adaptée en heures creuses, le soir et le Week End ; ➢ les cars qui ne peuvent pas emprunter le tunnel dédié de la gare de Vaise (augmentation de la durée du trajet) ; ➢ il n'y a plus de voie dédiée sur la nationale (bouchons) ; ➢ traverser le centre de Champagne au Mont d'Or en heure de pointe et s'arrêter à des arrêts TCL alors que l'on passait facilement dans des rues à l'arrière de Champagne ; ➢ cars bondés à Clivrieux d'Azergues ; ➢ avoir 4 cars ou métro différents pour un trajet n'est pas acceptable ; ➢ obligation, à partir de la gare de Clivrieux d'Azergues de passer par 3 ou 4 correspondances en gare pour se rendre directement dans Lyon ; ✓ les déplacements vers des communes limitrophes (ou inter-communes de l'ouest lyonnais) restent trop long et complexes : depuis Craponne la	

100

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	la plupart des bus se dirigent vers gorge de Loup ; plus d'une heure pour rejoindre Ecully, La Part-Dieu, Villeurbanne) ; mettre des trajets directs ; dans le secteur de St Genis-les-Ollières absence de ligne transversale et TC limités (seul le bus 72 et bus scolaires) ; ✓ Savigny très peu desservie par les transports en commun ; ✓ la vallée du Reins est très mal desservie en TC : une seule ligne fonctionne le mardi matin pour aller à Amplepuis (5 communes en amont) ; un service de transport d'utilité sociale (TUS) à mettre en place en concertation avec SYTRAL et la COR serait le bienvenu ; faire une campagne de communication auprès des élus, des associations et des habitants pour faire connaître ce service ; - Est lyonnais : ✓ est oublié, mal desservie, notamment St Priest où l'accès aux TC est trop long ; ✓ les transports en commun au Sud Est sont quasi inexistantes comme à Mions : temps de trajet très longs ; ✓ fréquence trop faible des bus ; ✓ demande desserte simple, rapide moins onéreuse, du terminal 1 de St Exupéry depuis Lyon ; ✓ la presqu'île et l'Est sont privilégiés ; ✓ des secteurs très mal desservis (Chassieu) surtout le dimanche ; ✓ les dessertes de Tassin et au Sud sont insuffisantes ; ✓ développer des transports vers l'Est avec la liaison avec Crémieu et/ou la centrale du Bugey ; ✓ la ZI Chassieu-Saint-Priest est inaccessible en TC ; ✓ rien de prévu rien pour Chassieu et Genas alors que le T5 Est à portée de voiture ; ✓ respecter les villes limitrophes, notamment à l'Est ; ✓ la partie au sud de l'A43 est sans aucun mode de transport rapide (contrairement à la partie nord ; ✓ manque une navette pour aller à Eurexpo les jours de salon depuis Chassieu, alors que le bâtiment qui les accueille est sur la commune ; ✓ mettre une ligne rapide pouvant relier, Corbas ou Mions à la gare de Vénissieux avec un Parc relais ; ✓ la desserte actuelle (Genas, Meyzieu) n'était pas suffisante, de même que les liaisons entre les communes périphériques ; ✓ améliorer la desserte et TC du parc technologique avec communication sur les modes doux et les correspondances pour la ligne de tramway ; ✓ réaliser les liaisons lourdes Centre - Ouest et Centre - Plateau Nord en priorité d'autres projets avant l'horizon 2040 ; ✓ le Plan ne traite pas de façon coordonnée des liaisons entre LYON et l'Aéroport ; ✓ le Plan ne parle pas de la redondance non maîtrisée entre le tramway T3 (SYTRAL) et le tramway Rhône express ; ✓ la suppression de la ligne de bus qui dessert les hôpitaux Est va défavoriser un grand nombre de la population non desservie par les tramways T2 et T5 ; ✓ Mions mal desservie en TC : ➢ très connoté travail et scolaire : pas de bus le dimanche et les vacances scolaires ; ➢ les transports en commun à Mions sont ou très défectueux (annulés, horaires non respectés, bus 62 bondé) ; ➢ maillage et fréquences insuffisants, manque de fiabilité, absence de passages, arrêtent trop tôt le soir, destinations réduites ; ➢ la desserte bus est insuffisante pour rejoindre le centre de Lyon depuis Mions par un transport tramway ;	

101

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	➤ il n'y a pas de service de navette spécifique ou de transport à la demande directement dédié à Mions ; ➤ pas de bus le dimanche, arrêtent trop tôt le soir, en mettre un toutes les heures jusqu'à minuit ou plus 7/7J ; ➤ obligation de passer par Lyon-centre pour aller à l'aéroport en TC ; ➤ service de plus en plus dégradé : gros impacts sur les lycéens et étudiants ; ➤ envisager un transport rapide (bus express) pour se rendre à un accès au métro ou tram ; ➤ pas de bus pour aller à Lyon Part-Dieu ; ➤ pas suffisant pour rejoindre la gare de Vénissieux, gare et collège de St Priest ; ➤ problème avec le bus 87 depuis Mions (fréquence trop faible, pas fiable, ne passe pas, horaires non respectés, trop de temps, ne circule pas les dimanches ou jours fériés) ; ➤ l'arrêt du bus 62 est trop loin pour une personne à mobilité réduite ; ➤ pour aller à Vénissieux, à la gare de St Priest, au T2 à St Priest, à St Exupéry ; ➤ 62 et C25 trop de détours ➤ le service « TCL à la demande – MI Plaine » couvre les communes de Chassieu, Genas et Saint-Priest mais pas Mions ; ➤ pas assez de bus N°25 SOGARIS PROMOTRAN rue COLLIERES à Mions ; ➤ quartier Joliot Curie oublié : problème avec les bus 62, Z11 et 87 ou le train pour les PMR et personnes âgées sans voiture ; ➤ créer une ligne express directe avec quelques arrêts (2 ou 4) entre Mions et la gare de Vénissieux ; ➤ étendre la ligne C25 jusqu'à Mions ; ➤ demande de 2 lignes express à haute fréquence entre le nord de la commune via route d'Heyrieux, route de Lyon jusqu'à ligne D Parilly et entre le centre et sud de la commune via la zone Industrielle à ligne D Vénissieux ; ➤ prolonger le tramway de Saint Priest jusqu'à Mions ; ➤ mettre une ligne directe à haute fréquence pour relier le centre de Mions (près d'un parking relais) au centre de Lyon ou au moins une ligne directe Mions - métro D fonctionnant tous les jours à une fréquence de 10 minutes au maximum en semaine, pouvant passer à 20 minutes le weekend, mais dans tous les cas avoir un dernier départ en relation avec la dernière arrivée du métro de la ligne D ; ➤ mettre un bus direct pour se rendre au métro Mermoz ou une prolongation du métro ? Du tram comme à Meyzieu ; ➤ prévoir des bus rapides directs à partir de Mions jusqu'aux métros CD ; ✓ ZAC la Fouillouse ZI Lumière à St Priest : ➤ zone mal desservie ; ➤ les salariés venant travailler depuis les territoires limitrophes/voisins à la région lyonnaise (Nord-Isère, Loire, L'Ain) ne sont pas pris en compte dans le plan : ce qui pose des problèmes d'accessibilité et de recrutement ; • Lyon (centre, nord et sud) : ✓ relier les périphériques sans passer par le centre ; ✓ toutes les communes de la métropole de Lyon devraient bénéficier d'une offre de transport en commun le dimanche (rien à Montanay) ; ✓ faciliter l'accès à Lyon des habitants du plateau nord ;	

102

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	✓ le Nord est mal desservi : développer des tramway/méto sur le bas de Caluire (Aristide Briand Saint Clair, Crépieux Rilleux... soit dans le prolongement de la ligne B, soit au départ d'Hôtel de ville, mettre le méto ; ✓ mettre en place un mode lourd (méto voire Tram enterré) pour capter les flux en direction de Cuire, ainsi que sur l'A46 dans la descente de Seménaz ; ✓ assurer une meilleure desserte fine de Caluire et Cuire (études différentes lignes, piscine, Cuire le Bas, futur lycée) ✓ le 9ème est mal desservi ; ✓ rien n'est fait pour les TC à Lyon 5ème et 9ème ; ✓ la colline de Fourvière est très mal desservie en bus TCL en dehors des créneaux 8/9h et 16/17h et de la semaine ; ✓ regret de l'abandon de création de câbles pour les collines ; ✓ le quartier du Grand Trou dans le 8ème n'est pas assez desservi en TC ; ✓ le quartier du 3ème arrondissement (rue de l'Espérance) sera isolé à la mise en service du BHNS si la ligne C11 est supprimée ; ✓ les hôpitaux mal desservis ; ✓ pas de desserte du plateau de Saint Genis ; ✓ Pierre-Bénite est mal desservi et rien n'est prévu : pas de tramway, pas de station vélo, ligne 15 bondée ; ✓ ne pas oublier le Sud-Est lyonnais comme c'est le cas actuellement ; ✓ prévoir funiculaire pour desservir le plateau de Saint Rambert ; ✓ les habitants du Vieux Lyon ont un besoin impérieux d'une navette qui relie la quarantaine à Saint Paul plusieurs fois par jour de façon régulière ; ✓ amener des transports en commun plus efficaces au parc Blandan ; ✓ pas de bus direct pour aller de Terrailon au centre de Bron ; ✓ un peu plus de C15 au heures de pointe seraient bien suffisant pour relier Terrailon au Métro ; ✓ mieux desservir Sathonay-Camp, Caluire, Rilleux : ➢ mettre un méto ou un tramway, en direction de la ville de Lyon ou de la gare de la Part Dieu ; ➢ mettre une liaison Sathonay-Camp - C2 à l'arrêt "Companet" ; sans avoir à prendre le 33 jusqu'au terminus des Allagniers : 9 arrêts, pour monter dans le C2 ; ➢ avec changement de bus en sep. 2025 ; si le bus C5 est remplacé par une ligne moins fréquente, avec moins d'espace (suppression des bus à accordéons) et sur une plage horaire raccourcie ; ➢ Rilleux attend d'être desservi par un TC lourd en site propre ; ✓ Améliorer les liaisons avec la ville de Lyon à partir du cours Aristide Briand à Caluire, surtout en soirée : ➢ pas de ligne directe pour desservir le centre de Lyon (Bellecour, Perrache, La Croix-Rousse) ; ➢ une seule ligne la 9, avec terminus seulement aux Cordeliers et fréquence trop faible à partir de 20 h ; ➢ bus 38 avec une fréquence trop faible à partir de 21h et arrêt à 22 h 30 ; ✓ St Symphonien d'Ozon mal desservi : horaires trop espacés pour rejoindre Corbas, absence le mercredi ; mettre des navettes toutes les 15 mn ; ✓ Sathonay-Camp mal desservi par les TC notamment pour aller à Vénissieux ou Limonest ;	

103

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	• Monts du Lyonnais, pays de l'Ozon : ✓ solution de transport vers Lyon centre non satisfaisante pour les rhodaniens : l'ensemble Cars du Rhône + TCL n'est pas satisfaisant, notamment pour une famille nombreuse habitant les Monts du Lyonnais ; ✓ difficile pour les habitants des Monts du Lyonnais (Brindas, Messimy, Thuirins) de rejoindre l'Ouest Lyonnais ; ✓ l'ensemble 2Ex + bus TCL, est inacceptable pour un habitant de Colse ; ✓ mieux desservir Charly : bus 78 trop lent mettre un 78 express amenant au métro B Lyon Sud ; ✓ manque de bus reliant Orlénas à Givors ; ✓ améliorer les TC pour relier les communes de la CCPO à Lyon ; ✓ St Symphorien d'Ozon n'est pas desservi par les transports en commun pour trajet/travail ; ✓ Il faut capter les flux de voitures venant de l'Ouest en amont de Chaponost ; ✓ Chausson ne possède que les transports scolaires ; ✓ mettre une liaison bus TCL entre Chaponost et Craponne directe ; ✓ mettre une navette gare par le centre de Chaponost ; ✓ relier Brindas au campus SEB sans passer par Gorge de Loup ; ✓ mettre en place une vraie offre de transport (autre que des bus) entre le pays de l'Ozon et Lyon tout le long de la journée ; ✓ demande que la ligne 143 desserve Duerne ; • Communes diverses : ✓ déployer des plans d'actions clairs et homogènes en faveur de tous les territoires ; ✓ plutôt mettre des cars desservant les communes et hameaux en direction des gares SNCF plutôt que de doubler les TER existants avec des CHNS ; ✓ ne pas oublier les communes rurales et les activités rurales, qu'elles soient mieux desservies en bus ; le plan ne parle que de métropoles, villes et bourgs ; ✓ penser aux petites communes et communes périphériques en mettant en place des transports collectifs (bus puis train) et pas seulement à Lyon ; elles ne doivent plus être dépendantes au seul mode de transport de la voiture individuelle ; ✓ intégrer des lignes de car scolaire dans le réseau tout public dans les zones rurales ; ✓ améliorer la desserte des villages pour les jeunes (autres que les scolaires) ; ✓ étendre les lignes vers les zones rurales ou mal desservies avec des minibus ou des lignes de transport à la demande ; ✓ expérimenter des navettes autonomes pour les zones à faible densité ; ✓ demande que les communes rurales soient mieux desservies en bus pour se rendre à Lyon, en nombre de bus, fréquences, horaires (notamment depuis Cours-la Ville) ; ✓ renforcer les liaisons de banlieue à banlieue, les communes périphériques sans devoir passer par le centre, surtout plus tard le soir à une fréquence suffisante en nombre, tous les jours et tranches horaires ; ✓ manque de lignes fortes de banlieue à banlieue ; créer une ligne circulaire autour de Lyon longeant le périphérique ; ✓ mailier la région et relier les villes et villages entre eux et aux grandes métropoles par Autocar ; ✓ penser le maillage entre les villes de périphéries (ex : Une liaison L'Arbresle / Villefranche Est très compliquée) ;	

104

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maître d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	✓ le développement de pôles d'échanges pensés pour mieux connecter les territoires ; ✓ développer le réseau de transport en commun pour se déplacer de la périphérie de Lyon à la périphérie de Lyon sans avoir à passer par Lyon même (cf. métro de Londres) ; ✓ mettre des lignes transversales reliant les centres des communes de Corbas - Mions - Toussieu - St pierre de Chandieu – Chaponnay ; ✓ desservir Pierre-Bénite depuis Limonest et Perrache ; ✓ absence de transports en communs depuis Lozanne, Civrieux vers Marclilly, Lissieu, Chasselay ; ✓ penser à des dessertes TC structurantes pour la traversée de l'agglomération qui ne sont pas sur les branches du SERM (Val de Saône, St Priest Bron, Villefranche s/S) ; ✓ regrette que la partie du territoire des Monts du Lyonnais (St Symphonien s/C) ne soit pas également (ou prioritairement) reliée au centre d'échange de Saint Genis Laval (station de métro) par Soucieux et Brignals) ; ✓ avoir une continuité de la ligne de la STAS qui relie Fontanes à Saint Etienne jusqu'à Grammond (2,5 km) ✓ pour améliorer la desserte de Brignals et de la CCVG développer et renforcer l'offre en TC en termes de passages et d'amplitude des lignes TCL et cars du Rhône et ; étendre le service OPTIBUS (qui est à l'étude) à l'ensemble de ce territoire ; ✓ les habitants de l'Ain n'ont pas été informés alors qu'il n'y a pas d'autres alternatives à la voiture entre la plaine de l'Ain et la métropole lyonnaise ; ✓ pourquoi le PdM n'intègre pas d'autres départements, notamment l'Ain, tout proche avec Miribel, Montluel ; ✓ conteste des indications notées dans l'évaluation environnementale : le Plan oublie totalement les habitations rurales et les activités rurales ; il ne parle que de métropoles, villes et bourgs ; il faut valoriser les territoires ruraux. Les orientations de la DTA ne sont pas pris en compte. Les notions d'aire urbaine lyonnaise et de premières et deuxième couronnes sont mal définies et sont une absurdité ; • L'augmentation des coûts des TCL et stationnements peut diminuer l'usage de la voiture en ville et donc diminuer les allées chez les commerçants et autres lieux de sortie depuis les communes périphériques mal desservies en TC (notamment l'Ouest lyonnais) ; • Difficultés pour trouver sa ligne pour les cars du Rhône : faire apparaître les lignes sur Google Maps ou une appli commune aux TC.	
	Bus navette – bus ou tramway « express » desservant les entreprises Thème 07E (17 contributeurs)	
	• Est-il envisagé un bus navette desservant les entreprises de Vemaison, Givors, Grigny sur Rhône ou un partenariat avec elles ? • Prévoir des bus ou tramways "express" qui font directement 1 arrêt de métro - Lyon - Bron centre - parc technologique pour accélérer la desserte pour les professionnels ; • Mieux desservir la zone d'activité Techlid en TC ; augmenter le nombre de lignes de bus ; • Créer une ligne pour relier Saint-Germain-au-Mont-d'Or à Lozanne, en desservant plusieurs zones d'activités ou industrielles ; • Améliorer l'accessibilité des zones d'emplois de la métropole, notamment pour les lignes de bus au départ de la Gare de Vaise ;	•

105

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	• Demande des bus qui desservent Grammond depuis le bassin stéphanois aux horaires de postes et de journée (et qui redescendent). Soit 5h - 8h - 13h - 17h - 21h (pour l'entreprise NEYRET TEXTILE IDENTIFICATION); • La zone Industrielle de la plateforme multimodale Mions Corbas n'est pas desservie après-midi; • Améliorer l'accessibilité des zones (Saint-Priest, Vaux-en-Velin...) depuis le centre et la banlieue/périphérie; • Demande une navette expresse du départ des hôpitaux Est/quartier Montchat/gare de Villeurbanne direction l'Ouest Lyonnais/Ecully (pas de desserte pratique de Grange-Blanche à la ligne D du métro); • Pourquoi pas des trams "express" qui sautent des stations ? • Ajuster les dessertes tard le soir/tôt le matin pour les employés; • Permettre aux personnes sans voiture d'accéder aux magasins grandes surfaces des communes voisines; • Souhaite une navette TCL sur le 8ème jamais à plus de 300m sur les secteurs la Plaine Santy, Grand trou et Laënnec, mairie 8e, poste; • Relier la gare SNCF de Lozanne à celle Lentilly-Charpenay (par un car) : le prix du billet SNCF Lozanne/Lyon est très cher); • Permettre aux personnes des petites communes limitrophes (Chamay, Saint Jean des Vignes et Belmont) d'accéder aux gares de Lozanne et Lentilly, avec des navettes régulières; • Penser à des navettes de quartiers ou transports à la demande pour les courses dans tous les quartiers (exemple : de la périphérie de Montchat vers le centre de Montchat); • Améliorer le rabattement en vélo/trottinette depuis les gares proches (Saint-Priest); • Mettre des bus navettes entre la gare et un parking relais à réaliser à Tarare; • Mettre des navettes régulières pour permettre aux personnes : ✓ des petites communes limitrophes (Chamay, Saint Jean des Vignes et Belmont) d'accéder aux gares de Lozanne et Lentilly; ✓ sans voiture d'accéder aux grandes surfaces des communes voisines; • Mettre des navettes directes partant d'un parking dans un lieu stratégique; • Augmenter l'offre de TC avec plus de fréquences et horaires plus étendus (soir, WE, jours fériés); • Les TC ne doivent pas être développés au détriment des autres moyens; • Rechercher un bon équilibre entre les différents modes de transports.	
	Réflexions diverses sur les transports en commun Thème 07F (48 contributeurs)	
	• On doit garder le choix de son mode de déplacement; • Il faut des TC rapides avec des parkings pour inciter à ne pas utiliser la voiture; • Mettre en place de nouvelles gares et nouvelles lignes; • Mettre des places de vélos à l'arrière des bus; • Incitation à l'utilisation des TC; 2ème priorité (après la marche à pied) les TC à améliorer (fréquences, accessibilité, non polluants, silencieux, bus à sortir de l'hyper centre); • Lancer une grande campagne de communication pour montrer les avantages des transports en commun et les encourager; • Développer et continuer d'investir dans les transports en commun et leur fiabilité doit être améliorée; • Améliorer la communication par mode panneaux sur le plan des voies Lyonnaises; trajet en train d'un point A en un point B = X minutes...; • Les métro, tramway, tram-train, train sont les seuls moyens limitant la discrimination sociale;	•

106

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maître d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	- Augmenter l'offre de TC mais aussi leur confort (qui se dégrade : moins de sièges, places assises hautes, loin des portes) mettre des sièges repliables, des strapontins ; - Développer un réseau la nuit ; - Quelles amplitudes allongées du réseau sont prévues pour rendre attractifs les transports en commun lourds métro et bus C ? - Garantir la propreté des arrêts et des véhicules mais les extérieurs, carrosseries des bus et l'intérieur des bus et des voitures des métros, les parties basses, autour des portes et des sièges sont sales ; - Déplore que tout projet d'extension ou de création dans le cadre du réseau structurant lourd sur l'ensemble de l'agglomération lyonnaise soit écarté jusqu'à l'horizon 2040 ; - Réaliser une connexion à Optimus comme les autres communes du réseau (Brignais) ; - Il serait utile de bénéficier de correspondances fiables entre les réseaux bus, métro et tramway ; - Entretien des contournements existants avant de créer de nouveaux moyens de transport ; - Développer de nouvelles lignes et augmenter les capacités de celles existantes saturées (T3, C3, C6) ; - Développer d'autres modèles complémentaires et innovants la nuit (tel le Noctilien en Ile de France) ; - Etudier un transport par câble (le moins coûteux) pour un itinéraire Piscine de Vaugneray-Aqueducs de Chaponost-Gare de Francheville-Chassagnas-métro de Gerland- Gare de Vénissieux ; - Développer des voies réservées aux transports en commun pour éviter les embouteillages ; - Mettre en place un suivi en temps réel via une application ou des écrans d'affichage à tous les arrêts ; - Assurer l'accès aux personnes à mobilité réduite (PMR) avec des quais et bus adaptés ; - Mettre des abris à tous les arrêts, avec possibilité de s'asseoir, les végétaliser ; - Sensibiliser les usagers aux bons comportements (respect des autres passagers, maintien de la propreté, etc.) ; - Créer une application facile d'utilisation pour se déplacer avec les différents moyens sur l'ensemble du département ; - Les cars scolaires qui passent à Orléans devraient prendre en charge les élèves de l'ensemble des écoles pour faire le relais avec leur bus principal ; - Faire passer le C6 dans le tunnel de la Croix-Rousse et libérer le tunnel modes doux ; - Mettre des gares routières en sorties d'autoroutes avec des cars pour se rendre en direction de l'Ouest lyonnais ; - Souhaite des TC reliant les communes périphériques (de Rillieux à Meyzieu /Décines) sans passer par le centre-ville ; - L'arrêt des bus quai Pasteur (devant le pressing) bloquent la circulation ; - Pour la correspondance à Charpenne, les couloirs entre ligne A et B est insuffisant et pour la correspondance en surface, les obstacles sont nombreux ; - Demande que le projet de ligne de TC prévu comme maillage traversant Chassieu du Nord au Sud (et du Sud au Nord) ne débouche pas sur la création d'un site propre compte tenu que la rue de la République et l'avenue du Progrès sont déjà fortement congestionnés ; - Mettre la gratuité des transports avec une taxation plus élevée pour les voitures particulières ; - Tarif Rhône Express beaucoup trop cher, qui devrait être intégré au réseau TCL ; - Tarifs TCL trop élevés ; - Développer l'information et mettre en place la tarification intégrée;	

107

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	• Prévoir 4 emplacements pour les fauteuils roulants avec des sièges relevables dans tous les bus et BHNS ; • Développer le Resalb qui est un super service avec plus d'arrêts dans nos campagnes et de navettes disponibles ; • Prioriser la sécurité des déplacements féminins ; • Nouvelles correspondances à l'Hôtel de ville pas adaptées aux usagers (âgés, PMR, avec poussettes, bagages) des lignes C13, C18 et Métro C ; • Comment aller de Corbas à Lyon pour les séniors ? • Demande que les aménagements des TC prennent sur ceux des cyclistes ; • Souhaite la mise en place d'une offre de transport performante et attractive, pour pouvoir réduire l'utilisation de la voiture ; • Développer les TC en 2ème et 3ème couronnes (hors métropole) (et donc le service SERM) ; • Le réseau TC souffre de multiples dysfonctionnements : ✓ la relève des conducteurs qui devrait se faire au terminus ; ✓ bus pas confortables, surtout les nouveaux (moins de places assises, nuisances sonores à l'intérieur ; ✓ contrôles faits bus arrêtés (perte de temps) ; ✓ barrières présentes sur le trajet et inutiles (C1, C2, C70, C5 et surtout 88 à l'intérieur de l'hôpital), mal synchronisées avec les feux tricolores (celle du transbordeur (C2 et C70) en direction de la Part-Dieu permettant d'accéder à la contre-allée.	
Trains	Trains, tram-train, TER CHNS RER – Tarifs - grilles horaires – Pannes – grèves – SERM – Transport marchandises Thème 08 (95 contributeurs)	
	• Observations d'ordre général : ✓ le plan mobilité doit être appuyé par un contrat de confiance avec la SNCF ; ✓ le développement de RER et l'amélioration de leur fiabilité encouragera la réduction de la voiture ; ✓ mettre en place un réseau de type RER bien structuré ; ✓ coordonner les réseaux TER/TCL avec des tarifs intégrés et des horaires compatibles ; regrette que la nécessaire coordination entre les réseaux TER et TCL ne soit pas prise en compte dans le PMTL ; ✓ renforcer l'offre en TER et optimiser le passage à niveau qui perturbe la circulation aux heures de pointe ✓ qu'est ce qui est envisagé en structuration de la distribution des usagers avec le RER ? ✓ densifier l'offre des TC en coordination avec les TER ; ✓ il faut un réseau ferroviaire attractif ; ✓ desserte ferroviaire locale sous exploitée et pas intégrée au réseau TCL ; ✓ remettre les lignes de chemin de fer en état ; ✓ apporter plus de liaison bus train et harmoniser l'offre des bus avec les horaires des trains ; ✓ aménager les quais/gares TER pour faciliter utilisation des vélos ; ✓ adapter l'offre de train aux pendulaires ; ✓ améliorer la coordination avec la Région AURA pour le ferroviaire pour mettre en place de véritables solutions intermodales ; ✓ TER pas à la hauteur : train souvent sous-dimensionné aux heures de pointes, retard, pannes, grèves ; peu de train en journée ; ✓ proposer un tarif sectorisé plus adéquat et plus avantageux pour les pendulaires du bassin des territoires Lyonnais ; ✓ coût du tram-train trop élevé ; ✓ pannes, grèves ; ✓ que les lignes de trains TGV ou Intercités soient desservies par des TC reliés à des parkings relais de périodes plus longues ;	•

108

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maître d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	✓ mettre des horaires de TER plus fréquents certains soirs de la semaine ou le WE ; ✓ le plan manque de trains à court terme ; ✓ manque de rames dans les trains du matin et fréquences trop faibles ; ✓ mettre des tram-train reliant le centre aux communes périphériques ; ✓ augmenter le nombre de trains en liaison à Lyon ; ✓ en soirée les trains s'arrêtent vers 20h00 depuis Lyon ; ✓ d'accord avec les propositions du SERM et repenser son amplitude horaire ; ✓ la liaison ferroviaire Meyzieu Crémieu est une excellente idée ; ✓ regrette l'erreur de ne permettre le passage que d'une seule voie de train sur les rocade autoroutières du contournement autoroutiers Est de Lyon ; ✓ mise en place des CHNS (2030) trop lointaine ; ✓ pas de compatibilité avec les billets TCL ; ✓ dédier une part importante de la ligne ferroviaire Grenay/St Fons aux voyageurs ; ✓ donner la possibilité de prendre le train à la gare de St Priest avec un billet TCL, avec des mini navettes reliant le centre de Mions à cette gare et dont la fréquence serait basée sur celle des trains ; ✓ coût du train trop élevé à la gare de St Priest et billets pas compatibles avec les TCL ; ✓ insécurité à la gare de Vénissieux ; ✓ mettre un billet commun TCL-RER (soi-disant en bonne voie depuis trop longtemps) ; ✓ pas de la solution Tram-train le soir en veillee (depuis l'Ouest) ; ✓ doubler toutes les rames du TER Bourg-en-Bresse-Lyon la Part-Dieu ; ✓ pourquoi le tram-train s'arrête à Tarare et ne va pas à Amplepuis, avec une fréquence augmentée (toutes les 15 mn) ; ✓ se félicite de la désaturation de l'étoile ferroviaire Lyonnaise Est et du développement des transports par rail et trains ; • Transport de marchandises - Fret ✓ est en attente des alternatives au transport routier de marchandises ; ✓ le ferroviaire a été délaissé pour le transport des marchandises et se demande si un nouveau développement serait possible en parallèle d'une hausse des cadencements dû aux projets de SERM Lyonnais ; ✓ renforcer le transport de marchandises par voies ferrées ; ✓ le prolongement de la voie de chemin de fer jusqu'aux carrières de la Patte et Rosseland pourrait être utilisée pour le fret et diminuer l'impact des poids lourds dans la vallée de la Brévenne ; ✓ localiser la partie sud du CFAL le long du tracé TGV Paris-Marseille et bien prendre en compte les enjeux européens ; ✓ le fret fluvial nécessite de (re)développer certaines zones portuaires sur la Saône et le Rhône) et aussi réfléchir aux baisses d'éclages à venir ; • Secteurs Brignais, Givors, Vernaizon, sud de Lyon : ✓ à développer hors de la ville (de Brignais à Givors) ; ✓ lignes TER en direction de Brignais trop peu nombreuses et pas fiables en cas de gelée ; ✓ développer un tram train jusqu'à Givors avec horaires de nuit ; ✓ relancer le projet tram train de l'ouest et connecter Brignais à Givors ; ✓ prolonger le tram-train Lyon-Saint-Paul - Brignais vers Givors-Canal et Givors-Ville en réutilisant la	

109

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	voie de chemin de fer existante dans la vallée du Garon ; ✓ lignes express, élargissement du périmètre jusqu'à Brignais, Vourles ; ✓ intégrer une section du tram - train de l'Ouest Lyonnais Brignais – Lyon – Saint - Paul au SYTRAL, en assurant une correspondance voyageurs SNCF - SYTRAL en gare de Tassin ; ✓ souhaite que le passage au 1/4h du tram-train en heure de pointe ainsi que sa prolongation jusqu'à Givors se fassent rapidement (il est inscrit à une échéance à long terme) ; ✓ le sud de Lyon reste encore mal desservi : sans les TERs, souvent absents pour différentes causes, il n'y a pas de vraie alternative à la voiture ; ✓ pas assez de TER (le week-end, le soir, pendant les vacances, aux horaires de travail) pour desservir notamment la vallée du Rhône ; ✓ Il est urgent d'augmenter la fréquence du tram-train entre Brignais et Lyon pour qu'il trouve son public ; ✓ l'utilisation de la ligne ferroviaire Grenay / Saint-Fons par le RER à la lyonnaise et non par des trains de fret, serait un complément conséquent ; ✓ renforcer la ligne de train en direction d'Oullins (pas fiable) ; ✓ impossibilité pour les personnes à mobilité réduite, de prendre le train à Vernaison (qual qui n'est pas à niveau) ; ✓ tram-train à Francheville vides (en dehors des heures de pointe) ; ✓ augmenter les fréquences du Lyon Firminy aux heures de points actuellement : toutes les 30 minutes ; ✓ valoriser la gare de Vernaison située en bordure du centre-bourg ; • Secteur de Trévoux : ✓ le transport BHNS Trévoux - Lyon porté par la Région est totalement mal calibré ; plutôt transformer le TER en RER intégré au tarif TCL avec des solutions de rabattement des populations rive droite vers les gares existantes ; ✓ le BHNS Lyon-Trévoux Est une idée étrange espace déjà trop faible pour les véhicules, comment ajouter des voies piétonnes et pour les cyclistes, avec le renforcement des liaisons de bus sur le val de Saône ; ✓ remplacer le BHNS Lyon - Trévoux par un tram-train ; ✓ réaliser la ligne Lyon - Plateau Nord en priorité, avant 2035 ; • Secteurs de l'Ouest lyonnais : ✓ pourquoi le tram train de l'Ouest lyonnais n'est pas intégré au plan de transport du Sytral et les trajets par Saint-Paul développés en connexion avec C3 ; ✓ aucune desserte par les TC de la gare SNCF - Ecully Tassin ; ✓ combiner vélo/train pour liaison entre communes de l'Ouest ; ✓ dans l'Ouest intégrer le TTOL dans les TCL ; ✓ tarif du parking de la gare de L'Arbresle trop cher et d'un accès difficile (augmente le trafic automobile, il est accessible uniquement aux abonnés SNCF) ; ✓ mettre une tarification unique des trains pour toutes les gares de Lyon depuis L'Arbresle avec des fréquences plus rapprochées ; ✓ demande que SYTRAL Mobilité, la Région AURA et la SNCF s'entendent pour mettre en service des Tram-Train avec des cadences régulières depuis la gare de Lozanne qui dessert les 3 gares de LYON (Part-Dieu, Perrache et Sainte Paul) ;	

110

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maître d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	✓ réaliser la ligne Centre - Ouest en priorité, pour 2030 ; ✓ où en est la ligne tram-train Lozanne - Lyon ? ✓ que SYTRAL Mobilité, la Région AURA et la SNCF s'entendent pour mettre en service des Tram-Train à la gare de Lozanne avec des cadences régulières compte tenu qu'elle dessert les 3 gares de LYON (Part-Dieu, Perrache et Saint Paul) ; le cadencement des trains qui vont sur Lyon ne correspond pas aux heures de travail ; ✓ la gare de Lozanne fait exception sur la mise aux normes PMR ; ✓ reprendre l'exploitation du tram-train, électrifier la branche Lozanne, ajouter une voie à quai à Saint-Paul, doubler le tunnel des Deux-Amants, augmenter les fréquences, intégrer au réseau TCL ; ✓ trains en partance de Lozanne : nombre et voitures insuffisantes ; ✓ la ligne de train Saint Paul Lozanne n'a pas été transformée en TER comme prévu en 2012 ; ✓ le renforcement de l'offre ferroviaire tram train (ouest lyonnais / Saint Paul) n'est pas intégré ; ✓ obligation, à partir de la gare de Civeaux d'Azergues de passer par 3 ou 4 correspondances en gare pour se rendre directement dans Lyon ; ✓ que soit modifiée la desserte ferroviaire entre Lyon et Roanne pour qu'il y ait plus de trains directs entre la Part-Dieu et Amplepuis dans les 2 sens de circulation ; ✓ renforcer l'offre ferroviaire du tram-train de l'ouest lyonnais Saint-Paul - Lozanne en passant par Dardilly ; ✓ créer un arrêt supplémentaire sur la ligne Roanne/Lyon au niveau de l'ancienne gare de Les Chères/Chasselay ; ✓ exploiter la ligne SNCF existante arrivant à Saint Paul située entre Sain Bel et la Giraudière (commune de Brussieu-Bessenay et Courzieu) ; il y a la possibilité de faire un parking pour les voyageurs arrivant des communes environnantes ; compte sur le SYTRAL pour mener les négociations ; ✓ relier la gare SNCF à celle Lentilly-Charpenay (par un car) : le prix du billet SNCF Lozanne/Lyon est très cher) ; ✓ à la place du TEOL améliorer/renforcer les capacités de l'infrastructure existante SNCF depuis l'Ouest, qui offre déjà un accès au centre de Lyon, moyennant aussi un effort marqué sur l'intermodalité avec le rail dans tout l'Ouest de l'agglomération ; ✓ pourquoi le train n'est pas direct entre la gare de Collonges Au Mont d'Or/Fontaines sur Saône et la gare de la Part-Dieu (ce qui va à l'encontre de l'affirmation du chapitre 2 page 70) ? ✓ la gare des Mouilles et celle de Flachère n'ont que 2 trains ; ✓ remettre en service de la ligne ferroviaire Lyon Sain Bel Sainte Foy l'Argentière ; ✓ mettre le train ou un tram-train jusqu'à Ste Foy l'Argentière ; ✓ seuls les trains venant de Villefranche s'arrêtent à la gare d'Albigny ; ✓ correspondances pas pertinentes entre bus et trains à St Germain au Mont d'Or ; ✓ nombre de trains actuellement très insuffisant au départ et en direction de Villefranche-sur-Saône ; ✓ augmenter la fréquence (tous les 1/4 h) ; ✓ remettre en place la ligne de train historique au niveau de Craponne ; ✓ problèmes avec la SNCF sur les lignes de Tarare (grèves, retards des trains, manque de places assises en cas d'affluence) ;	

111

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maître d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	✓ avec la mise en œuvre d'un service type TER entre Lyon et Tarare : ➢ qu'en sera-t-il sur la ligne SNCF Lyon-Roanne ? ➢ les tarifs seront-ils harmonisés ? ➢ des améliorations pour l'accueil des voyageurs sont-elles prévues ? • Autres secteurs : ✓ faire monter tous les TER jusqu'à Macon ville ; ✓ sur les lignes Macon/Lyon et Roanne/Lyon augmenter les capacités et fréquences des trains, notamment à partir de St Germain-au-Mont-D'Or ; ✓ sécuriser la gare Gorge de Loup, toujours mal éclairée pour partie et assez anxiogène en soirée ; ✓ gare Part-Dieu saturée (Remise en service de la gare des Brotteaux ou création d'une nouvelle gare) ; ✓ manque liaison ferroviaire Villefranche Bourg-en-Bresse, notamment pour les scolaires en internat ; ✓ pas de desserte SNCF de qualité depuis l'Ain (Miribel, Montluel) ; ✓ le CFAL est une bonne idée ; ✓ créer une desserte SNCF au niveau de BESSON à Mions ; ✓ étudier la faisabilité d'une prolongation de la ligne SNCF au-delà de St Paul, en tunnel sous la Saône (passant par les Cordeliers, la Préfecture, la Part-Dieu Ouest et gare) en direction du T3 et Rhône Express ; ✓ améliorer la desserte de la gare TER de St-Priest qui est assez excentrée du centre-ville de St Priest ; ✓ trains bondés à la gare d'Ambérieux ; ✓ élargir aux TER (Sathonay et Crépieux), leur fréquence, notamment en heure creuse ; ✓ électrifier la ligne de Bourg-en-Bresse ; ✓ pas d'accord pour réanimer le tracé du CFAL sud le long de la LGV : manque de justifications ; demande une nouvelle concertation avec l'Etat et SNCF Réseau pour améliorer l'insertion du tracé qui a été retenu ; ✓ propose de : ➢ modifier l'organisation des services en ne pas simplement prolonger 1 train omnibus sur 3 en 2e couronne quitte à allonger de quelques minutes les temps de parcours plutôt que de les différencier ; ➢ d'augmenter la capacité d'emport des trains sur l'axe Lyon - Bourgoin - SAG, (comme sur l'axe Lyon - Villefranche - Macon), le seul point bloquant risque d'être la longueur du quai de la gare de Cessieu.	
Critiques positives du plan	Plan tourné vers l'avenir – Enquête bien venue - Propositions Thème 03 (19 contributeurs)	
	• Avis favorables : ✓ d'accord avec le Pdm, approuve le plan qui limite l'impact environnemental, bravo pour cet investissement ; ✓ le plan de mobilité est utile et doit se poursuivre avec des moyens de TC lourds pour réduire les déplacements en voiture ; ✓ l'objectif poursuivi est louable ; ✓ c'est bien pour les personnes extérieures à l'agglomération Lyonnaise ; ✓ ce plan est une bonne chose pour la périphérie de Lyon, y compris pour le contournement de Saint Bonnet ; ✓ soutien le Plan de Mobilité des territoires lyonnais ; ✓ avis positif pour ce projet ambitieux. • Avis favorable avec des améliorations : ✓ le plan de mobilité engagé depuis 5 ans favorise la mobilité individuelle, certes propre, mais limitée ;	•

112

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	✓ il y a du positif dans ce qui a été réalisé mais il reste à faire ; ✓ nécessité de développer les mobilités alternatives à la voiture qui doivent être performantes, confortables et moins onéreuses ; ✓ intégrer les retours d'expérience des derniers aménagements pour prendre en compte la sécurité et assurer une bonne circulation ; ✓ il est urgent d'accélérer les offres de transports en commun, les aménagements qui privilégient les déplacements actifs, les services offrant une diversité dans l'intermodalité ; ✓ le périmètre de Sytral mobilités à l'échelle du Rhône, accompagné des collectivités locales, est une nouvelle gouvernance partagée qui doit se renforcer en déclinant diverses formes de participation citoyenne ; ✓ le périmètre de ce plan pourrait-être mené sur une grande aire métropolitaine Lyon-St Etienne ; ✓ adjoindre d'autres indicateurs que celle de la baisse des émissions imputée au PDM, comme l'exposition au bruit des populations et l'efficacité économique d'une baisse de la congestion.	
Critiques négatives du plan et de la politique des transports	Pas adapté aux lyonnais – Sans intérêt Thème 10A (24 contributeurs)	
	• Motifs de la contestation de ce plan : ✓ projet utopique, déconnecté de la réalité, ne répond pas aux besoins et préoccupations de la population, non réfléchi, aberrant (ex : l'aménagement de l'AV. Tony Garnier) ; ✓ doute de son efficacité ; ✓ n'est pas favorable à ce plan pour diverses raisons ; ✓ fait pour les Lyonnais intra-muros ; ✓ impacte les moins aisés, crée des inégalités sociales, anti-classes moyennes ; ✓ les personnes âgées sont oubliées ✓ vu le manque d'une vraie régulation de cette multitude de moyens de déplacements ; ✓ pose des problèmes de stationnements ; ✓ conséquences négatives de cette politique sur l'activité économique, tue les petits commerces en centre-ville ; ✓ projet paraissant séduisant mais qui risque de ne pas être réalisé ✓ espère qu'il restera à l'état de projet et qu'un autre qui fasse une place à tous sur le territoire et non juste aux cyclistes sera mis en place ; ✓ pas assez ambitieux en ce qui concerne le désenclavement du plateau Nord ; • Conteste la politique des transports ; ✓ la voiture reste indispensable ; ✓ difficultés de déplacements dans Lyon ; ✓ départ des habitants ; ✓ aujourd'hui, tout est fait dans le mauvais sens. On commence par punir, empêcher les gens de circuler ; ✓ Lyon perd de son inclusivité et devient petit à petit réservé uniquement aux actifs sans enfant, fortunés (un vélo électrique coûte cher) et en bonne santé ; ✓ Lyon devient invivable et de nombreuses personnes ne veulent plus y venir.	•
	Pas adapté pour l'extérieur de la Métropole Thème 10B (12 contributeurs)	
	• Critique le plan ; ✓ il pénalise les communes voisines ; ✓ et la politique actuelle qui pourrit la vie à tout le monde ; ✓ c'est une « doctature » ; décisions liberticides ; ✓ entraîne des difficultés pour accéder aux TC pour rentrer dans Lyon ;	•

113

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	✓ Elargir le périmètre de SYTRAL aux voisinages Est et Sud de la Métropole plutôt que vers le Beaujolais et l'Ouest lyonnais.	
	Pas de concertation – Décision des écologistes - Participation des habitants Thème 10C (35 contributeurs)	
	• Concertation : ✓ projet pas concerté, ni avec les maires des communes concernées ; ✓ les élus n'ont pas eu une présentation détaillée de ce plan ; ✓ ce document nécessitait une présentation globale au niveau de la Ville de Lyon et l'organisation de réunion publique ; ✓ Il est étonnant que cette enquête soit lancée avant celle auprès des ménages ; ✓ consultation citoyenne insuffisante ; demande plus de concertation ; ✓ pas de concertation en amont sur les vrais besoins des habitants de Terrillon (pas de bus direct pour aller de Terrillon au centre de Bron) ; ✓ pas de prise en considération des décisions des citoyens ; ✓ demande que l'avis des associations de commerçants soit pris en considération ; ✓ le plan relève du dogmatisme écologiste, aurait mérité une véritable concertation et des experts permettant de prendre les bonnes décisions ; ✓ prendre en compte les avis déjà formulés au lieu de faire des enquêtes ; ✓ Le plan ne prend pas suffisamment en compte les spécificités des zones industrielles et logistiques, ni les réalités des flux de salariés ; ✓ l'activité logistique et industrielle n'a pas été concertée dans ce plan ; ✓ demande à être concerté avec les acteurs de l'industrie, de la logistique et grands employeurs de la ZAC de la Fouillouse ZI Lumière ainsi que les représentants des salariés venant de zones périphériques : ➢ lors des nouvelles réglementations et décisions qui pourraient impacter la Sté KINGSPAN LIGHT AIR ; ➢ dans le choix des solutions alternatives et dans la mise en œuvre de CFAL en vue de la réduction du trafic de transit et interne à l'agglomération sur la rocade Est et l'A46 Sud ; ➢ en ce qui concerne les voies réservées au covoiturage essentiellement pour l'A46, la rocade Est mais également pour les abaissements de vitesse ; ➢ pour connaître la forme prise par le levier de l'achat public pour favoriser la transition des flottes de transport de marchandises et des organisations logistiques vertueuses ; • Participation demandée : ✓ Par la SAS JALLON de St Priest pour : ➢ être intégrés à l'observatoire du transport de marchandises, ainsi qu'aux discussions relatives à SEFAL, aux voies réservées au covoiturage, aux conditions de distribution urbaine (P210) et aux réductions de vitesse sur les axes structurants (rocade Est, A46 Sud) ; ➢ que l'usage du levier de l'achat public pour favoriser la transition écologique des flottes soit clarifié, notamment sur les modalités envisagées : aides, crédits d'impôts, obligations, etc. ✓ pour que soit respectée la démocratie participative (prendre en compte l'avis des habitants, individuels, associations, ... et éviter d'imposer	•

114

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	des décisions sans aucune consultation préalable) ; ✓ faire une consultation par quartier pour recueillir les avis ; ✓ n'a pas obtenu de réponses à ses appels et son courrier pour la suppression du bus 454 à Moiré ; • Pense que son observation ne servira à rien et appréhende chaque nouvelle décision du SYTRAL ; • doute sur la prise en compte des observations émises ; • Voudrait que l'enquête ne soit pas organisée uniquement pour respecter la procédure et mener à bien des projets autoritaires ; • Les personnes âgées et/ou à mobilité réduite semblent oubliées ; • Critique du principe de cette enquête publique ; • Calendrier de réalisation à des fins électoralistes ; • Opposition à la politique actuelle en matière de transports qui détruit la ville ; • Pas favorable à ce projet : vision écolo-Lyonnaise pour les Lyonnais du centre-ville ; • Les réponses aux enquêtes dans le bus sur les horaires, les fréquences (notamment pour le 62) ne sont pas suivies d'effet ; ce sont les passagers qui répondent, les mécontents ne répondent pas puisqu'il se débrouillent autrement en prenant leur voiture ; • Ce plan de mobilité mène à une impasse : réseaux en étoile avec des anneaux périphériques façon toile d'araignée ; • Le plan contribue à contraindre les capacités de déplacement des habitants et notamment ceux de la périphérie même proche de Lyon ; il est inégalitaire du fait de la concentration de l'argent public pour construire les autoroutes à vélos principalement utilisées par les habitants des villes-centre de la Métropole ; • Le bilan du PDU est réduit à une portion congrue et malgré les nombreux chiffres il manque ceux de part modale de 2022 et 2023(en nombre, déplacements et km)	
	Considérations économiques Thème 10D (30 contributeurs) • Contesté la politique appliquée vis-à-vis des nouveaux transports ; • Millions faciles ; • Non à l'écologie des riches ; • Rendre les transports en commun gratuits et de les rendre fréquents, à l'heure, sans panne et sécurisés coûterait moins cher que ce plan ; • L'argent n'est pas dépensé là où le public l'attend ; • L'augmentation de la part modale modes doux/transports collectifs est médiocre par rapport aux investissements consentis ; • Plutôt dépenser l'argent dans des projets que dans toutes ces études qui ne servent à rien ; • Les budgets pour les travaux sont dépassés ; • Budget de plus de 280 millions d'euros qui sera investi pour seulement 28 000 usagers attendus en 2030 : le vélo représente environ 3% des parts modales ; • Reconnaît qu'en matière financière les hypothèses sont difficiles à évaluer et note que les montants pour les projets de cars express sont questionnés au regard du coût du seul projet de BHNS de Trévoux ; • Concession dès son origine structurellement déséquilibrée donnée à Rhône Express ; renégocier l'indemnité de 40 millions d'euros du concessionnaire ; • Demande que des priorités soient définies compte tenu de la situation économique : ✓ conteste l'affirmation que l'économie locale poursuit sa croissance, permettant une augmentation régulière des sommes perçues des entreprises au travers du versement mobilité ; ✓ les collectivités auront moins d'aides de l'Etat ;	•

115

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	✓ conteste les estimations financières de Maîtrise d'Ouvrage (ETAT, SNCF Réseau) ; ✓ conteste les estimations financières de Maîtrise d'Ouvrage pages 243 à 249, à savoir SYTRAL MOBILITES et Métropole de LYON de 8 Milliards d'Euros ; • diminution des budgets alloués aux arrondissements de Lyon pour les voiries et piétons nécessaires pour garantir la "marchabilité" ; • Que soit prise en compte la situation économique du pays dans les dépenses de la Métropole ; • Aucune carte ne semble regarder l'échelle correcte (agglo de 3 millions d'habitants, noyau urbain de 1,5 millions qui devrait être la commune centre unique) ; • Critique les décisions prises ; • Critique la restriction de l'espace public ; • Flabiliser l'existant (ponctualité, ajout de rames, correspondances) plutôt que de faire de nouveaux travaux (pour bus et tramway) ; • Conteste l'information de la page 99 du Plan de mobilités : Le réseau de Cars à Haut Niveau de Service (CHNS), hors de la Métropole de Lyon proprement dite, est à étudier, financer et gérer par la Région Auvergne Rhône Alpes et pas par SYTRAL Mobilités ; • Des problèmes avec des solutions existent qui ne demandent pas de travaux conséquents, pas de tunnel ni de pont.... ; • Le plan: ✓ ne développe aucune action concrète pour équiper les territoires hors Lyon en équipements et services ; ✓ ignore la question fondamentale des équipements des territoires hors Lyon en équipements et services et emplois ; ✓ dans son levier 2 ne parle que de déplacements et pas du tout de la répartition des services et des emplois, du réaménagement du territoire et de la planification urbaine ; ✓ ne propose rien dans la synthèse de l'axe 1 action 5 page 85 vis-à-vis du réaménagement du territoire et la planification urbaine qui encourage la proximité des lieux de travail ; ✓ va coûter très cher qui sera encore aux dépens des Lyonnais ; ✓ arrêtez de rêver et tenez compte des vrais besoins des habitants ; ✓ est un beau projet de "bobo" retraités qui n'aura aucun dynamisme économique et social qui stigmatise et sectorise les familles du centre-ville ; ✓ ne prend en compte que l'offre de logement en faisant l'impasse sur l'offre économique et de services ; ✓ renforce la transformation des communes périphériques en villes dortoirs ; ✓ est une version bâtarde et stupide ; ✓ a été établi avec des données prises en compte sont celles d'une enquête Ménages/Déplacements datant de 2015 alors qu'il en existe des plus récentes du Plan de Déplacement Urbain de 2022 ; ✓ va défavoriser un grand nombre de la population non desservie par les tramways T2 et T5 ; • Conteste des indications notées dans l'évaluation environnementale : ✓ le plan oublie totalement les habitations rurales et les activités rurales ; ✓ les orientations de la DTA ne sont pas prises en compte. Les notions d'aire urbaine lyonnaise et de premières et deuxième couronnes sont mal définies et sont une absurdité ; ✓ sur la présentation de L'extension de l'aire urbaine de LYON ; Il ne sert à rien d'avoir une croissance démographique mais il faut préciser les priorités à privilégier	

116

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
Observations diverses	Travaux qui perturbent Thème 12A (14 contributeurs)	
	- Les travaux impactent : ✓ tout le monde, y compris les commerçants (baisse de la fréquentation, perte de leur capital), et rend Lyon dissuasive pour les riverains, les touristes ; ✓ la circulation des bus, la rendant impossible, du fait de leur nombre qui sont en cours de partout, ajoutant de la pollution ; ✓ la circulation dans le quartier Monplaisir avenue des Frères Lumière et pour aller à Villeurbanne ; ✓ la sécurité dans leurs zones et pour la circulation des secours (L'hôpital Edouard Herriot, qui présente un service d'urgences est inaccessible en voiture) ; - Les travaux effectués à partir du numéro 1 de la Route de Strasbourg à Caluire sont négatifs pour la mobilité ; - Faire aboutir les travaux en cours et fiabiliser l'existant, notamment pour les bus ; - Arrêter les travaux.	•
	Transports à la demande Thème 12B (13 contributeurs)	
	- Offrir des moyens de déplacement aux handicapés à coupler avec les transports à la demande ; - Étendre les lignes vers les zones rurales ou mal desservies avec des minibus ou des lignes de transport à la demande ; - La Tour de Salvagny ne fait pas partie des communes de TCL à la demande ; - Des transports à la demande pour les retours tardifs dans l'Ouest Lyonnais à partir de Gorge de Loup ; - Mettre un transport à la demande pour desservir la ZAC la Fouillouse ZI Lumière à St Priest ; - Mettre des bus à la demande à la fin des spectacles et/ou cinémas, ou sorties.	•
	Tous modes de déplacement confondus Thème 12C (26 contributeurs)	
	- Conteste la politique appliquée vis-à-vis des nouveaux transports ; - Lyon n'est plus adapté pour les classes moyennes ; - Lyon devient ville dortoir ; - Lyon devient compliqué ; - Penser pratique et pas contraintes ; - Le fric est pour les beaux quartiers ; - Se tourner vers les énergies propres ; - Pensez aux avantages que présentent les moteurs à 2 roues thermiques et électriques ; - Que signifie la transformation de la M6 en Boulevard Urbain ? - Villes de banlieue à traiter différemment de Lyon ; - Changer le pont de Vernalson ; - Laisser la liberté aux gens ; - La rentabilité ne doit pas être l'objectif ; - Assurer une vraie régulation de cette multitude de moyens de déplacements ; - Conteste le projet de zone Industrielle à l'entrée de Saint Bonnet de Mure ; - Le plan ne traite pas des poids lourds ; - L'évaluation environnementale ne précise pas comment les 680 000 habitants de Lyon et Villeurbanne seront évacués en cas de catastrophe (naturelle, technologique ou autres) ; - Le dossier ne précise pas quelles voies urbaines sont prévues et réservées pour permettre le passage massif d'évacuation de milliers de voitures ; - Supprimer les camions et le transit de la cohorte de caravanes étrangères sans même une vignette critique dans le tunnel de Fourvière ;	•

117

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	• Interdire le transit de ces mêmes caravanes et camions sur les quais de Saône, la montée de Choulans, le point du jour et Tassin ; • S'intéresser à des solutions intermédiaires en première et deuxième couronnes (micromobilités) ; • Super également pour l'expérimentation du camion Renault oxygène en ville ; • Le besoin de réduire les déplacements doit être pris en compte dans les documents d'urbanisme ; • Pour le secteur de Saint Genis-les-Ollières : ✓ mobiliser les acteurs institutionnels autour des projets visant les infrastructures de transport (en s'appuyant sur la Conférence Territoriale des Maires du Val d'Yzeron) ; ✓ présentation de pistes d'action à l'échelle locale et celle du bassin de vie proposée par le « Collectif saint-genois du Pacte pour la Transition » • Souhaite que le Département facilite ce PdM ; • Les objectifs du PMTL doivent être réellement intégrés dans les projets de voirie afin que tous les modes trouvent leur place(notamment vis-à-vis du pont de Vernaison pour qu'il reçoive la circulation d'une ligne de bus permettant de mettre en œuvre une liaison TC indispensable entre l'Est et l'Ouest.	
	Réflexions sur l'enquête et le registre Thème 12D (36 contributeurs)	
	• Critiques positives : ✓ enquête bienvenue ; ✓ n'est pas satisfait de la situation actuelle et attend beaucoup de ce plan avec de l'argent mis au bon endroit ; ✓ la fusion SYTRAL TCL est une très bonne initiative ; ✓ objectifs ambitieux du plan mais il faudra communiquer pour faire changer les habitudes, surtout en zone rurale (Haut Beaujolais) ; ✓ adhère au plan de mobilité avec des points à améliorer ; ✓ le groupe UESCC adhère globalement aux enjeux et objectifs de ce PdM, considère les ambitions pertinentes et est satisfait des investissements prévus ou réalisés pour Caluire et le Plateau Nord, tout en faisant un certain nombre de propositions ; ✓ est favorable aux objectifs du SYTRAL à l'horizon des années 2030 et 2040 en précisant un certain nombre de demandes ; • Critiques négatives : ✓ moyens mis en œuvre pour permettre une participation effective dérisoires et trop limités dans le temps et l'espace ; ✓ format de l'enquête ridicule ; ✓ plutôt afficher une ambition à la hauteur des attentes des Lyonnais que de vouloir réduire l'utilisation de la voiture et mettre l'argent au bon endroit ; ✓ Indique que le formulaire (registre ??) ne fonctionne pas ; ✓ pourquoi les communes de Clivrieux d'Azergues, Lissieu, Bois-Dieu ne sont pas incluses dans ces consultations ? ✓ la situation n'avance pas (grand débat en 2006) ; ✓ craint que les avis ne soient là que pour la forme ; ✓ tout est fait pour qu'on ne comprenne pas ; l'avis des habitants ne sert à rien (pages 98 à 103 de l'annexe accessibilité) ; ✓ conteste le périmètre du territoire à gérer par SYTRAL Mobilité à limiter au périmètre du PDU 2017/2030 ; le reste doit être géré par le Département du Rhône, la Préfecture du Rhône et la Région AuRA ; ✓ il faudrait faire une enquête sur la répartition de l'emploi sur le territoire et non pas sur la mobilité ;	•

118

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Maître d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	les emplois n'ont pas été développés dans les villes nouvelles ; ✓ contestation et remarques sur plusieurs affirmations de l'évaluation environnementale : ➢ n'est pas d'accord avec la notion de concentration des fonctions de commandement dans l'Agglomération Lyonnaise et pense qu'elle n'a pas sa place dans ce Pdm ; ➢ l'électrification du parc des bus a été totalement oubliée ; ➢ Il n'est pas démontré que le scénario Transition énergétique électrique du parc roulant (TE) engendre une augmentation de la demande en raison d'une forte périurbanisation ; ➢ le choix du scénario dit report modal massif est biaisé ; un mix des scénarios n'a pas été étudié ; pour provoquer le report modal massif pour le Nord et le Val de Saône il faudrait une offre TC bien plus attractive que ce qui est prévu ; ➢ l'optimisation du foncier pour la création et l'extension des P+R et des nouvelles voiries d'accès est valable aussi pour le scénario RMM ; ➢ le risque Prévention des ruptures d'alimentation électrique est le même pour les trois scénarios TE, MR, RMM ; ➢ le Risques technologiques (TMD) est le même pour les trois scénarios TE, MR, RMM ; ➢ on ne parle pas des risques d'accidents trottinettes/vélos/piétons/bus/voitures, où le scénario RMM est le plus mauvais ; ➢ l'analyse concernant les enjeux environnementaux propres à Natura 2000 n'est pas objective et est délibérément orientée vers le scénario RMM ; ✓ les cartes du bruit liées au développement des transports / fréquences ferroviaires ne sont pas produites dans le PDM (réduire le bruit) ; ✓ le plan ne prend pas suffisamment en compte les spécificités des zones industrielles et logistiques, ni les réalités des flux de salariés ; ✓ malheureusement rien de très nouveau dans ce plan de mobilité pour la commune de Mions ; • Autres réflexions : ✓ est surpris que la CCPA se soit si peu exprimée sur ce plan ; ✓ conseille de lire le Pdm et d'apporter des contributions ; ✓ regret que la commune de Lozanne n'ait pas annoncé cette enquête sur l'application Panneau Pocket ; ✓ demande que soit corrigée l'affirmation indiquant que le Val de Saône et les Monts d'Or sont des paysages urbains et périurbains (§1.2. page 23 du résumé non technique de l'évaluation environnementale) ; ✓ récapitule les résultats des différents scénarios évaluant les projections démographiques à l'horizon 2040 mais précise que la croissance démographique passée de la métropole de Lyon n'est pas une tendance éternelle ; ✓ est d'accord avec les objectifs de ce plan mais il doit être amélioré en approfondissant le scénario pour le rapport modal : le train ayant ses limites, l'offre TCL Insuffisante et l'usage de la voiture reste indispensable ; ✓ Ne trouve rien d'explicité sur Bron.	
Hors sujet	Réflexions hors sujet Thème 13 (1 contributeurs)	

119

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
	• La limitation dans les PLU à 1 place par logement d'habitation (et à 0,5 place par logement social) est une absurdité et une atteinte inacceptable aux libertés ; • Le développement de l'urbanisme est une pollution monstrueuse	•

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais
Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités
Procès-verbal de synthèse de l'enquête

Ce dernier tableau expose enfin, numéro par numéro, les contributions qui se sont exprimées sur chacun des thèmes repris par la commission.

Il doit permettre à chacun (notamment aux contributeurs) de retrouver thème par thème les numéros des contributions correspondant à ses déclarations sur le thème correspondant.

Catégorie d'analyse	Nombre de contributions	Contributions
N°01A La voiture reste indispensable	65	1(Web), 3(Web), 11(Web), 18(Web), 20(Web), 23(Web), 29(Web), 43(Web), 50(Web), 57(Email), 54(Web), 55(Web), 60(Web), 64(Web), 66(Web), 67(Web), 78(Web), 81(Web), 103(Email), 92(Web), 93(Web), 95(Web), 115(Web), 117(Web), 118(Web), 119(Web), 120(Web), 123(Web), 128(Web), 130(Web), 131(Web), 132(Web), 134(Web), 135(Web), 136(Web), 137(Web), 138(Web), 141(Web), 164(Web), 171(Web), 178(Web), 181(Web), 187(Web), 191(Web), 234(Web), 250(Email), 263(Web), 279(Web), 287(Web), 290(Web), 317(Web), 329(Web), 336(Web), 340(Web), 362(Web), 406(Web), 407(Web), 413(Web), 431(Web), 438(Web), 441(Web), 447(Web), 561(Email), 578(Web), 598(Email)
N°01B : La place de la voiture	75	15(Web), 20(Web), 24(Web), 28(Web), 33(Web), 37(Web), 40(Web), 42(Web), 51(Web), 52(Web), 53(Web), 64(Web), 66(Web), 67(Web), 69(Web), 70(Web), 73(Web), 92(Web), 116(Email), 114(Web), 119(Web), 128(Web), 130(Web), 140(Web), 146(Web), 150(Web), 151(Web), 153(Web), 154(Web), 156(Web), 166(Web), 168(Web), 171(Web), 184(Email), 183(Web), 185(Web), 188(Web), 194(Web), 208(Web), 240(Web), 242(Web), 249(Web), 309(Web), 336(Web), 355(Web), 356(Web), 362(Web), 374(Web), 376(Web), 385(Web), 393(Web), 601(Brignais), 398(Web), 400(Web), 403(Web), 427(Web), 451(Web), 467(Web), 468(Web), 476(Web), 480(Web), 482(Web), 498(Email), 510(Email), 512(Email), 518(Web), 545(Web), 546(Web), 561(Email), 555(Web), 557(Email), 588(Bron), 578(Web), 594(Web)
N°01C : Covoiturage et autopartage	28	52(Web), 62(Web), 73(Web), 92(Web), 151(Web), 166(Web), 183(Web), 201(Web), 218(Web), 227(Web), 238(Web), 240(Web), 478(Saint Symphorien sur Coise), 354(Web), 382(Web), 391(Web), 392(Web), 601(Brignais), 408(Web), 409(Web), 463(Web), 477(Web), 498(Email), 500(Web), 512(Email), 543(Web), 558(Web), 591(Web)
N°01D : Stationnements, parcs relais et leurs tarifs	123	31(Email), 12(Web), 19(Web), 30(Web), 37(Web), 42(Web), 62(Web), 73(Web), 82(Web), 83(Web), 85(Web), 92(Web), 97(Web), 98(Web), 99(Web), 105(Web), 119(Web), 127(Web), 130(Web), 131(Web), 133(Web), 146(Web), 153(Web), 157(Web), 159(Web), 164(Web), 166(Web), 168(Web), 169(Web), 171(Web), 176(Web), 180(Web), 183(Web), 185(Web), 201(Web), 226(Web), 232(Web), 240(Web), 254(Web), 604(Saint Symphorien d'Ozon), 268(Web), 269(Web), 270(Web), 271(Web), 279(Web), 281(Web), 517(L'Arbresle), 287(Web), 288(Web), 293(Web), 295(Web), 296(Web), 317(Web), 319(Web), 327(Web), 377(Lyon 02), 332(Web), 336(Web), 340(Web), 347(Web), 358(Web), 363(Web), 378(Web), 379(Web), 383(Web), 390(Web), 391(Web), 392(Web), 393(Web), 394(Web), 398(Web), 404(Web), 406(Web), 407(Web), 408(Web), 409(Web), 411(Web), 418(Web), 421(Web), 423(Web), 425(Web), 428(Web), 431(Web), 433(Web), 606(Tarare), 441(Web), 443(Web), 449(Web), 451(Web), 452(Web), 463(Web), 466(Web), 471(Web), 472(Web), 477(Web), 484(Web), 536(Lyon 04), 485(Web), 491(Web), 497(Web), 499(Web), 500(Web), 501(Web), 504(Web), 513(Web), 514(Web), 515(Web), 537(Web), 539(Web), 543(Web), 544(Web), 545(Web), 549(Web), 561(Email), 556(Web), 558(Web), 560(Web), 565(Web), 566(Web), 568(Web), 576(Web), 577(Web), 578(Web)
N°01E : Impact du plan sur les commerces	13	51(Web), 67(Web), 119(Web), 134(Web), 137(Web), 163(Web), 171(Web), 234(Web), 240(Web), 263(Web), 319(Web), 457(Web), 588(Bron)
N°02A : Vélos, trottinettes, mobilités douces : c'est suffisant	57	1(Web), 2(Web), 3(Web), 10(Web), 11(Web), 19(Web), 20(Web), 23(Web), 25(Web), 28(Web), 34(Web), 35(Web), 51(Web), 60(Web), 66(Web), 67(Web), 68(Web), 71(Web), 78(Web), 103(Email), 90(Web), 101(Web), 116(Email), 111(Web), 118(Web), 120(Web), 123(Web), 128(Web), 130(Web), 131(Web), 132(Web), 134(Web), 136(Web), 137(Web), 147(Email), 150(Web), 183(Web), 187(Web), 200(Web), 202(Web), 234(Web), 235(Web), 278(Web), 289(Web), 317(Web), 319(Web), 329(Web), 406(Web), 407(Web), 451(Web), 457(Web), 483(Web), 484(Web), 491(Web), 494(Web), 588(Bron), 571(Web)
N°02B : Vélos, trottinettes, mobilités douces, Velo'v : les développer, les sécuriser	90	44(Web), 45(Web), 46(Web), 52(Web), 62(Web), 64(Web), 69(Web), 71(Web), 72(Web), 79(Web), 86(Web), 98(Web), 99(Web), 105(Web), 107(Web), 140(Web), 142(Web), 150(Web), 154(Web), 166(Web), 177(Web), 181(Web), 183(Web), 188(Web), 193(Email), 194(Web), 196(Web), 199(Web), 205(Web), 207(Web), 208(Web), 215(Web), 237(Web), 238(Web), 243(Web), 246(Web), 258(Web),

121

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
		261(Web), 264(Web), 272(Web), 278(Web), 279(Web), 283(Web), 284(Web), 292(Web), 295(Web), 296(Web), 298(Email), 299(Web), 303(Web), 306(Web), 307(Web), 309(Web), 310(Web), 311(Web), 314(Email), 337(Web), 339(Web), 347(Web), 379(Web), 601(Brignais), 403(Web), 404(Web), 406(Web), 425(Web), 429(Web), 435(Web), 443(Web), 453(Web), 475(Bron), 458(Web), 479(Web), 480(Web), 529(Lyon 04), 487(Web), 498(Email), 492(Web), 509(Email), 510(Email), 511(Email), 512(Email), 542(Email), 515(Web), 545(Web), 555(Web), 557(Email), 590(Rillieux-La-Pape), 580(Web), 591(Web), 596(Email)
N°02C : Vélos, trottinettes, mobilités douces : cohabitation avec les autres modes de déplacement - Incivilités	45	7(Web), 43(Web), 44(Web), 52(Web), 53(Web), 67(Web), 68(Web), 73(Web), 76(Web), 87(Web), 90(Web), 96(Web), 98(Web), 120(Web), 131(Web), 141(Web), 183(Web), 200(Web), 203(Email), 201(Web), 204(Web), 234(Web), 238(Web), 275(Web), 294(Web), 309(Web), 310(Web), 317(Web), 328(Web), 433(Web), 475(Bron), 476(Web), 482(Web), 484(Web), 487(Web), 498(Email), 494(Web), 510(Email), 511(Email), 512(Email), 542(Email), 588(Bron), 571(Web), 585(Web), 594(Web)
N°02D : Questions et réflexions diverses sur les modes doux	30	69(Web), 94(Web), 96(Web), 107(Web), 114(Web), 584(Amplepuls), 200(Web), 238(Web), 244(Web), 329(Web), 391(Web), 392(Web), 406(Web), 408(Web), 409(Web), 463(Web), 477(Web), 480(Web), 527(Lyon 04), 528(Lyon 04), 500(Web), 509(Email), 542(Email), 539(Web), 543(Web), 555(Web), 564(Web), 591(Web), 596(Email), 594(Web)
N°03 : Piétons : Périmètres piétonniers, agrandir, développer, sécuriser, cohabitation avec autres modes	42	16(Web), 33(Web), 41(Web), 56(Email), 51(Web), 53(Web), 69(Web), 105(Web), 107(Web), 114(Web), 140(Web), 154(Web), 166(Web), 168(Web), 183(Web), 188(Web), 194(Web), 202(Web), 204(Web), 207(Web), 244(Web), 266(Web), 278(Web), 328(Web), 368(Web), 391(Web), 392(Web), 408(Web), 409(Web), 463(Web), 477(Web), 479(Web), 480(Web), 526(Lyon 04), 500(Web), 510(Email), 543(Web), 545(Web), 550(Web), 590(Rillieux-La-Pape), 592(Web), 594(Web)
N°04 : Métro - TEOL	76	2(Web), 6(Web), 8(Web), 19(Web), 20(Web), 24(Web), 25(Web), 26(Web), 39(Web), 45(Web), 58(Web), 61(Web), 63(Web), 64(Web), 65(Web), 72(Web), 77(Web), 98(Web), 99(Web), 107(Web), 111(Web), 127(Web), 128(Web), 131(Web), 138(Web), 144(Web), 146(Web), 156(Web), 158(Web), 172(Web), 176(Web), 192(Web), 205(Web), 226(Web), 231(Web), 235(Web), 241(Web), 245(Web), 253(Web), 263(Web), 291(Web), 298(Email), 304(Web), 306(Web), 307(Web), 314(Email), 315(Web), 317(Web), 318(Web), 320(Web), 332(Web), 358(Web), 381(Web), 406(Web), 411(Web), 426(Web), 429(Web), 433(Web), 475(Bron), 466(Web), 600(Lyon 03 - SYTRAL Mobilités), 525(Lyon 04), 534(Lyon 04), 491(Web), 492(Web), 495(Web), 502(Web), 515(Web), 518(Web), 571(Web), 590(Rillieux-La-Pape), 578(Web), 592(Web), 594(Web), 597(Email), 595(Web)
N°05A : Tramway : à développer	37	19(Web), 21(Web), 25(Web), 26(Web), 39(Web), 61(Web), 83(Web), 99(Web), 100(Web), 107(Web), 111(Web), 128(Web), 143(Web), 146(Web), 191(Web), 197(Web), 201(Web), 207(Web), 245(Web), 266(Web), 307(Web), 314(Email), 323(Web), 365(Web), 379(Web), 428(Web), 430(Web), 444(Email), 439(Web), 457(Web), 498(Email), 510(Email), 511(Email), 512(Email), 513(Web), 557(Email), 595(Web)
N°05B : Tramway pas adapté	19	9(Web), 13(Web), 19(Web), 53(Web), 65(Web), 68(Web), 72(Web), 77(Web), 127(Web), 144(Web), 164(Web), 243(Web), 253(Web), 255(Web), 263(Web), 298(Email), 393(Web), 452(Web), 491(Web)
N°06A : Bus : BHNS, CHNS - Incohérence avec le ferroviaire	14	59(Web), 62(Web), 65(Web), 75(Web), 90(Web), 111(Web), 146(Web), 161(Web), 194(Web), 455(Lyon 03 - SYTRAL Mobilités), 507(Web), 515(Web), 518(Web), 591(Web)
N°06B : Bus : créer de nouvelles lignes	54	12(Web), 82(Web), 97(Web), 104(Web), 105(Web), 128(Web), 129(Web), 134(Web), 165(Web), 176(Web), 188(Web), 193(Email), 191(Web), 199(Web), 201(Web), 224(Web), 258(Web), 262(Web), 267(Web), 280(Web), 282(Web), 284(Web), 291(Web), 296(Web), 297(Web), 300(Web), 302(Web), 478(Saint Symphorien sur Colse), 314(Email), 331(Web), 332(Web), 334(Web), 343(Web), 344(Web), 345(Web), 347(Web), 357(Web), 363(Web), 387(Web), 391(Web), 392(Web), 408(Web), 409(Web), 436(Web), 463(Web), 605(Saint Symphorien d'Ozon), 477(Web), 509(Email), 543(Web), 548(Web), 567(Web), 570(Web), 593(Web), 596(Email)
N°06C : Bus : fréquence, plage horaire, bus saturé, panneaux, informations	146	1(Web), 4(Web), 32(Email), 5(Web), 6(Web), 19(Web), 22(Web), 24(Web), 25(Web), 26(Web), 27(Web), 38(Web), 43(Web), 72(Web), 84(Web), 85(Web), 86(Web), 96(Web), 97(Web), 98(Web), 99(Web), 102(Web), 104(Web), 111(Web), 126(Web), 134(Web), 138(Web), 143(Web), 155(Web), 156(Web), 162(Web), 165(Web), 167(Web), 168(Web), 170(Web), 172(Web), 176(Web), 181(Web), 188(Web), 193(Email), 191(Web), 199(Web), 201(Web), 202(Web), 205(Web), 218(Web), 223(Web), 224(Web), 228(Web), 229(Web), 240(Web), 241(Web), 243(Web), 245(Web), 246(Web), 249(Web), 253(Web), 255(Web), 258(Web), 262(Web), 264(Web), 266(Web), 269(Web), 276(Web), 277(Web), 278(Web), 280(Web), 282(Web), 291(Web), 296(Web), 297(Web), 299(Web), 300(Web), 302(Web), 305(Web), 308(Web), 314(Email), 332(Web), 334(Web), 343(Web), 344(Web), 358(Web), 363(Web), 373(Web), 375(Web), 380(Web), 395(Web)

122

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
		401(Web), 402(Web), 403(Web), 407(Web), 413(Web), 414(Web), 415(Web), 416(Web), 422(Web), 424(Web), 426(Web), 428(Web), 429(Web), 430(Web), 432(Web), 435(Web), 444(Email), 440(Web), 606(Tarare), 448(Web), 456(Web), 462(Web), 464(Web), 470(Web), 471(Web), 481(Email), 516(Val d'Oingt), 519(Lyon 04), 520(Lyon 04), 521(Lyon 04), 522(Lyon 04), 524(Lyon 04), 530(Lyon 04), 532(Lyon 04), 533(Lyon 04), 487(Web), 489(Web), 490(Web), 498(Email), 509(Email), 510(Email), 511(Email), 502(Web), 512(Email), 538(Web), 544(Web), 545(Web), 549(Web), 557(Email), 563(Web), 567(Web), 570(Web), 590(Rillieux-La-Pape), 576(Web), 578(Web), 580(Web), 582(Web), 596(Email), 598(Email)
N°07A : Transports en commun : Tarification - gratuité - Pass-mobilité - Rentabilité - Application - Incivilités	65	32(Email), 23(Web), 26(Web), 35(Web), 42(Web), 43(Web), 45(Web), 51(Web), 59(Web), 60(Web), 62(Web), 64(Web), 74(Web), 84(Web), 86(Web), 96(Web), 99(Web), 112(Web), 119(Web), 127(Web), 132(Web), 136(Web), 147(Email), 150(Web), 159(Web), 161(Web), 176(Web), 186(Web), 187(Web), 194(Web), 199(Web), 201(Web), 219(Web), 233(Web), 239(Web), 240(Web), 242(Web), 248(Web), 259(Email), 258(Web), 285(Web), 309(Web), 310(Web), 339(Web), 340(Web), 358(Web), 365(Web), 391(Web), 392(Web), 406(Web), 412(Web), 437(Web), 448(Web), 451(Web), 463(Web), 477(Web), 484(Web), 488(Web), 492(Web), 500(Web), 509(Email), 574(Web), 578(Web), 580(Web), 596(Email)
N°07B : Transports en commun : Fréquences - Horaires - Fiabilité - Implantation des arrêts - Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application - Correspondance entre les réseaux bus, métros et tramways	53	3(Web), 32(Email), 13(Web), 17(Web), 23(Web), 39(Web), 49(Web), 62(Web), 68(Web), 73(Web), 82(Web), 86(Web), 88(Web), 105(Web), 114(Web), 127(Web), 128(Web), 183(Web), 201(Web), 202(Web), 215(Web), 236(Web), 240(Web), 259(Email), 260(Web), 289(Web), 291(Web), 478(Saint Symphorien sur Coise), 317(Web), 329(Web), 332(Web), 333(Web), 334(Web), 341(Web), 358(Web), 391(Web), 392(Web), 408(Web), 409(Web), 410(Web), 412(Web), 426(Web), 429(Web), 449(Web), 453(Web), 463(Web), 477(Web), 535(Lyon 04), 500(Web), 543(Web), 590(Rillieux-La-Pape), 591(Web), 598(Email)
N°07C : Transports en commun : Faciliter la mobilité multimodale - Développer d'autres modes complémentaires innovants - Téléphérique - Funiculaire	20	5(Web), 19(Web), 110(Web), 111(Web), 134(Web), 142(Web), 199(Web), 201(Web), 207(Web), 272(Web), 351(Web), 353(Web), 435(Web), 476(Web), 484(Web), 545(Web), 553(Web), 581(Web), 591(Web), 594(Web)
N°07D : Transports en commun : Desserte des communes - Banlieue à banlieue - Secteurs et communes mal desservies - L'Est et l'Ouest lyonnais-Lyon-Monts du Lyonnais-Communes diverses	193	32(Email), 5(Web), 19(Web), 21(Web), 22(Web), 25(Web), 37(Web), 48(Web), 65(Web), 68(Web), 69(Web), 70(Web), 73(Web), 75(Web), 82(Web), 83(Web), 97(Web), 99(Web), 102(Web), 105(Web), 106(Web), 109(Web), 110(Web), 111(Web), 139(Email), 126(Web), 127(Web), 128(Web), 129(Web), 134(Web), 135(Web), 138(Web), 145(Web), 146(Web), 155(Web), 159(Web), 162(Web), 164(Web), 166(Web), 172(Web), 188(Web), 193(Email), 194(Web), 199(Web), 201(Web), 209(Web), 210(Web), 211(Web), 213(Web), 215(Web), 220(Web), 221(Web), 222(Web), 223(Web), 227(Web), 229(Web), 230(Web), 236(Web), 242(Web), 243(Web), 251(Web), 258(Web), 262(Web), 267(Web), 268(Web), 272(Web), 274(Web), 279(Web), 282(Web), 283(Web), 286(Web), 289(Web), 296(Web), 301(Web), 478(Saint Symphorien sur Coise), 314(Email), 455(Lyon 03 - SYTRAL Mobilités), 317(Web), 377(Lyon 02), 331(Web), 334(Web), 336(Web), 337(Web), 340(Web), 342(Web), 344(Web), 345(Web), 346(Web), 347(Web), 349(Web), 357(Web), 358(Web), 359(Web), 363(Web), 364(Web), 365(Web), 371(Web), 372(Web), 378(Web), 382(Web), 383(Web), 387(Web), 388(Web), 389(Web), 391(Web), 392(Web), 393(Web), 394(Web), 601(Brignais), 398(Web), 404(Web), 405(Web), 406(Web), 408(Web), 409(Web), 411(Web), 413(Web), 414(Web), 415(Web), 416(Web), 421(Web), 423(Web), 424(Web), 425(Web), 428(Web), 429(Web), 430(Web), 431(Web), 432(Web), 433(Web), 434(Web), 435(Web), 436(Web), 444(Email), 438(Web), 439(Web), 440(Web), 441(Web), 442(Web), 607(Tarare), 443(Web), 445(Web), 446(Web), 450(Web), 452(Web), 456(Web), 457(Web), 459(Web), 460(Web), 463(Web), 469(Web), 471(Web), 472(Web), 477(Web), 485(Web), 486(Web), 498(Email), 492(Web), 493(Web), 496(Web), 497(Web), 499(Web), 500(Web), 510(Email), 511(Email), 501(Web), 512(Email), 506(Web), 507(Web), 508(Web), 513(Web), 514(Web), 515(Web), 562(Email), 543(Web), 544(Web), 545(Web), 546(Web), 549(Web), 553(Web), 557(Email), 558(Web), 589(Bron), 569(Web), 570(Web), 572(Web), 590(Rillieux-La-Pape), 576(Web), 577(Web), 578(Web), 579(Web), 580(Web), 591(Web)
N°07E : Transports en commun : Bus navettes - bus ou tramway "express" desservant les entreprises	17	105(Web), 191(Web), 198(Web), 210(Web), 225(Web), 603(Lozanne), 265(Web), 289(Web), 328(Web), 343(Web), 358(Web), 363(Web), 396(Web), 442(Web), 483(Web), 548(Web), 558(Web)
N°07F : Questions et réflexions diverses sur	48	53(Web), 118(Web), 128(Web), 142(Web), 145(Web), 146(Web), 154(Web), 159(Web), 166(Web), 170(Web), 181(Web), 183(Web), 188(Web), 194(Web), 199(Web), 201(Web), 212(Web), 262(Web), 266(Web), 273(Web), 284(Web)

123

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités Procès-verbal de synthèse de l'enquête		
les transports en commun		290(Web), 296(Email), 309(Web), 324(Email), 329(Web), 333(Web), 337(Web), 339(Web), 352(Web), 406(Web), 523(Lyon 04), 531(Lyon 04), 498(Email), 510(Email), 511(Email), 503(Web), 512(Email), 518(Web), 549(Web), 557(Email), 556(Web), 560(Web), 565(Web), 566(Web), 568(Web), 590(Rillieux-La-Pape), 578(Web)
N°08 : Trains, tram-train, TER, CHNS, RER, tarifs, grilles horaires, pannes, grèves, SERM -Transport marchandises	95	19(Web), 26(Web), 42(Web), 62(Web), 65(Web), 70(Web), 77(Web), 79(Web), 101(Web), 104(Web), 105(Web), 106(Web), 139(Email), 128(Web), 130(Web), 166(Web), 179(Web), 181(Web), 182(Web), 189(Web), 583(Amplepuis), 584(Amplepuis), 193(Email), 194(Web), 199(Web), 201(Web), 218(Web), 238(Web), 240(Web), 245(Web), 602(Lozanne), 603(Lozanne), 259(Email), 604(Saint Symphorien d'Ozon), 270(Web), 271(Web), 274(Web), 278(Web), 283(Web), 517(L'Arbresle), 295(Web), 308(Web), 478(Saint Symphorien sur Coise), 310(Web), 311(Web), 454(Lyon 03 - SYTRAL Mobilités), 321(Web), 377(Lyon 02), 333(Web), 339(Web), 347(Web), 350(Web), 358(Web), 363(Web), 380(Web), 381(Web), 393(Web), 394(Web), 601(Brignais), 397(Web), 398(Web), 404(Web), 406(Web), 417(Web), 421(Web), 428(Web), 606(Tarare), 458(Web), 465(Web), 476(Web), 479(Web), 484(Web), 488(Web), 492(Web), 496(Web), 499(Web), 506(Web), 508(Web), 513(Web), 514(Web), 518(Web), 537(Web), 539(Web), 544(Web), 546(Web), 552(Web), 555(Web), 558(Web), 564(Web), 574(Web), 575(Web), 578(Web), 580(Web), 587(Web), 591(Web)
N°09 : Critiques positives du PDM et propositions - tourné vers l'avenir - Enquête bienvenue	19	44(Web), 83(Web), 87(Web), 150(Web), 166(Web), 181(Web), 188(Web), 194(Web), 216(Web), 226(Web), 238(Web), 295(Web), 333(Web), 339(Web), 383(Web), 601(Brignais), 406(Web), 518(Web), 573(Web)
N°10A : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports et réflexions diverses : Pas adapté aux lyonnais - Sans intérêt	24	27(Web), 34(Web), 93(Web), 95(Web), 109(Web), 117(Web), 119(Web), 120(Web), 123(Web), 125(Web), 130(Web), 132(Web), 137(Web), 149(Web), 163(Web), 200(Web), 203(Email), 240(Web), 317(Web), 319(Web), 443(Web), 491(Web), 494(Web), 499(Web)
N°10B : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports -Pas adapté pour l'extérieur de la métropole	12	93(Web), 95(Web), 109(Web), 120(Web), 123(Web), 132(Web), 137(Web), 148(Web), 163(Web), 203(Email), 578(Web), 585(Web)
N°10C : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Pas de concertation - Décisions des écologistes	35	32(Email), 38(Web), 47(Web), 87(Web), 90(Web), 91(Web), 116(Email), 115(Web), 125(Web), 163(Web), 168(Web), 174(Web), 190(Web), 240(Web), 294(Web), 391(Web), 392(Web), 408(Web), 409(Web), 432(Web), 457(Web), 463(Web), 465(Web), 477(Web), 481(Email), 484(Web), 500(Web), 515(Web), 543(Web), 561(Email), 588(Bron), 568(Web), 578(Web), 594(Web), 597(Email)
N°10D : Critiques négatives du PDM et de la politique des transports : Considérations économiques	30	9(Web), 27(Web), 47(Web), 53(Web), 163(Web), 174(Web), 190(Web), 240(Web), 257(Web), 287(Web), 317(Web), 329(Web), 348(Web), 363(Web), 365(Web), 366(Web), 386(Web), 387(Web), 447(Web), 451(Web), 457(Web), 499(Web), 515(Web), 518(Web), 589(Bron), 578(Web), 592(Web), 594(Web), 597(Email), 595(Web)
N°11 : ZFE et vignettes Crit'Air : conséquences négatives	29	2(Web), 11(Web), 28(Web), 36(Web), 43(Web), 121(Web), 131(Web), 133(Web), 153(Web), 156(Web), 171(Web), 178(Web), 187(Web), 363(Web), 406(Web), 421(Web), 443(Web), 466(Web), 469(Web), 471(Web), 484(Web), 498(Email), 492(Web), 515(Web), 551(Web), 568(Web), 573(Web), 594(Web), 597(Email)
N°12A : Travaux qui perturbent	14	14(Web), 39(Web), 78(Web), 103(Email), 87(Web), 120(Web), 132(Web), 421(Web), 451(Web), 475(Bron), 457(Web), 494(Web), 566(Web), 571(Web)
N°12B : Transports à la demande	13	105(Web), 201(Web), 223(Web), 247(Web), 391(Web), 392(Web), 408(Web), 409(Web), 463(Web), 477(Web), 523(Lyon 04), 500(Web), 543(Web)
N°12C : Tous modes de déplacement confondus	26	10(Web), 11(Web), 16(Web), 19(Web), 22(Web), 24(Web), 28(Web), 36(Web), 52(Web), 73(Web), 79(Web), 107(Web), 119(Web), 128(Web), 136(Web), 203(Email), 216(Web), 240(Web), 314(Email), 325(Web), 461(Web), 476(Web), 545(Web), 555(Web), 588(Bron), 591(Web)
N°12D : critiques (positives et négatives) de l'enquête, du registre	36	91(Web), 127(Web), 140(Web), 183(Web), 193(Email), 238(Web), 256(Web), 261(Web), 263(Web), 316(Bron), 313(Web), 322(Web), 326(Web), 330(Web), 384(Web), 396(Web), 399(Web), 406(Web), 408(Web), 409(Web), 448(Web), 453(Web), 474(Bron), 465(Web), 466(Web), 476(Web), 487(Web), 498(Email), 510(Email), 511(Email), 512(Email), 542(Email), 539(Web), 543(Web), 555(Web), 557(Email)
N°13 : Hors sujet	1	327(Web)

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais
Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités
Procès-verbal de synthèse de l'enquête

5 : Questions de la commission d'enquête

1 - 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 ?

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

Il existe aujourd'hui une agence des mobilités au sein de la Métropole de Lyon ouverte en septembre 2022, il s'agit donc d'un service qui relève de la collectivité (coût annuel indiqué : 1 millions d'euros). Que pouvez-vous nous dire de son bilan (actions menées, résultats), sachant que vous souhaitez développer cette présence sur le territoire de SYTRAL Mobilités (3 agences à l'horizon 2030), et que son financement, ses moyens de fonctionner relèveront donc a priori des collectivités ?

3 - Observatoires :

Il y a création (ou développement pour l'un), d'observatoires :

- Observatoire du stationnement (Lever 3, Axe 3, Action n° 3) :
- Observatoire de l'activité des taxis et Voitures de Tourisme avec Chauffeur (Lever 3, Axe 5, Action n° 2) :
- Observatoire du suivi des accidents (Lever 4, Axe 3, Action n° 1) :
- Observatoire du transport de marchandises (Lever 4, Axe 6, Action n° 1), il s'agit a priori de développer et élargir à l'ensemble des EPCI un outil déjà existant.

Les intentions sont bien exprimées pour chacun, mais quelles formes auront ces observatoires, avec quels moyens vont-ils fonctionner (humains, financiers), s'agit-il de moyens supplémentaires, et de qui relèveront-ils ?

4 - Place des trajets domicile-travail dans les déplacements :

Dans la pratique de l'autosolisme, les trajets domicile-travail occupent une place importante.

A la lecture du Plan de Mobilité, ce sujet est peu évoqué au plan des transports en commun.

La solution proposée de partage de véhicules entre entreprises d'une même zone d'activités a-t-elle été élaborée en partenariat avec des entreprises ?

5 - Organisation du travail :

Les organisations du travail, évoluent rapidement, un certain nombre d'entreprises reviennent déjà sur le télétravail qui avait suivi le Covid, est-ce vraiment pertinent ? (Lever 1, Axe 1, action 5)

125

Décision TA Lyon référence E24000156/69 du 19 décembre 2024
Arrêté de Monsieur le Président de SYTRAL Mobilités n° 25A002 du 18 février 2025

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais
Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités
Procès-verbal de synthèse de l'enquête

6 - Logistique urbaine :

Gestion du dernier kilomètre : comment ont été élaborées ces actions, les entreprises de la logistique, les commerçants et sociétés livrées, les entreprises du bâtiment, et de génie civil ont-elles été consultées ?

7 - Actions envers les entreprises de transport (Levier 4, Axe 5) :

Comment ont été élaborées les actions de cet axe ?

L'action 1 veut expérimenter un système de labellisation, or des labels, des certifications existent déjà, le bénéfice supposé justifie-t-il une nouvelle norme, des nouvelles démarches pour les entreprises, donc des surcoûts ?

8 - Mise en Œuvre et suivi du Plan :

Vous évoquez d'associer des citoyens à la définition et à la réalisation de projets, ce qui est pertinent. Prévoyez-vous d'associer les acteurs économiques du territoire (commerçants, entreprises, artisans, transporteurs...chambres consulaires), dont vous dites que le versement mobilité apporte un peu plus de 30% des recettes, et dont l'activité génère une bonne part des déplacements, et si oui sous quelle(s) forme(s) ?

9 - Gouvernance et efficacité :

A la lecture du Plan de Mobilités, il est indiqué pour chaque action, le ou les pilotes, et les partenaires, la commission s'interroge donc sur le mode de fonctionnement qui sera mis en œuvre, qui sera décisionnaire, l'AOM aura-t-elle finalement le pouvoir de décision ?

Exemples :

1. Le ferroviaire dans le Beaujolais : le Plan de Mobilité s'avance sur le quart d'heure, alors que la Région dit avoir convenu avec la SNCF d'un cadencement aux 30mn.
2. Parking SNCF de l'Arbresle : sous-utilisé car réservé uniquement aux abonnés SNCF, et donc interdit aux simples usagers SNCF, or les possibilités de stationnement à proximité sont insuffisantes, ce qui amène un certain nombre d'usagers à aller chercher avec leur voiture, une gare plus éloignée (Fleurieux sur l'Arbresle).

10 - Comment sont impliqués les services de l'Etat (DREAL) en charge notamment des zones protégées de captages et autres contraintes, dans la définition et l'étude des axes structurants envisagés dans le Plan.

11 - Comment, en particulier, ces projets structurants sont-ils intégrés dans les projets globaux d'aménagement du territoire vis-à-vis de la protection de la nature, de l'agriculture, de l'eau, etc.

Projet de Plan de Mobilité des Territoires lyonnais
Maitre d'ouvrage : SYTRAL Mobilités
Procès-verbal de synthèse de l'enquête

L'article R123-18 du Code de l'environnement précise que « *Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations* »

Fait à Lyon le 31 mai 2025
Les membres de la commission d'enquête



Yves VALENTIN, Président



Gérard GIRIN



Gilbert HALEPIAN



Pierre CALZAT

Mémoire en réponse au PV de synthèse

NOTE



Date : 12 juin 2025

De : Direction de la Stratégie Territoriale

A : Monsieur le président de la Commission d'enquête

Enquête publique sur le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais

Réponse au procès-verbal de synthèse remis par la commission d'enquête le 3 juin 2025

Suite à la communication du procès-verbal de synthèse le 3 juin 2025 et conformément à l'article R123-18 du Code de l'environnement, la présente note regroupe les observations que SYTRAL Mobilités souhaite porter à la connaissance de la commission d'enquête préalablement à l'élaboration de son rapport.

Elle reprend la structuration du procès-verbal de Synthèse avec trois parties :

- Réponses du maître d'ouvrage aux remarques formulées par les personnes publiques consultées regroupées selon seize thématiques
- Réponses du maître d'ouvrage aux différentes contributions du public regroupées selon trente-et-une thématiques
- Réponses aux onze questions de la commission d'enquête

1. Réponses du maître d'ouvrage aux remarques formulées par les personnes publiques consultées :

Les réponses et observations de SYTRAL Mobilités sont intégrées dans la troisième colonne du tableau qui suit fourni par la commission d'enquête dans son procès-verbal de synthèse.



Classement des réactions et commentaires des personnes publiques en 16 grands thèmes et par ordre décroissant d'occurrence	Synthèse des réactions et commentaires	Positionnement de SYTRAL Mobilités sur les critiques et commentaires des personnes publiques
N :BHNS ou CHNS ou bus cars. 38 occurrences : Région, Département 69, Préfecture, Lyon. CCPD ; CA Villefranche ; CCPO ; CCEL ; CAPI ; CC Côtère ; CCML Charbonnières ; Collonges ; Champagne ; Dardilly ; Fontaine St Martin, et sur Saône ; Lancié ; Les Sauvages ; Millery ; Dommartin ; Gleizé ; Jassans ; Chiroubles ; Colombier ; Civrieux ; St Cyr ; St Priest ; Solaize ; Vénissieux ; Genay ; Grigny ; Mions ; Beaujeu ; Belleville ; Chazay ; St Etienne la V ; Tarare	Des critiques : Insuffisances notamment : Problématique des voies réservées, Coordination avec l'organisation du réseau régional, Absence de desserte des territoires éloignés, notamment Beaujolais. Quels financements des infrastructures pour les CHNS ? Absence connexion CHNS/ ferroviaire (gare de Sérézin notamment) Renforcer la fiabilité et préciser le TAD Augmentation des amplitudes horaires CHNS pour le Sud Beaujolais, l'Est et le Sud lyonnais	Comme indiqué en page 91 du PdM « Le Plan de Mobilité présente un système de mobilité hiérarchisé autour d'offres structurantes, permettant de relier les bassins de vie entre eux et de rejoindre les territoires voisins, complétées par des offres de maillage permettant un accès élargi aux alternatives à la voiture individuelle. » Les réflexions actuellement menées dans le cadre du SERM (cf. page 92) permettront d'assurer une gouvernance partagée entre les acteurs locaux, l'Etat, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et SYTRAL Mobilités. Les lignes de CHNS sont conçues en complémentarité avec le développement des services ferroviaires, comme indiqué en page 97 : « La mise en œuvre de ce réseau sera progressive et il évoluera en fonction notamment de l'évolution du niveau d'offre sur les différents axes ferroviaires ; lorsque le service ferroviaire cible sera atteint, certaines lignes concernées pourront être rabattues sur des gares intermédiaires. ». Les aménagements nécessaires à leur mise en œuvre feront l'objet d'une participation financière de la part de SYTRAL Mobilités (cf. page 243). La desserte de la gare de Sérézin-du-Rhône est prévue dans le PdM (cf. page 230) par l'étude de l'amélioration des lignes de maillage qui la desservent, comme cela a déjà été engagé en septembre 2023 pour la ligne 111. Des offres multimodales de maillage viendront compléter le réseau structurant du SERM (trains et CHNS connectés au réseau structurant lyonnais) afin d'assurer une plus grande couverture territoriale de cette offre et particulièrement pour les secteurs les plus éloignés comme le Haut Beaujolais (page 106 pour les transports collectifs et notamment le transport à la demande, pages 129-130 pour le vélo et pages 135-138 pour les offres de covoiturage). Des études sont en cours pour bien préciser les nouveaux services de transport à la demande. Au-delà de la mise en œuvre de nouvelles offres, comme indiqué dans le levier 4, des mesures d'accompagnement (communication en pages 189 à 192, journées d'essai en page 196) et de facilitation de la pratique (tarification unifiée sur le réseau SYTRAL Mobilités en page 206, rétributions des covoitureurs en page 208, tarification intégrant de multiples modes de déplacements en page 207, ...).

NOTE



G : concertation, spécificités des territoires : 35 occurrences : Départements 69 et 42, Métropole Lyon, Préfecture, CCPM, CCEL, CCPO, CAPI, CA Mirbel, CC Côtière, Bron, Charly, Charbonnières, Chassieu, Craponne, Dardilly, Ecully, Fontaine St Martin, Mions, St Cyr, Solaise, Tassin, Vernaizon, Chazay, Chiroubles, Colombier-S, Deux Grosnes, Fleurioux, Joux, Rivolet, St Bonnet de M, St Bonnet des Bruyères, St Germain Nuelles, Sarcey, Vaux Renard, Virigneux.	Absence ou Insuffisances, notamment : Manque de cohérence avec les projets régionaux (train, bus, bassins de mobilité) Manque de cohérence avec les projets et plans locaux de niveau inférieur Quid de l'articulation avec le Plan des transports de la Métropole ? Les objectifs des EPCI et des communes ne sont pas pris en compte Rechercher une cohérence avec Lyon 2030 sur la neutralité climatique Il manque une analyse territoriale fine Absence de prise en compte des besoins en matière d'usage automobile des communes éloignées Non prise en compte des risques technologiques (vallée de la chimie)	Comme explicité en pages 15 à 21, la vision portée par le Plan de Mobilité est le fruit de la prise en compte des documents stratégiques portés par l'Etat (Stratégie Nationale Bas Carbone, Plan de Protection de l'Atmosphère, s...), la Région Auvergne-Rhône-Alpes (SRADOET) et les porteurs de Scot, mais aussi de l'ensemble des travaux partenariaux menés dans le cadre des 2 ans d'élaboration du document, aux niveaux politiques et techniques. Ceci garantit la bonne articulation des stratégies portées par les différents acteurs. L'articulation avec les projets régionaux sera notamment renforcée dans le cadre de la mise en œuvre du SERM. Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais fixe un cadre général aux politiques de mobilité du territoire et précise notamment les offres tous modes qui viendront relier les territoires entre eux. La Métropole de Lyon et les EPCI membres de SYTRAL Mobilités qui porteront des documents stratégiques de niveaux inférieurs (PLM, PLU, ...) ont participé activement à l'élaboration du document (cf. pages 26-27) afin de porter leurs enjeux propres et d'identifier les articulations entre les principes portés par le Pdm et leurs futurs documents locaux qui viendront concrétiser ces principes au sein de leurs territoires. Le Plan de Mobilité donne par exemple plusieurs consignes précises en ce qui concerne l'élaboration des PLM (pages 79, 82, 108, 120, 121, 130, 144, 161, 167, 169). Le développement des offres de transports collectifs ne constitue pas l'unique réponse aux problématiques de mobilité alternative à la voiture dans l'ensemble des territoires. Le Pdm, qui est structuré autour de 4 leviers, entend proposer un bouquet de services (covoiturage, augmentation de l'amplitude horaire des lignes de transports collectifs, transport à la demande, vélo à assistance électrique) et des facilitations d'usage (tarification unifiée, ...), qui permettent de réduire la nécessité d'utilisation de la voiture dans les territoires les plus éloignés. Les risques technologiques sont appréhendés au niveau de chacun des projets lors de leurs études préalables, notamment les études d'avant-projet. Ces études prennent en compte les PPRT et sont soumises à avis de l'Etat. Cela garantit donc une bonne prise en compte du risque technologique.
O : Trains et gares 32 occurrences : Région, Départements 69 ; Lyon ; Préfecture, St Etienne Métropole, CCGV, CCPO, CCCôtière, CCSB ; COR ; CCBPD, Charbonnières ; Collonges ; Dardilly ; Ecully ; Fontaine sur Saône, Genay ; Limonest, Mions, Rillieux ; Ste Foy ; Solaise ; Vénissieux ; Belleville ; Beaujeu ; Charentay ; Courzieu ; Millery ; Poule les Echameaux, St Just d'A ; Tarare ; Vindry sur Turdine.	Insuffisances des dessertes et des cadencements : Prendre en compte l'organisation régionale ferroviaire SERM, TER Faciliter l'accès aux gares et stationnements, Renforcement vers le sud lyonnais Prolongation tram-train pays de l'Arbresle Cadencement ¼ d'heure demandé (Beaujolais notamment) Accélérer le renforcement ferroviaire (avant 2040), relier le nord Lyonnais Réalisation complète du CFAL notamment sur le territoire ouest lyonnais D'une façon générale : demande de renforcement du réseau ferré	Comme indiqué en page 91 « Le Plan de Mobilité présente un système de mobilité hiérarchisé autour d'offres structurantes, permettant de relier les bassins de vie entre eux et de rejoindre les territoires voisins, complétées par des offres de maillage permettant un accès élargi aux alternatives à la voiture individuelle. » Les réflexions actuellement menées dans le cadre du SERM (cf. page 92) permettront d'assurer une gouvernance partagée entre les acteurs locaux, l'Etat, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et SYTRAL Mobilités. Les échéances des grands projets ferroviaires (infrastructures en pages 96-97 et services en pages 93-95) identifiés dans le Plan de Mobilité sont celles portées publiquement par leurs maîtres d'ouvrage respectifs. Leurs ambitions sont cohérentes avec les enjeux de report modal portés par le Plan de Mobilité. Le Pdm indique d'ailleurs que certaines offres pourraient être mises en œuvre (Brignais-Givors, prolongement du tram-train dans la Brèvenne en page 94) ou améliorées (services au quart d'heure en gare de Belleville-en-Beaujolais en page 94) plus rapidement. Ces études pourront notamment être réalisées dans le cadre de la démarche de mise en œuvre du SERM. Le Plan de Mobilité (pages 118-119) fixe le cadre de la future stratégie d'intermodalité qui sera mise en œuvre par les différents acteurs. Celle-ci visera notamment à « permettre des rabattements sur les offres de transports collectifs le plus proche possible des domiciles des habitants du territoire, afin de contribuer à développer l'usage de la marche, du vélo et du covoiturage en lien avec les transports collectifs, mais aussi



NOTE



		d'optimiser les besoins en parcs relais automobile (ainsi que le dimensionnement de leurs voies d'accès) connectés aux lignes fortes. »
L : problématiques liées aux vélos 30 occurrences : Région, Préfecture, département 69, CCPM, COR, CAPI, CCML, Bron, Caluire, Chassieu, Craponne, Dardilly, Ecully, Fontaine St M, Grigny, Mions, St Cyr, Ste Foy, Solaise, Vernalson, Bully, Charentay, Chazay d'A, Chiroubles, Joux, Rivolet, St Just d'A, Vauxrenard, Virgineux, Yzeron.	Insuffisance... ou excès : Manque de précision du plan vélo Objectifs trop ambitieux et non adaptés aux ruralités éloignées Difficulté cohabitation et sécurité des réseaux auto/vélo Quels financements des équipements ? Respecter les compétences locales en matière de mise à disposition des vélos	Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais porte sur un périmètre très vaste et diversifié. Dès le début de la démarche d'élaboration, la prise en compte des spécificités territoriales a donc été une préoccupation majeure (page 49). Cependant, afin de laisser des marges de manœuvre aux différentes collectivités membres de SYTRAL Mobilités dans l'élaboration de leurs politiques de mobilité respectives – notamment dans le cadre des Plans Locaux de Mobilité –, le choix a été fait de décliner les objectifs de parts modales à l'échelle de chacun des trois bassins locaux de mobilité. Ces bassins ont été définis à la fois à partir de la réalité vécue en matière de mobilité mais aussi par rapport aux périmètres des différents schémas de cohérence territoriale. Il existe ainsi en effet de fortes disparités en matière de services, d'offres et de pratiques de mobilité au sein de ces territoires : entre le cœur de la Métropole de Lyon, sa première couronne et les autres territoires de l'agglomération lyonnaise, entre le cœur de l'agglomération de Villefranche-Beaujolais-Saône et le Haut Beaujolais ou la vallée de l'Azergues, entre les Monts du Lyonnais et les communes de la CCVG ou de la CCVL qui sont plus proches de la Métropole de Lyon. Les discussions à venir entre les différents acteurs de chacun des bassins locaux de mobilité permettront d'adapter et de préciser les objectifs en fonction des disparités identifiées au sein de chacun de ces territoires. Les objectifs de développement de la pratique du vélo seront ainsi à adapter localement. Cependant, ils resteront très ambitieux sur l'ensemble du territoire. En effet, les déplacements courts sont majoritaires dans l'ensemble du ressort territorial (cf. page 67) et une grande partie d'entre eux pourront donc se reporter de la voiture vers le vélo, en lien avec la mise en place des aménagements facilitant cette pratique et des évolutions de pratiques prévues en la matière. Le financement des aménagements cyclables devra reposer sur différents acteurs : Etat (fonds vert, ...), Région, Département, EPCI, communes.
M : problématique piétons 23 occurrences : Préfecture, Département 69, CCPM, COR, CCPO, CA, Villefranche, CCBPD, CAPI, CC Côtière, CCML, Bron, Collonges, Craponne, Ecully, Fontaine s Saône, Rillieux, St Priest, Vénissieux, Beaujeu, Cours, Vaugneray, Vauxrenard, Villefranche.	Plan insuffisant, critique de la place accordée, limite du mode : Sécuriser les voies piétonnes Absence de financements délégués au niveau communal	La marche est prise en compte dans chacun des 4 leviers du document afin d'assurer le développement de son usage dans l'ensemble du ressort territorial. En demandant aux EPCI de se doter d'un plan piéton d'ici 2030 (page 126), le Plan de Mobilité des territoires lyonnais souhaite améliorer la prise en compte de la marche à pied, essentielle pour les déplacements de proximité. Le Plan de Mobilité propose ainsi divers outils permettant l'élaboration d'une stratégie locale, dont les modalités d'élaboration et la nature du contenu restent à apprécier en fonction des orientations politiques et des spécificités de chaque territoire. Ainsi, le Plan de Mobilité prône que les objectifs d'évolution des parts modales soient pris en compte dans les projets d'aménagements urbains (page 82), dans les accès aux transports collectifs (pages 113, 119, 120), dans les mesures d'apaisement de l'espace public (pages 161 à 163), dans l'accompagnement des plus jeunes (page 192) et dans la mise en œuvre d'une stratégie de sécurité routière visant à atteindre un objectif de 0 tués / 0 blessés graves en 2050 dans l'ensemble du territoire (pages 199-200).
K : ZFE 19 occurrences : Département 69.	Critiques de la zone : ZFE et absence de prise en compte des besoins des rhodaniens éloignés,	Afin d'atteindre l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 64% en 2040 par rapport à 2015, un renouvellement du parc automobile est nécessaire (page 58). La ZFE est un des moyens qui permet à la fois de protéger les très nombreux habitants du cœur de la Métropole de Lyon qui sont soumis à de



NOTE



CCEL, CCPO, CAPI, CCBP, CCMP, Caluire, Chassieu, Collonges, Craponne, Décines, Ecully, Fontaine s M, Rillieux, St Genis L, Solaize, Vernaizon, Colombier S, Communay, Larajasse.	Mise en place accélérée et absence d'alternative cohérente, Absence d'aides pour le changement de véhicules, Risque de transfert d'o à la ZFE sur des zones périphériques et absence de parkings Effets socioéconomiques mal évalués Des effets environnementaux discutés (niveau de réduction des GES)	forts taux de pollution locale (oxydes d'azote, particules fines), et notamment les populations qui vivent près du boulevard périphérique, d'accélérer le renouvellement du parc automobile mais aussi de participer au changement des habitudes de mobilité (page 174). Les réseaux de mobilité inscrits dans le levier 2 du Plan de Mobilité (trains, CHNS, TCSP, covoiturage) ont notamment pour objectif de permettre un report modal de 50% de la voiture vers des modes alternatifs pour les déplacements en lien avec Lyon/Villeurbanne (page 60). Certaines de ces offres seront mises en œuvre à très court terme : ligne de l'Est Lyonnais, amélioration du niveau de service avec des aménagements spécifiques pour les lignes 118, 142, 145 et 2Ex en guise de premier pas vers leur transformation en CHNS (page 98), lignes de covoiturage dont les principales seront mises en œuvre dès 2027. L'objectif de ces services est également de contribuer à la mise en œuvre de la stratégie d'intermodalité qui vise à limiter les rabattements de longue distance en voiture vers les grands parcs relais de la Métropole de Lyon et de favoriser la création de pôles de rabattement de proximité (page 121). L'Agence des mobilités de la Métropole de Lyon se tient au service des particuliers et professionnels, y compris des territoires extérieurs de la Métropole, pour un accompagnement et un conseil personnalisés. Ainsi, plus de 1 200 rendez-vous de conseil en mobilité ont été organisés en 2024. De plus, les particuliers et professionnels, y compris hors Métropole de Lyon, ont accès aux aides nationales au renouvellement de véhicule (bonus écologique et prime au retrofit pour les véhicules des professionnels). Enfin, la ZFE-m est accompagnée d'un système dérogatoire large, auquel les habitants des territoires voisins de la Métropole de Lyon peuvent tout à fait prétendre (par exemple la dérogation Petit rouleur permettant à tous les véhicules de circuler jusqu'à 52 fois dans l'année dans le périmètre de la ZFE-m). En outre une nouvelle dérogation a été ouverte pour les travailleurs en horaires décalés : elle concerne les véhicules Crit'Air 3 utilisés par des personnes démarrant, exerçant ou terminant leur activité professionnelle entre 21h et 6h dans le périmètre de la ZFE-m.
H : Plans locaux d'occupation de l'espace 19 occurrences : Préfecture ; Département 69, CCPA, CCSB, COR, CC Villefranche, CCBPO, CCML, Bron, Dardilly, St Cyr, St Priest, Amplepuis, Solaize, Belleville, Chasselay, Chénélette, Cours, Jassans, Vindry s/ Turdine.	Méconnaissance des compétences locales : Le plan ne prend pas assez en compte les plans et documents d'urbanisme et d'aménagement (PLU, SCOT), les projets de la Région en qualité d'ADM Il prévoit des dispositions qui sont de la compétence des collectivités (communes et EPCI) notamment en matière de stationnement, de réglementation de voirie	Le Plan de Mobilité est un document de planification et de programmation en matière de mobilité. Il a une vocation prospective et détermine les orientations en matière de mobilité au sein du ressort territorial de SYTRAL Mobilités aux horizons 2030 et 2040. Il porte donc sur l'ensemble des modes de déplacements et si SYTRAL Mobilités est le pilote de son élaboration partenariale, chacun des acteurs ayant participé à son élaboration est garant de sa mise en œuvre. Comme explicité en pages 15 à 21, la vision portée dans le Plan de Mobilité est le fruit de la prise en compte des documents stratégiques portés par l'Etat (Stratégie Nationale Bas Carbone, PPA, ...), la Région Auvergne-Rhône-Alpes (SRADDET) et les porteurs de Scot, mais aussi de l'ensemble des travaux partenariaux menés dans le cadre des 2 ans d'élaboration du document, aux niveaux politiques et techniques. Ceci garantit la bonne articulation des stratégies portées par les différents acteurs. Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais fixe un cadre général aux politiques de mobilité du territoire et précise notamment les offres tous modes qui viendront relier les territoires entre eux. La Métropole de Lyon et les EPCI membres de SYTRAL Mobilités qui porteront des documents stratégiques de niveaux inférieurs (PLM, PLU, ...) ont participé activement à l'élaboration du document (cf. pages 26-27) afin de porter leurs enjeux propres et d'identifier les articulations entre les principes portés par le Plan de Mobilité et leurs futurs documents d'orientations locales qui viendront concrétiser ces principes au sein de leurs territoires. Le Plan de



NOTE



		Mobilité donne par exemple plusieurs consignes précises en ce qui concerne l'élaboration des PLM (pages 79, 82, 108, 120, 121, 130, 144, 161, 167, 169) ou des PLU (page 169) qui devront être reprises dans ces documents puisqu'ils devront être compatibles avec le Plan de Mobilité (cf. page 15).
R : Métro 17 occurrences : CCVG, CCPA, CAPI, Caluire, Décines, Ecully, Fontaine s M et Fontaine sur Saône, Genay, Grigny, Mions, Rillieux, Ste Foy, St Genis L, St Priest, Tassin, Vénissieux.	Critique de la non-prolongation de lignes : De fortes demandes de prolongation de l'ensemble des lignes (A, B, C). Vif regret de l'abandon de la ligne E, que le projet TEOL ne saurait compenser. Demandes de réalisation de lignes de jonction avec le réseau du métro. Un métro en parallèle du tram T3 vers Décines	Comme indiqué en page 101, « En 2021, la Consultation Publique Métro organisée par SYTRAL Mobilités a permis d'identifier plusieurs axes pertinents pour le développement prioritaire de nouvelles offres structurantes de transports collectifs ». Cette consultation a largement associé les collectivités et les habitants de 4 corridors envisagés autour des prolongements des lignes A, B et D de métro ainsi que de la création de la ligne E : Commission Déplacement et Urbanisme et Conférence Métropolitaine des Maires de la Métropole de Lyon, réunions territoriales à destination des membres des Conférences Territoriales des Maires, sollicitation des acteurs socio-économiques et de la société civile, organisation de 4 panels d'acteurs et de 3 ateliers thématiques ouverts, ouverture d'une plateforme participative sur internet. A la suite de cette consultation et au vu des données techniques concernant les fréquentations prévisibles ainsi que les coûts des projets, il a été retenu de réaliser : le tramway express de l'Ouest lyonnais, la ligne structurante de Lyon Part-Dieu vers Ecully, le confortement de T3, la desserte structurante du Plateau Nord et la modernisation des lignes de métro existantes. Il s'agit des projets retenus dans le Plan de Mobilité.
T : TAD 15 occurrences : Département 69, CCVL, CCSB, CCBPD, St Cyr, Ancy, Beaujeu, Bully, Chiroubles, Jassans, Joux, Lancel, St Germain Nuelles, Vauxrenard, Villefranche.	Insuffisance des dispositions prises : Une demande de plus de TAD Mieux intégrer covoiturage et TAD Mais aussi : une demande de ligne régulière au lieu du projet de TAD (CC Saône Beaujolais)	Le Plan de Mobilité identifie bien le service de de transport à la demande comme faisant partie des offres qui améliorent le maillage en transports collectifs du territoire, au même titre que les services de covoiturage et d'autopartage (page 106). La logique de ces services est d'apporter une solution de mobilité à des personnes qui n'en n'ont pas et d'améliorer les possibilités d'intermodalité avec des lignes fortes (train, CHNS) pour les habitants des territoires qui en sont éloignés. Les études sur l'évolution des services de transport à la demande sont en cours de réalisation dans l'objectif de mettre en œuvre des nouveaux services en 2026. Des expérimentations dans certains territoires permettront d'apporter une première réponse aux besoins locaux de mobilité. Les services de transport à la demande sont très attractifs du point de vue des usagers, mais sont peu capacitaires : si le service est déclenché trop souvent, son coût augmente vite, et il convient alors d'analyser l'opportunité de le transformer en ligne régulière de transports collectifs. Les études menées actuellement, notamment dans le Beaujolais, permettront d'aborder précisément ces sujets.
I : réseau « en étoile », report modal. 14 occurrences : Région, CCPM, CCEL, CCBPD, Craponne, Fontaine sur Saône, Limonest, Mions, St Cyr, Ste Foy, Vénissieux, Vernaizon, Colombier S, Fleurieux sur l'Arbresle.	Conséquences négatives non résolues : Le plan ne résout pas les inconvénients du réseau actuel trop en étoile Le report modal, les hubs multimodaux sont insuffisants La répartition d'infrastructures comme les parkings relais est mal conçue, cause de la gêne aux riverains et n'apporte pas le service attendu	Comme indiqué en page 91, « Le Plan de Mobilité présente un système de mobilité hiérarchisé autour d'offres structurantes, permettant de relier les bassins de vie entre eux et de rejoindre les territoires voisins, complétées par des offres de maillage permettant un accès élargi aux alternatives à la voiture individuelle. » Les lignes de CHNS sont conçues en complémentarité avec le développement des services ferroviaires, comme indiqué en page 97 : « La mise en œuvre de ce réseau sera progressive et il évoluera en fonction notamment de l'évolution du niveau d'offre sur les différents axes ferroviaires ; lorsque le service ferroviaire cible sera atteint, certaines lignes concernées pourront être rabattues sur des gares intermédiaires. » Des offres multimodales de maillage viendront compléter le réseau structurant du SERM (trains et CHNS connectés au réseau structurant lyonnais) afin d'assurer une meilleure



Note interne du 23/05/2022

6

NOTE



		couverture territoriale de cette offre et particulièrement les plus éloignés (page 106 pour les transports collectifs et notamment le transport à la demande, pages 129-130 pour le vélo et pages 135-138 pour les différentes offres de covoiturage). Des études sont actuellement en cours pour bien préciser les nouveaux services de transport à la demande. Le Plan de Mobilité (pages 118-119) fixe le cadre de la future stratégie d'intermodalité qui sera mise en œuvre par les différents acteurs. Celle-ci visera notamment à « permettre des rabattements sur les offres de transports collectifs le plus proche possible des domiciles des habitants du territoire, afin de contribuer à développer l'usage de la marche, du vélo et du covoiturage en lien avec les transports collectifs, mais aussi d'optimiser les besoins en parcs relais automobile (ainsi que le dimensionnement de leurs voies d'accès) connectés aux lignes fortes. » dans l'objectif de limiter les rabattements longs en voiture vers les grands parcs relais de la Métropole de Lyon et de favoriser la création de pôles de rabattement de proximité (page 121). Au-delà de la mise en œuvre de nouvelles offres, comme indiqué dans le levier 4, des mesures d'accompagnement (communication en pages 189 à 192, journées d'essai en page 196) et de facilitation de la pratique (tarification unifiée sur le réseau SYTRAL Mobilités en page 206, rétributions des covoituteurs en page 208, tarification intégrant de multiples modes de déplacements en page 207, ...).
S : Tramway 12 occurrences: Lyon, CCBD, CCPA, Décines, Ecully, Fontaine sur Saône, Genay, Courzieu, Fleurbaey s A, Giezé, L'Arbresle, Millery.	Demandes de renforcement : Prolongation de la ligne tram-train Ecully critique le tram et préfère le métro Dans le Val de Saône on privilégie le métro Genay réclame le tram ou métro	Comme indiqué en page 101, « En 2021, la Consultation Publique Métro organisée par SYTRAL Mobilités a permis d'identifier plusieurs axes pertinents pour le développement prioritaire de nouvelles offres structurantes de transports collectifs ». Cette consultation a largement associé les collectivités et les habitants de 4 corridors envisagés autour des prolongements des lignes A, B et D de métro ainsi que de la création de la ligne E : Commission Déplacement et Urbanisme et Conférence Métropolitaine des Maires de la Métropole de Lyon, réunions territoriales à destination des membres des Conférences Territoriales des Maires, sollicitation des acteurs socio-économiques et de la société civile, organisation de 4 panels d'acteurs et de 3 ateliers thématiques ouverts, ouverture d'une plateforme participative sur internet. A la suite de cette consultation et au vu des données techniques concernant les fréquentations prévisibles ainsi que les coûts des projets, il a été retenu de réaliser : le tramway express de l'Ouest lyonnais, la ligne structurante de Lyon Part-Dieu vers Ecully, le confortement de T3, la desserte structurante du Plateau Nord et la modernisation des lignes de métro existantes. Il s'agit des projets qui retenus dans le Plan de Mobilité. D'autres projets auraient pu être envisagés dans le territoire mais le Plan de Mobilité porte un objectif de sincérité financière et l'ensemble des projets qu'il programme sont finançables d'ici 2040, notamment grâce à un effort d'investissements évalué à 2,5 milliards d'euros par mandat.



NOTE



U : (auto)routes, voies réservées 9 occurrences : CCMP, CCEL, CCPO, CCML Collonges, Mions, Soiaize, Colombier, Communay.	Difficile cohabitation ; demande de restriction ... ou de développement : Regret de l'absence d'amélioration du réseau routier Refus du passage à 2fois 3 voies de l'A 46 Sécuriser le trafic sur M6/M7 dans la vallée de la chimie Etude à mener sur la requalification de l'A432 et sur la coordination rail/route	Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais se place dans une trajectoire cohérente avec les objectifs de l'Etat et de l'Union Européenne concernant le développement du fret ferroviaire (pages 146-148) qui devrait mener à une réduction des trafics de transit sur les autoroutes à vocation locale et ainsi diminuer le besoin d'augmentation de la capacité de cet axe de contournement de l'Agglomération lyonnaise. A ce titre, même s'il semble utile d'étudier la pertinence de l'aménagement de voies réservées au covoiturage sur l'A46, il ne s'agit pas d'envisager un élargissement de cet axe à 2x3 voies. De manière analogue, les différentes mesures de mise en œuvre d'alternatives à la voiture pour l'accès au cœur de l'agglomération lyonnaise (trains, CHNS, covoiturage) permettront de réduire le trafic sur l'axe M6/M7 et donc de sécuriser le trafic empruntant ces voies. L'observation de la voie de covoiturage en service depuis février 2025 sur M6 et M7 montre une augmentation du taux d'occupation des véhicules sur la voie réservée, ce qui permet de valider la pertinence de la mesure.
V : billettique 7 occurrences : Région. CCOtière, CCML. Fontaine sur Saône,, Ancy, Lancié, Sarcey.	Demandes : Simplification et unification de la billettique Développement de tarifs sociaux	Le Plan de Mobilité planifie le développement d'un réseau de mobilité global et multimodal, qui comprend donc plusieurs types d'offres (transports collectifs ferroviaires et routiers, urbains et périurbains, covoiturage, autopartage, location de vélos, ...). Dans l'objectif de faciliter l'usage de ces modes, notamment pour un même trajet, le Plan de Mobilité porte l'objectif de proposer un parcours usager facilité et équitable (page 205). Cela nécessite donc d'aider l'usager à s'informer sur les différents services disponibles afin de planifier son trajet et de lui permettre d'acheter un ou plusieurs types de titres de transport. Dans le cadre du réseau unifié qui sera mis en service en septembre 2025, SYTRAL Mobilités a entamé un travail qui permettra aux usagers de ses réseaux de voyager avec le même titre de transport dans l'ensemble du ressort territorial, avec un même titre de transport et une grille tarifaire zonale claire (pages 206 et 207). L'objectif est ensuite de créer un véritable service de mobilité intégrée (page 207), dans un premier temps avec des services de mobilité de la Métropole de Lyon (avant 2030), puis avec les services portés par l'Etat et la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Les travaux menés dans le cadre du SERM viendront proposer un cadre de coopération avec ces deux acteurs. SYTRAL Mobilités a mis en œuvre différentes catégories de tarifs solidaires sur son réseau, allant jusqu'à la gratuité pour les allocataires du RSA et les moins de 10 ans (pages 193, 206). Ce type de tarification, dont les impacts seront évalués en continu, permet à la fois d'accompagner les plus vulnérables dans l'usage des transports collectifs mais aussi de maintenir un niveau de recettes suffisant afin de pouvoir poursuivre le développement du réseau de transports collectifs.
PAGE : Tram-train 6 occurrences : Lyon. CCPA. Courzieu, L'Arbresle, Millery, Craponne.	Demande : Extension du tram-train de l'ouest lyonnais (jusqu'à la Giraudière notamment)	Le développement du tram-train de l'ouest lyonnais est bien identifié dans le Plan de Mobilité : - La mise en œuvre de services de tram-train entre Lyon Saint-Paul et Lozanne (cf. carte page 95) - L'étude de la réouverture de la voie ferrée entre Brignais et Givors pour envisager son utilisation par des services de tram-train (page 94) - L'étude de l'extension dans la vallée de la Brèvenne de la ligne L'Arbresle Sain-Bel (page 94) SYTRAL Mobilités propose depuis quelques années à la Région de financer en partie cette augmentation afin de pouvoir proposer à nos citoyens une offre ferroviaire à la hauteur de leurs besoins, sous condition d'intégration tarifaire TER-TCL et de fréquence au quart d'heure en heures de pointe



NOTE



Q : TEOL 5 occurrences : CCVL, Charbonnières, Craponne, Écully, Ste Foy.	Demande de renforcement : Demande d'extension de TEOL Projet Insuffisant Compense (ou pas) l'abandon du métro E	Comme indiqué en page 101, « En 2021, la Consultation Publique Métro organisée par SYTRAL Mobilités a permis d'identifier plusieurs axes pertinents pour le développement prioritaire de nouvelles offres structurantes de transports collectifs ». Cette consultation a largement associé les collectivités et les habitants de 4 corridors envisagés autour des prolongements des lignes A, B et D de métro ainsi que de la création de la ligne E : Commission Déplacement et Urbanisme et Conférence Métropolitaine des Maires de la Métropole de Lyon, réunions territoriales à destination, des membres des Conférences Territoriales des Maires, sollicitation des acteurs socio-économiques de la société civile, organisation de 4 panels d'acteurs et de 3 ateliers thématiques ouverts, ouverture d'une plateforme participative sur internet. A la suite de cette consultation et au vu des données techniques concernant les fréquentations prévisibles ainsi que les coûts des projets il a notamment été retenu de réaliser le tramway express de l'Ouest lyonnais plutôt que le métro E. ce choix permet notamment de prévoir, dans une logique de sincérité financière à 15 ans, d'autres lignes structurantes comme celle de Lyon Part-Dieu vers Écully, le confortement de T3, la desserte structurante du Plateau Nord et la modernisation des lignes de métro existantes. Il s'agit des projets qui sont retenus dans le Plan de Mobilité. L'extension du Tramway Express de l'Ouest Lyonnais (TEOL) au-delà d'Alai est une forte demande des territoires à l'ouest de la Métropole. C'est pourquoi l'étude de ce prolongement est bien inscrite dès à présent dans le Plan de Mobilité (page 101), afin que, selon ses conclusions, sa réalisation puisse être envisagée à un horizon relativement proche de la mise en service du TEOL.
J : GES 2 occurrences : Préfecture Ste Foy	Remise en cause du mode de calcul de la diminution : Des précisions à apporter sur le mode de calcul de diminution attendue des GES La diminution due à la moindre utilisation des automobiles est minime par rapport au gain que représenterait le renouvellement du parc de TC (propulsion propre)	Le Plan de Mobilité présente une évaluation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques (page 251-253) ainsi qu'une évaluation environnementale complète qui aborde les sujets d'émissions de gaz à effet de serre. Dans le cadre de ces deux documents, comme indiqué en page 251, « les déplacements ont été modélisés en situation actuelle et à l'horizon 2040 en utilisant l'outil de modélisation multimodale partenarial Modely : par construction, 2018 est l'année de référence considérée comme situation actuelle dans cet outil. Ces travaux prennent en compte des hypothèses d'évolution démographique et l'impact des projets de mobilité inclus dans le Plan de Mobilité, tels que le développement des transports collectifs et des infrastructures cyclables. Malgré son réel intérêt dans la conception et l'évaluation des projets de mobilité, cet outil présente certaines limites pour la définition et l'estimation des impacts d'une stratégie de mobilité telle que celle qui sous-tend le plan d'action du Plan de Mobilité des territoires lyonnais. Parmi ces limites, on peut citer : ► L'absence de prise en compte des évolutions comportementales, et donc une sous-estimation par exemple de l'évolution dans l'usage du vélo ; ► La difficile appréhension de l'impact des améliorations ou de la facilitation des pratiques intermodales et multimodales (optimisation des échanges intermodaux, services de mobilité intégrée, ...). Ceci explique en grande partie la différence entre les objectifs que se fixe le Plan de Mobilité et les résultats de la modélisation qui ont été affichés en toute transparence. Il convient de noter que les modélisations permettent de montrer une tendance à l'amélioration certaine des émissions de gaz à effet de serre, y



NOTE



		compris par la diminution du nombre de kilomètres réalisés en voiture, ce qui tend à valider les solutions proposées. En ce qui concerne les émissions de polluants du parc roulant TC, il convient de noter qu'à l'heure actuelle elles ne représentent que 2 à 3 % des émissions dues au transport (données ATMo Auvergne-Rhône-Alpes) alors qu'elles assurent 18% du total des déplacements en 2015 (source EDGT). Cependant, SYTRAL Mobilités s'engage à ce que 100 % du parc soit à motorisation électrique ou bio-GNV avant 2035 (page 115 du Plan de Mobilité).
--	--	--



Note interne du 23/05/2022

10

NOTE



2. Réponses du maître d'ouvrage aux différentes contributions du public :

Les réponses et observations de SYTRAL Mobilités sont intégrées dans la troisième colonne du tableau qui suit fourni par la commission d'enquête dans son procès-verbal de synthèse.

La voiture reste indispensable Thème 01A (65 contributeurs)		
La voiture	Observations du public	Positionnement de SYTRAL Mobilités
	- La voiture reste indispensable dans un certain nombre de cas que le PDM ne prends pas en compte mais pour lesquels il devrait prévoir des dispositions spécifiques : ✓ pour personnes âgées ; ✓ pour les personnes à mobilité réduite ; ✓ en centre-ville, notamment pour faire les courses ; ✓ pour les personnes travaillant à des horaires décalés ; ✓ pour les personnes qui travaillent en périphérie, loin de leur domicile, dans l'Est depuis le plateau Nord, les banlieues ; (par ex. de Chassieu à Bron la voiture est plus rapide que les TC) ✓ pour les activités (terrain de sport) des enfants qui sont dispatchées à plusieurs endroits sur des créneaux horaires similaires ; ✓ pour les déplacements courts en TGV qui impliquent un dépôt au centre de Lyon ; idem pour l'aéroport ; ✓ lorsque l'offre en TC n'est pas suffisante pour se séparer d'une voiture ; 45 % des habitants et des emplois du territoire, ne sont aujourd'hui desservis par pratiquement aucun réseau structurant de transports collectifs ; ✓ pour circuler à l'abri et en sécurité - La politique de réduction de la voiture : ✓ touche directement le pouvoir d'achat ; ✓ entraîne le départ des familles des centres villes ; - Conteste les contraintes mises sur l'utilisation de la voiture : ✓ la voiture c'est la vie ;	Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais porte pour objectif de diviser par deux l'usage de la voiture individuelle (pages 57-58). Cet objectif est décliné suivant des origines-destinations type (par exemple : « en échange avec Lyon/Villeurbanne ») et des classes de distance (par exemple : « la moitié des déplacements effectués en voiture et inférieurs à 1 km seront reportés vers la marche ») (page 60). Ceci permet d'adapter l'objectif global à des cas particuliers et les ambitions suivant certaines origines-destinations sur le territoire sont donc largement différenciées, en étant plus ambitieuses en lien avec le cœur de l'agglomération lyonnaise et moins sur d'autres territoires. Il convient tout particulièrement de noter qu'il ne s'agit pas de supprimer l'ensemble des usages de la voiture mais de les diviser par deux (page 57, notamment pour montrer ce que peut vouloir dire « diviser par deux » du point de vue des usagers). En 2040, la voiture restera nécessaire sur certains déplacements (pour certaines origines-destination, pour certaines personnes, pour certains motifs de déplacements, dans certains territoires, ...). Elle doit justement pouvoir continuer à être utilisée pour les déplacements pour lesquels elle reste indispensable. C'est tout l'enjeu du Plan de Mobilité que de déterminer sur quels types de trajets les offres alternatives programmées permettront d'apporter une réponse attractive. Au-delà de la proposition de nouvelles offres alternatives, le Plan de Mobilité entend travailler sur les changements d'habitudes de déplacement, car il est parfois difficile de se projeter dans l'usage d'autres modes de déplacement (manque d'information, crainte d'essayer, non connaissance des gains financiers engendrés...). L'utilisation de la voiture est très coûteuse, même si son coût ressenti porte souvent uniquement sur les coûts « directs » (carburant, stationnement), mettant de côté un ensemble importants d'autres coûts (assurance, réparation, amortissement du coût initial du véhicule). Il existe donc un vrai enjeu à réduire la dépendance à la voiture pour l'ensemble de la population, et notamment les publics les plus vulnérables. De plus, la diminution de l'usage de la voiture permet de redistribuer l'espace public local, contribuant ainsi à développer les interactions sociales et à diminuer le nombre d'accidents. Le Plan de Mobilité vise ainsi à développer les zones de rencontres, notamment « dans les centres-villes et centres-bourgs » (page 163) qui sont les espaces dans lesquels les liens sociaux sont les plus importants.



Note interne du 23/05/2022

11

NOTE



	✓ elle est moins coûteuse que les TC et les vélos cargos pour sorties avec enfants et trajets courts ; ✓ les nouveaux modèles ne polluent plus ; ✓ leur nombre va augmenter avec la diminution du télétravail ; ✓ éviter la politique "tout anti-voiture" • Élargir la rue Jacques et diminuer les trottoirs, en gardant les stationnements. • Les zones de rencontre à 20 km/h sont à limiter strictement au nécessaire : conteste l'objectif de multiplier par 5 le linéaire par rapport au niveau de 2020.	
	La place de la voiture et des camions Thème 01B (75 contributeurs)	
	• Conteste la politique de la ville appliquée aux automobilistes pour réduire la place de la voiture ✓ augmenter sa place ; ✓ la voiture doit être prise en compte au même titre que les autres moyens de transport ; les intérêts de tous doivent être sauvegardés, y compris ceux des banlieusards ; ✓ les contraintes pour gêner les voitures ne sont pas des alternatives à sa réduction ; ✓ les dispositions prises compliquent la vie des automobilistes mais ne permettent pas réduire l'utilisation de la voiture ; ✓ rien n'est présenté en échange des attaques contre la voiture ; ✓ tout est fait pour supprimer la voiture ; l'interdire n'est pas la solution ; ✓ la circulation très difficile pour les voitures ;	En cohérence avec l'objectif national de la Stratégie Nationale Bas Carbone, le Plan de Mobilité des territoires lyonnais porte pour objectif de diviser par deux l'usage de la voiture individuelle (pages 57-58). Cet objectif est décliné suivant des origines-destinations type (par exemple : « en échange avec Lyon/Villeurbanne ») et des classes de distance (par exemple : « la moitié des déplacements effectués en voiture et inférieurs à 1 km seront reportés vers la marche ») (page 60). Ceci permet d'adapter l'objectif global à des cas particulier et les ambitions suivant certaines origines-destinations sur le territoire sont donc largement différenciées, en étant plus ambitieuses en lien avec le cœur de l'agglomération lyonnaise et moins sur d'autres territoires. Il convient tout particulièrement de noter qu'il ne s'agit pas de supprimer l'ensemble des usages de la voiture mais de les diviser par deux (page 57, notamment pour montrer ce que peut vouloir dire « diviser par deux » du point de vue des usagers). En 2040, la voiture restera nécessaire sur certains déplacements (pour certaines origines-destination, certains motifs de déplacements, dans certains territoires...). Elle doit justement pouvoir continuer à être utilisée pour les déplacements pour lesquels elle reste indispensable. C'est tout l'enjeu du Plan de Mobilité que de déterminer sur quels types de trajets les offres alternatives planifiées permettront d'apporter une réponse attractive. Au-delà de la proposition de nouvelles offres alternatives, le Plan de Mobilité entend travailler sur les changements d'habitudes de déplacement, car il est parfois difficile de se projeter dans l'usage d'autres modes de déplacement.



Note interne du 23/05/2022

12

NOTE



	✓ est sceptique sur la compatibilité entre des axes structurants désormais réduits et l'impossibilité qui est faite aux véhicules de secours (pompiers, ambulances, ...) de doubler ou de se déporter sur les plates cyclables protégées par des murets de pierres ; ✓ opposition à la politique anti-voiture : agressivité, pollution, perte de temps ; ✓ la réalité de ce qu'on constate actuellement est le contraire des objectifs des plans de circulation : les rues apaisées voient passer les trafics de transit et donc une circulation qui n'existerait pas ; ✓ rétablir les capacités des axes importants obstrués comme l'avenue Rockefeller ou la Montée du Chemin Neuf ; ✓ améliorer l'accès aux infrastructures routières ; ✓ conteste le projet de réduire la capacité de régulation des voitures en transformant de manière majeure certains axes traversant des zones urbaines (rive droite du Rhône) : où vont passer les voitures allant du Nord au sud de la ville de LYON ? ✓ l'accès des couloirs de bus devraient être autorisé aux ambulances et véhicules sanitaires légers VSL au moins lorsqu'ils sont en charge et entre 08h00 et 18h00 du lundi au vendredi ; ✓ quelles améliorations aux infrastructures routières sont prévues à Mions sur le périmètre "Charbonnier", Yves Farge, Louis Blériot ; ✓ développer le service de location voitures notamment sur Vaux-en-Velin ; ✓ il n'y a pas de nouvelles infrastructures routières de prévu, la finalisation du "Boulevard Urbain Est" est reportée ; ✓ on ne peut pas imposer d'autres modes de déplacement sans projets ambitieux de transports en commun en réseau dense, fiables et confortables. • Réduction de la place de la voiture	(manque d'information, crainte d'essayer, non connaissance des gains financiers engendrés...). Ainsi, l'analyse du réseau de transports collectifs (fréquence au quart d'heure en heure de pointe pour les trains, à la demi-heure en heure creuse sur une amplitude de 5h à 23h, lignes CHNS en connexion avec le réseau de métro lyonnais) proposé (pages 99-103) montre bien la mise en œuvre d'une alternative crédible en direction de Lyon/Villeurbanne afin de capter un usager actuel de la voiture sur deux sur ce type de déplacements. La mise en œuvre d'offres de rocade (page 101) au sein de l'agglomération lyonnaise (T8, BHNS Part-Dieu/Sept Chemins/Partilly, corridor bus du Val d'Yzeron, ...) amènera à diminuer le trafic routier sur les voies de la Métropole et d'ainsi permettre le réaménagement de ces voies en faveur des piétons et des vélos afin d'offrir une alternative attractive à la voiture sur les déplacements courts. Le Plan de Mobilité se positionne à une échelle stratégique sur l'ensemble du ressort territorial, donnant également quelques précisions par bassin local de mobilité. Si le Plan de Mobilité est ainsi précis sur les liaisons entre sous-territoires de son ressort territorial, il fixe un cadre et laisse des marges de manœuvre au niveau local. C'est ainsi que les différentes demandes de modifications ciblées par les observations du public (avenue Rockefeller, Chemin Neuf, Louis Blériot...) seront à étudier plus précisément dans des approches plus locales, et notamment les Plans Locaux de Mobilité, dont celui de la Métropole de Lyon.
--	---	---



NOTE



	✓ la réduire oui en ville mais avec des TC plus fiables car elle reste indispensable ; ✓ réduire l'espace donnée aux voitures pour le donner aux autres moyens de transports ; ✓ la limitation de l'usage de la voiture doit être volontaire et pas contrainte ; ✓ diminuer drastiquement la place des voitures sur toute la métropole de Lyon ; ✓ le plan de mobilité devrait être plus incitatif pour limiter l'usage de la voiture pour les petits trajets ; ✓ demande indications sur Waze pour limiter la circulation sur les routes surchargées ; ✓ réduire la voiture pour la qualité de l'air (limiter les pics de pollution) ; ✓ la voiture ne doit pas apparaître comme inévitable pour la majorité ; ✓ réduire le nombre de voiture de la police municipale à mettre à pied ; ✓ l'usage de la voiture devrait être réservé à celles et ceux qui en ont vraiment besoin, secours, professionnels de la route, personnes à mobilité réduite... ; ✓ il faut repenser la place de la voiture individuelle au profit des TC, des modes actifs et de la voiture partagée ; ✓ développer des alternatives efficaces à la voiture individuelle pour la réduire de moitié d'ici 2040 ; ✓ les véhicules partagés pourraient peut-être apporter une solution ; ✓ Les déplacements externes au Grand Lyon mais en lien avec lui génèrent beaucoup de km et de pollution et sont à prendre en compte dans le dimensionnement réseau ; ✓ Mions est traversée par un très grand nombre de voitures et camions (itinéraire ble) : non-respect des limitations de vitesses ; risques pour les enfants (rue de Bianzy) ; mauvais fonctionnement du radar pédagogique ; pollution sonore ; ✓ note que la diminution du trafic n'est pas un axe de priorité du plan vu la circulation à Mions ;	Les relevés et études d'Atmo Auvergne-Rhône-Alpes montrent que la part des véhicules de transports collectifs dans les émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux est marginale (2 à 3%) alors qu'ils assurent environ 20% de tous les déplacements. Le taux de remplissage moyen du bus permet de diviser d'autant ses émissions par kilomètre et par personne. De plus, SYTRAL Mobilités s'engage à ce que 100 % du parc soit à motorisation électrique ou bio-GNV avant 2035 (page 115 du Plan de Mobilité). Le changement des motorisations des véhicules de livraisons, qui pourra être accéléré par la ZFE-m et les aides proposées aux professionnels (page 174), ainsi que le développement de la cyclologie (page 150) permettront également de réduire les nuisances liées aux livraisons. Les mesures de baisses des vitesses maximales autorisées sur le réseau routier visent à plusieurs objectifs : - limiter les émissions de polluants locaux des véhicules, dont l'optimum se situe entre 50 km/h et 90 km/h (cf. rapport du Cerema « Emissions routières des polluants atmosphériques - courbes et facteurs d'influence », notamment sur les voies structurantes d'agglomération (p156) ; - apaiser les circulations afin d'améliorer la sécurité routière et la « sociabilité » de l'espace public (page 163) Certaines baisses de vitesses peuvent ainsi sembler être contre productives, notamment l'abaissement à 30 km/h dans les zones en agglomération en termes d'émissions de polluants (moteurs à froid notamment). Il convient alors d'évaluer les impacts pour savoir si le report modal engendré (c'est-à-dire le nombre de véhicules en moins qui circulent du fait de l'abaissement de la vitesse), l'amélioration de la sécurité routière ou encore les impacts sur le commerce compensent les impacts négatifs. L'évaluation en continu du Plan de Mobilité (pages 256-258) permettra notamment de mesurer ces effets. Afin d'atteindre l'objectif d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 64% en 2040 par rapport à 2015, le renouvellement du parc automobile est indispensable (page 58). Le Plan de Mobilité entend ainsi encourager ce renouvellement, soit par le développement d'une offre de bornes de recharge pour les
--	---	--



Note interne du 23/05/2022

14

NOTE



	✓ axe routier St Genis-les-Ollières /Tassin avec des embouteillages matin et soir autour des écoles. • Observations relatives à la pollution : ✓ la pollution n'est pas la faute des voitures : en pic de pollution seuls les bus thermiques fonctionnent ; ✓ il faut fluidifier le trafic automobile pour réduire la pollution : ne pas rétrécir les voies expressées ; ✓ les politiques nous demandent d'investir dans des voitures non polluantes ; ✓ Limiter les nuisances sonores (surtout la nuit) et les émissions de polluants en promouvant l'écoconduite, en limitant les livraisons ou certification "livraison nuit silencieuse". • Observations relatives à la vitesse : ✓ mieux surveiller la vitesse sur la périphérie ; ✓ il est aberrant de vouloir ramener la vitesse sur les boulevards périphériques de 80 à 50 km/h ; ✓ remettre la vitesse à 90km/h (sur les 3 voies et le tunnel) pour réduire la pollution (freins) et ne pas mettre les citoyens en difficulté ; ✓ l'étude d'une baisse de la vitesse jusqu'à 50 km/h sur le Bd Laurent Bonnevey est une bonne idée, vis-à-vis de la pollution ; ✓ conteste l'abaissement de la vitesse de 70 à 50 km/h sur le bd périphérique Laurent Bonnevey, notamment vis-à-vis de la limitation de la pollution et du maintien de l'équilibre financier du Tunnel de Caluire ; ✓ faire respecter les 30 km/h sur le boulevard Ambroise Paré ; ✓ conteste la limitation de vitesse à 30km dans toutes les zones agglomérées d'ici 2040 ; ✓ apaiser le trafic automobile sur l'axe Montée des soldats - pont Poincaré ; les voitures roulent bien souvent au-delà de 50km/h.	véhicules électriques, nombreuses (un point de recharge sur l'espace public pour 10 véhicules électriques) et aux positionnements diversifiés en fonction de l'usage recherché (pages 175-176), soit par la mise en œuvre de nouvelles règles de circulation (ZFE-m, pages 174-175). Il existe aujourd'hui de nombreuses réglementations de circulation pour les poids lourds à l'échelle du ressort territorial, ce qui rend ces mesures relativement illisibles du point de vue des professionnels et rend donc leur respect plus difficile. Le Plan de Mobilité encourage les acteurs locaux (Métropole de Lyon, EPCI notamment) à travailler ensemble pour harmoniser les conditions réglementaires de circulation (p181), notamment par la définition de corridors et itinéraires. Ainsi, le traitement de la réglementation sur la RD 389 pourra-t-il être revu dans ce cadre. Le Plan de mobilité porte 4 ambitions (page 49), parmi lesquelles celles d'améliorer le cadre de vie et de respecter l'objectif national de la Stratégie Nationale Bas Carbone, notamment via la division par deux de l'usage de la voiture individuelle (pages 57-58). Afin d'accompagner les changements de pratiques de mobilités, il s'agit d'offrir de nouvelles alternatives (levier 2), d'informer et de communiquer auprès des habitants afin de leur faire connaître et essayer ces alternatives (levier 4) et d'agir sur l'espace public (voies comprises) en ayant redéfini les usages nécessaires de la voiture (levier 3). Les mesures concernant la voirie doivent donc répondre à un double enjeu (pages 153 à 158) : permettre un usage agréable et sécurisé ainsi qu'accompagner la baisse de l'usage de la voiture pour les trajets sur lesquels une alternative attractive a été mise en place. C'est notamment le cas sur les grandes pénétrantes de l'agglomération lyonnaise (voies structurantes d'agglomération, mais aussi grandes voies internes comme les quais du Rhône). Les modifications plus locales (comme l'avenue Rockefeller) pourront être prises en compte dans le Plan Local de Mobilité de la Métropole de Lyon dans le cadre de la stratégie du Plan de Mobilité : l'espace public alloué à la voiture doit être réduit quand des alternatives existent ou vont être mises en œuvre (tramway, métro, couloir bus, voies cyclables, ...). De manière analogue, les mesures opérationnelles impactant le trafic (comme la gestion des feux tricolores) devront suivre cette stratégie globale, en prenant également en compte la performance des lignes de transports collectifs qui devra être améliorée, notamment dans le cadre des corridors d'amélioration de la performance des bus identifiés dans le Plan de Mobilité (pages 107-108). La mise en œuvre d'offres alternatives à la voiture, notamment pour les déplacements de moins de 10 km qui représentent 90% des déplacements (page 67), ne peut se faire que par un nouveau partage de l'espace public et le développement de l'attractivité de nouveaux modes de déplacements (plus agréables et sécurisés). C'est ainsi qu'une majorité des déplacements courts pourra être reportée vers d'autres modes. Pour les déplacements les plus longs, l'organisation d'un réseau de transports collectifs performant et la création d'avantage pour les transports collectifs et le covoiturage sur les autoroutes (voies réservées notamment) seront nécessaires. L'agrégation de l'ensemble de ces mesures, ciblées sur les types de déplacements pour lesquels elles sont les plus pertinentes, permettra d'atteindre l'objectif de division par deux des déplacements effectués seuls en voiture.
--	---	---



NOTE



	les collisions sont fréquentes. • Véhicules électriques : ✓ leur faire plus de places ; augmenter leur part ; ✓ ne sont pas accessibles à tous et présentent des risques ; ✓ développer la mise en place des bornes de recharge pour les véhicules électriques (IRVE) surtout pour le passage et les habitants des collectifs ; ✓ le \$DRIVE doit prévoir un nombre motivant de bornes de recharge dans l'espace public. • Observation relative aux camions : ✓ Interdire les camions (par ex. de plus de 12t) en transit sur la RD383 depuis Montrond-les-Bains jusqu'à la RN7 à L'Arbresle (possibilité de prendre l'autoroute A63) ; en attente d'une décision préfectorale. • Autres observations liées à l'usage de la voiture : ✓ le contrôle des aires de livraison est quasi inexistant : l'échec actuel de l'Hôtel de logistique urbaine est problématique ; ✓ protéger les axes routiers stratégiques de Lyon et de sa Métropole dans leur espace et leur nature : pour garantir les secours, le maintien des échanges économiques, les déplacements familiaux, la cohésion entre les territoires et l'efficacité des transports par bus, (de l'avenue Rockefeller, du cours Charlemagne, la Route de Vienne, de la rue Grenette à la Montée du Chemin Neuf) ; ✓ préserver les infrastructures de voirie comme les quais du Rhône dans leur espace et nature pour une gestion pérenne des déplacements d'aujourd'hui mais aussi de demain entre Lyon et son environnement ; ✓ quelles évolutions à venir sur des axes importants qui	
--	--	--



NOTE



	traversent Lyon et qui restent le support privilégié de chauffards amateurs de vitesse ; ✓ questions vis-à-vis de la circulation automobile : évaluation, impact sur le réseau autoroutier, les grands axes traversant la ville, sur les reports de circulation, les accès aux gares ; ✓ meilleure répartition des flux entre les parkings et les lignes de transport ; ✓ revoir les conditions de fonctionnement des feux tricolores avec une IA adaptée ; ✓ le vélo ne rapporte pas d'impôt par rapport à la voiture ; ✓ mettre uniquement des dos d'âne normalisés et des passages protégés au niveau des écoles à la place des autres aménagements (dangereux) qui entravent la fluidité de la circulation ; ✓ pourquoi le projet d'arrêt préfectoral de détourner le trafic routier qui n'a rien à faire dans l'agglomération au niveau de Lentilly n'a pas été retenu ? ✓ laisser le double sens de circulation aux voitures dans la grande rue d'Oullins et réserver la rue de la République aux cyclistes ; ✓ mieux régler le feu tricolore d'entrée du parking du métro B à Lyon Sud ; ✓ la modification mise en œuvre en haut de la Montée St Barthélemy, Lyon 5ème qui oblige à faire un très grand détour pour rejoindre le centre-ville manque de bon sens ; ✓ les véhicules automobiles payent pour toutes les autres sources de pollution et de la politique des élus de la ville (actuels et précédents) ; ✓ pense illusoire la réduction de 48% à 23% de l'utilisation de la voiture.	
	Covoiturage et autopartage Thème 01C (28 contributeurs) • Développer et/ou créer : ✓ l'autopartage avec stations Velo'v ; ✓ des aires de covoiturage type LANE ;	Le Plan de Mobilité porte une stratégie de développement du covoiturage en trois parties : - la mise en œuvre de services adaptés aux différents usages : le long d'axes routier fréquentés, pour les parties moins denses du territoire, en lien avec les zones d'emplois (pages 135 à 138)



NOTE



✓ le covoiturage et l'Uber-covoiturage et l'intégration avec les vélos ; ✓ des solutions d'autopartage sur plusieurs jours ; ✓ une voie réservée au covoiturage prolongée sous le tunnel de Fourvière jusqu'à Perrache serait beaucoup plus incitative pour le covoiturage ; ✓ des raccordements aux voies réservées au covoiturage sur la M6 et la M7 afin qu'elles soient continues entre le nord et le sud de Lyon ; ✓ un service de co-voiturage de proximité ; ✓ en ayant une vision d'ensemble de ces pratiques et sur les leviers d'action qui manquent pour permettre de les renforcer ; ✓ de la communication pour orienter vers la bonne plateforme (vu leur nombre) et préciser les enjeux du covoiturage pour les conducteurs et les passagers ; ✓ car ils sont sous-utilisés ; • Réserves : ✓ le covoiturage a ses limites ; ✓ est une solution beaucoup trop aléatoire et contraignante ; ✓ concerne un très faible pourcentage de la population (Qui travaille aux mêmes horaires que son voisin ?) ✓ s'interroge sur la pertinence des aires de covoiturage (vu la zone de Limonest vers l'autoroute) ; ✓ stop aux radars de covoiturage ; ✓ le contrôle-sanction de l'usage des voies réservées au covoiturage va ajouter des tâches non prioritaires aux forces de police et de l'ordre ; • Le Département du Rhône est totalement absent des pilotes et partenaires pour le covoiturage.	✓ la création d'infrastructures dédiées (voies réservées, aires de covoiturage), pour lesquelles le Département du Rhône est bien identifié en tant que co-pilote (pages 138-139) ✓ l'accompagnement à la pratique pour faire connaître, faire essayer et pérenniser l'usage, notamment avec des incitations pour les conducteurs afin de les encourager à proposer des sièges dans leur véhicule (page 208) Ces mesures visent à augmenter le potentiel du covoiturage au-delà de son voisinage ou de ses collègues. Si le nombre de trajets concernés peut être limité, il s'agit surtout de déplacements longs, qui ont un impact fort sur les émissions de polluants et de gaz à effet de serre (seulement 10% des déplacements font plus de 10 km, mais ils représentent 55% des kilomètres parcourus, cf. page 68). La mise en œuvre d'une voie réservée dans le tunnel sous Fourvière se heurte au fait que la voirie n'a que deux voies par sens et la réduction de capacité liée pourrait être trop importante. L'autopartage représente une solution pour accompagner la démotorisation des ménages ou pour fournir une solution à des personnes qui n'ont pas de véhicule. Cette solution doit donc être envisagée comme un recours périodique pour se déplacer (page 179). Le Plan de Mobilité fixe un cadre pour l'implantation des véhicules d'autopartage, notamment en fonction des « offres de mobilité alternatives à proximité permettant de compléter l'accompagnement vers un moindre besoin de possession d'un véhicule », dont le service VéloV fait partie. La mise en œuvre d'un service de mobilité intégrée comprenant plusieurs types de services (transports collectifs, vélo, autopartage, covoiturage) est bien prévue dans le Plan de Mobilité et notamment en lien avec les services proposés par la Métropole de Lyon dans un premier temps (page 207). Il convient également de noter que le service Citiz permet dès aujourd'hui d'emprunter un véhicule sur plusieurs jours.	- la création d'infrastructures dédiées (voies réservées, aires de covoiturage), pour lesquelles le Département du Rhône est bien identifié en tant que co-pilote (pages 138-139) - l'accompagnement à la pratique pour faire connaître, faire essayer et pérenniser l'usage, notamment avec des incitations pour les conducteurs afin de les encourager à proposer des sièges dans leur véhicule (page 208) Ces mesures visent à augmenter le potentiel du covoiturage au-delà de son voisinage ou de ses collègues. Si le nombre de trajets concernés peut être limité, il s'agit surtout de déplacements longs, qui ont un impact fort sur les émissions de polluants et de gaz à effet de serre (seulement 10% des déplacements font plus de 10 km, mais ils représentent 55% des kilomètres parcourus, cf. page 68). La mise en œuvre d'une voie réservée dans le tunnel sous Fourvière se heurte au fait que la voirie n'a que deux voies par sens et la réduction de capacité liée pourrait être trop importante. L'autopartage représente une solution pour accompagner la démotorisation des ménages ou pour fournir une solution à des personnes qui n'ont pas de véhicule. Cette solution doit donc être envisagée comme un recours périodique pour se déplacer (page 179). Le Plan de Mobilité fixe un cadre pour l'implantation des véhicules d'autopartage, notamment en fonction des « offres de mobilité alternatives à proximité permettant de compléter l'accompagnement vers un moindre besoin de possession d'un véhicule », dont le service VéloV fait partie. La mise en œuvre d'un service de mobilité intégrée comprenant plusieurs types de services (transports collectifs, vélo, autopartage, covoiturage) est bien prévue dans le Plan de Mobilité et notamment en lien avec les services proposés par la Métropole de Lyon dans un premier temps (page 207). Il convient également de noter que le service Citiz permet dès aujourd'hui d'emprunter un véhicule sur plusieurs jours.
Stationnements, parcs relais : tarifs Thème 01D (123 contributeurs)		
• Parkings relais, stationnements : nombre, capacité, accès ✓ leur présence, leur capacité et leur facilité d'accès vont de pair avec la diminution de l'utilisation de la voiture ;		Le Plan de Mobilité (pages 118-119) fixe le cadre de la future stratégie d'intermodalité qui sera mise en œuvre par les différents acteurs. Celle-ci visera notamment à « permettre des rabattements sur les offres de transports collectifs le plus proche possible des domiciles des habitants du territoire, afin de contribuer à développer l'usage de la marche, du vélo et du covoiturage en lien avec les transports collectifs, mais aussi d'optimiser les besoins en parcs relais automobile (ainsi que le dimensionnement de leurs



NOTE



	✓ renforcer les parkings relais à la périphérie lyonnaise ; ✓ augmenter le nombre de places, améliorer leur accès (notamment ceux de St Genis-Laval et Vénissieux), les sécuriser (notamment celui de Gerland pour un dépassement de la journée) ; ✓ le manque de place dans celui de Vénissieux va être aggravé avec l'arrivée du T10 ; ✓ augmenter la capacité (au moins la doubler) de ceux qui existent (saturés dès 7h 30/8h) notamment à Techlid, Part-Dieu, St Genis Laval, près des gares TER de Mionnay, Les Echets et Albigny Neuville, Sérézin, Feyzin, Vénissieux, Mermoz Pineau, Partilly, aux abords des stations de métro, ceux qui sont dans les ZFE, dans le Sud Lyonnais ; leur sous-évaluation contraint les automobilistes à utiliser leur voiture et à des frais supplémentaires ; ✓ nombre de places dans les parkings relais insuffisantes au Sud de Lyon et Nord Caluire et métro Cuire ; ✓ mettre un parking relais près de la gare de Villefranche (parkings voisins payants et saturés) pour augmenter l'utilisation du train ; ✓ créer deux parcs relais près des gares de existantes à La Brévenne et La Giraudière (avec le prolongement de la ligne tram-train de Lyon St Paul jusqu'à La Giraudière) ; ✓ garder les stationnements de la route de Strasbourg à Caluire (pour ne pas accéder à la ZFE) ; ✓ prévoir des parkings relais à Tarare (avec navette vers la gare) ; ✓ créer un parc relais à Mions (Mange temps) ; ✓ améliorer les possibilités de stationnement autour de la gare d'Amplepuis, surtout avec la mise en œuvre d'un service TER entre Lyon et Tarare ; ✓ à l'élargir accessibles 24h/24 (Vénissieux, Gorge de Loup, Lyon Vaise, fermées le dimanche) ; modifier les horaires pour ceux qui travaillent de nuit ;	voies d'accès) connectés aux lignes fortes dans l'objectif de limiter les rabattements longs en voiture vers les grands parcs relais de la Métropole de Lyon et de favoriser la création de pôles de rabattement de proximité » (page 121). Les travaux menés actuellement autour de l'amélioration du niveau de service (préfiguration des futurs CHNS) des lignes 2 Ex, 118, 142 et 145 prennent en compte la mise en œuvre de ces pôles de rabattement de proximité en proposant la mise en œuvre de stationnement vélos et voitures au niveaux de ces arrêts, notamment en fonction de leur positionnement (centralisés, intersection de voiries routières, ...). Ce travail sera poursuivi sur l'ensemble des lignes de CHNS, notamment dans le cadre du projet de SERM de l'aire métropolitaine lyonnaise. Fondée par l'observation des usages actuels des parcs-relais qui montrent que la majorité des personnes les utilisant habitent la commune même et non de territoires éloignés, le Plan de Mobilité porte l'ambition d'augmenter fortement le nombre de personnes qui se rendent à pied ou à vélo dans les pôles d'échanges, avec notamment la création de près de 3 000 places de stationnement pour les vélos (page 119). Le rabattement automobile sur les grands parcs-relais de l'agglomération lyonnaise restera cependant incontournable pour des personnes résidant dans les secteurs les moins denses et les plus éloignés des pôles d'échange ainsi que pour des personnes à mobilité réduite. Le dimensionnement et les modalités d'accès (réservé aux usagers spécifiques, stationnement favorisé pour les usagers les plus éloignés...) devront être coordonnées entre les différents acteurs concernés : SYTRAL Mobilités et la Région Auvergne-Rhône-Alpes, mais aussi les communes pour la gestion du stationnement sur voirie à proximité (pages 120-121). Un travail devra ainsi être mené concernant l'homogénéisation de la gestion et la tarification des différents parcs-relais, ceux connectés au réseau TCL étant actuellement exclusivement réservés aux clients TCL munis d'un titre de transport en cours de validité (p121). Un cadre visant à améliorer les conditions d'attente en termes d'information voyageurs, de confort, de sentiment de sécurité et de services complémentaires sera définie par SYTRAL Mobilités, en coordination avec les différents maîtres d'ouvrage et gestionnaires (page 122). Ce travail portera également sur « l'information multimodale pour le rabattement et la diffusion » permettant aux usagers de mieux planifier leurs déplacements. Ces principes devront être appliqués dans les Plans Locaux de Mobilité qui « viendront détailler et préciser la localisation et le dimensionnement des infrastructures de stationnement automobile au niveau de chaque pôle d'échanges, en cohérence avec les orientations du Plan de Mobilité et celles de la stratégie d'intermodalité à l'échelle du ressort territorial » (page 121). Globalement, la stratégie portée par le Plan de Mobilité concernant le dimensionnement et la réglementation du stationnement public et privé est développée dans l'axe 3 du levier 3 (pages 165 à 171). Le Plan de Mobilité fixe notamment un cadre pour les politiques de stationnement qui seront menées par les communes, les intercommunalités et la Métropole de Lyon (page 165) : « ► Inciter les usagers pendulaires et ceux se déplaçant sur de courtes distances à se reporter sur les parcs-relais, pour les premiers et sur les modes actifs pour les seconds ; ► Favoriser la rotation des véhicules, par exemple pour améliorer l'accès aux commerces ; ► Libérer des espaces, afin de mieux prendre en compte les modes alternatifs à la voiture et permettre notamment d'augmenter la végétalisation des espaces publics ; ► Améliorer l'accessibilité en facilitant le stationnement des publics les plus contraints (PMR, livraisons, artisans, ...). »
--	---	---



Note interne du 23/05/2022

19

NOTE



	pourquoi sont-ils fermés le dimanche ? impossibilité pour les touristes de visiter Lyon le dimanche ; ✓ réouvrir celui de la gare Oullins-Pierre-Bénite qui n'aurait jamais dû être supprimé ; celui de l'hôpital Lyon Sud est saturé et ne draine pas les mêmes personnes ; ✓ mettre un parking relais conséquent au niveau de l'échangeur 15 (Chaponnay Marennes) de l'A46 Sud avec bus rapide jusqu'à ligne D Vénissieux ; ✓ en mettre d'autres (pas chers) et créer des stationnements : aux extrémités des lignes de transport lourdes, avec les nouvelles lignes ; en amont de la métropole pour encourager la réduction de la voiture et inciter à la prise des TC par les personnes extérieures pour rentrer dans la ville ; dans la grande couronne (en bordure de Lyon et Villeurbanne et autres) ; ✓ en créer autour des haltes potentiellement desservies (Vourles, Millery-Montagny, Grigny-Les Vernees) pour inciter à un report sur le train pour désengorger en partie le nœud des Sept-Chemins (Vourles) ainsi que l'autoroute A450 sur les heures de pointe ; ✓ construire un grand parking relais à la gare de Vénissieux, au niveau de BESSON à Mions et un parc relais (+ Parking vélo) à Chassieu ; ✓ en mettre dans chaque agglomération du Rhône et y développer l'offre de transport en commun (notamment dans l'Ouest) ; près du stade Bobet desservi par les TC ; ✓ remettre un parking TCL pour les habitants de Pierre Bénite ; ✓ il n'y a pas d'investissement ou peu dans des parking relais, des parking souterrains au sein du 8ème ; ✓ manque de zones de stationnement autour des stations de tram et métro ; ✓ manque de places de parking pour se garer à Mions (mauvaise offre en TC) ;	Le dimensionnement du nombre de places sur voirie doit être réalisé en cohérence avec l'offre privée, les niveaux de desserte en transports collectifs, avec les évolutions urbaines projetées (modifications des espaces publics et du tissu résidentiel et économique, ...) et la présence de parcs-relais à proximité (pages 165-166). Afin de participer à l'atteinte des objectifs portés par le Plan de Mobilité, chacune des demandes de modification du nombre de places de stationnement doit donc être analysée au travers de ce prisme. La concertation avec les riverains, habitants et acteurs économiques, est réalisée pour chacun de ces projets.
--	---	--



NOTE



	✓ mettre un parking relais dans le quartier Océrode, en pleine construction, et à proximité d'un échangeur de l'A46 ; mode qui desserve le métro C à Cullre avant de descendre sur Lyon puis la Part-Dieu ; ✓ aménager un parking au sud du cimetière de Callieux s/Fontaines ; ✓ créer des parkings relais pour l'ensemble des communes d'Ecully, Dardilly, Saint Didier au mont d'or, et plus généralement du Nord du Rhône jusqu'à Villefranche ; ✓ mettre des parcs relais au nord avec une offre TC attractive ; ✓ multiplier le développement des parkings en périphérie urbaine, dans l'Ouest lyonnais (y compris vers des arrêts de bus) ; ✓ le parking de Vénissieux n'est pas complet en période de vacances : donc bien utilisé par les travailleurs éloignés : pourquoi le limiter ? ✓ absence de parking relais sur la zone TCHLD/Mont d'Or/Ecully ; ✓ manque de places de parking à la gare de Belleville ; ✓ nombre de places prévues insuffisant pour la ligne BHNS Trévoux /Part-Dieu ; ✓ doubler le parking de la Gare de Sathonay-Camp par un niveau supplémentaire ; ✓ aménager des stationnements près de la gare de Sérézin du Rhône : possibilité intéressante côté Ouest de la voie ferrée (parking-relais, aire de co-voyage, recharge électrique) autour du Chemin des Voyageurs ; ✓ Absence de stationnements près des écoles sur l'axe routier St Genis-les-Ollières Tassin (créer des embouteillages) ; ✓ le nombre de places pour l'électrique est trop faible ; ✓ tarif des stationnements trop élevés (Cf. les communes mal desservies par des TC) • Autres considérations sur les parcs relais - tarifs ✓ regrette que les aménagements des plates cyclables suppriment des	
--	--	--



NOTE



	stationnements qui restent indispensables aux riverains ; ✓ pourquoi le dernier niveau de celui de Mermoz-Pinel n'est pas accessible au stationnement ? ✓ il n'y a pas de stationnement dans l'hypercentre ; ✓ les prix sont élevés ; mettre la gratuité avec un ticket TCL (par ex. valide il y a moins de 16h ; au-delà faire payer à la journée) ; ✓ montant des surtaxes injustifié pour le prix du stationnement pour les voitures nécessaires aux familles nombreuses ; ✓ mieux informer en amont s'il est complet (notamment côté Sud) ; ✓ prévoir des places de parking en abonnement ; ✓ imaginer un autre style de parking relais à destination des travailleurs qui viennent d'un peu loin mais qui sont prêts à déposer leurs voitures près des grandes voies d'accès (Limonest au nord par exemple) pour enfourcher leur vélo pour parcourir la zone urbaine ; parkings végétalisés à proximité des Voies Lyonnaises ; ✓ la connexion au réseau TCL n'est pas assurée faute de prévoir des parkings relais sur la zone Ouest et Nord Lyonnais ; ✓ ne pas réserver le parking SNCF de L'Arbresle uniquement aux abonnés SNCF (même en payant) ; ✓ le nombre de stationnements est sous-estimé pour les logements ; ✓ la mutualisation du stationnement privé Est une atteinte inacceptable aux libertés et à la propriété privée ; ✓ pourquoi ne pas utiliser le parking de Carrefour Ecully comme parking relais desservi par des tram ou un métro ? ✓ supprimer les stationnements dans les villes de la métropole (Neuville) et zones rurales est une hérésie ; ✓ proposer des espaces de stationnement des véhicules qui ne jouxtent pas les logements est une aberration (Action 2 pages 168 et 169) ;	
--	---	--



Note interne du 23/05/2022

22

NOTE



	✓ les acteurs de l'industrie et de la logistique de la ZAC la Fouillouse ZI Lumière à St Priest demandent à être concertés pour le développement de zones de stationnements automobiles aux entrées de l'agglomération ; (saturation rapide des parkings existants) ; ✓ donner la possibilité de se garer en parc relais en limite de périmètre ZFE pour prendre un TC ; ✓ indiquer en temps réel le nombre de places disponibles au parking Relais Gare de Vénissieux : actuellement l'information donnée est toujours fausse.	
	Impacts du PDM sur les commerces Thème 01E (13 contributeurs)	
	• Les intérêts de tous doivent être sauvegardés, y compris ceux des commerçants en centre-ville, alors que la politique actuelle (avec les difficultés de circulation et les prix des parkings) dissuade les automobilistes de sortir en ville ce qui : ✓ Impacte les commerces : donc moins d'activité économique ; ✓ pousse au suicide de notre industrie au profit des Chinois ; ✓ pousse les commerces de la périphérie à la fermeture, ils sont remplacés par des magasins de luxe ; ✓ Lyon devient ville morte avec la fermeture des boutiques	En cohérence avec l'objectif national de la Stratégie Nationale Bas Carbone, le Plan de Mobilité des territoires lyonnais porte pour objectif de diviser par deux l'usage de la voiture individuelle (pages 57-58). Le Plan de Mobilité porte également une ambition de mettre en œuvre un système de mobilité adapté aux modes de vie (pages 49 et 55). Il s'agit notamment de proposer des alternatives attractives tout au long de la journée et pas uniquement aux heures de pointe. Cette stratégie se décline notamment sur les niveaux d'offres projetés pour les services ferroviaires et de CHNS (pages 93-99), ainsi que par le développement du réseau TCL (modes lourds et maillage), mais aussi par le développement d'infrastructures dédiées aux piétons et aux vélos afin de développer l'usage de ces modes pour les déplacements courts. Le changement des habitudes de déplacements en lien avec les achats et les loisirs est ainsi également recherché. L'enquête comportement d'achat de la CCI de 2022 montre tout d'abord que les évolutions constatées sont largement en lien avec des tendances nationales (crise économique, développement du télétravail et de la livraison) et que celles-ci impactent très fortement la santé économique des commerces. L'analyse des modes de déplacements pour les achats sur le territoire de l'agglomération lyonnaise montre de fortes évolutions de déplacements : l'usage de la voiture seule baisse ainsi de 64% en 2001 à 48% en 2022, celui de la marche passe de 22% à 28% (et même de 33% à 44% dans la zone « Lyon/Villeurbanne »).
	Conséquences négatives de la ZFE et des vignettes Crit'Air Thème 11 (29 contributeurs)	
	• Conteste les ZFE et ZLT ; • Conséquences économiques notamment sur les commerces et sociales qui discriminent les citoyens et pénalisent les petits rouleurs ; • La politique de réduction de la voiture touche directement le pouvoir d'achat (prix trop élevés, suppression des stationnements, zone Crit'Air etc....) ;	Afin d'atteindre l'objectif d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 64% en 2040 par rapport à 2015, un renouvellement du parc automobile est indispensable (page 58). La ZFE-m est un des moyens qui permet à la fois de protéger les très nombreux habitants du cœur de la Métropole de Lyon qui sont soumis à de forts taux de pollution locale (oxydes d'azote, particules fines), et notamment les populations qui vivent près du boulevard périphérique, d'accélérer le renouvellement du parc automobile mais aussi de participer au changement des habitudes de mobilité (page 174).



NOTE



	- Supprimer la contrainte pour les 2 roues thermiques dans la ZFE ; - Contre la ZFE : les vieilles voitures vont disparaître avec le temps ; - Augmenter la capacité des parkings qui sont dans la ZFE ; - Supprimer la ZFE : la majorité des gens est contre, beaucoup de voitures n'ont pas de macaron ; écologie punitive et dictatoriale ; empêche l'utilisation de la voiture ; - La mise en place des ZFE obligent à être plus ambileux sur la mise en place de modes lourds pour faciliter la vie des habitants du plateau nord ; - La ZFE complique les déplacements (surtout les WE) en l'absence de fonctionnement des TC (des bus) depuis les communes limitrophes ; - Alléger les contraintes liées à la ZFE pour certains publics (professionnels, les proches des habitants) ; - La ZFE complique la vie pour les personnes à faible moyens et/ou âgées ; le dispositif « petit rouleur » s'avère compliqué à utiliser pour beaucoup de personnes et à améliorer ; sans amélioration des TC c'est une assignation à résidence ; - Envisager des assouplissements pour la ZFE (report de délai, dérogations) ; - Les polémiques sur les ZFE sont un faux problème ; - La ZFE et les propositions actuelles de la Métropole, en particulier pour la vignette Crit'Air 2 sont un obstacle à la mobilité ; - Pas d'accord avec l'interdiction des vignettes Crit'Air 2 et 3 ; - Nécessité d'avoir une voiture Crit'air 1 ou 2 pour le centre, alors que la voiture reste indispensable pour ceux qui arrivent des secteurs mal desservis par les TC ; - Supprimer l'interdiction des véhicules vignette Crit'Air 2 en 2028 ; - L'interdiction des véhicules Crit'Air 2 dès 2028 est mentionnée (??) ;	Les réseaux de mobilité prévus dans le levier 2 du Plan de Mobilité (trains, CHNS, TCSP, covoiturage) ont notamment pour objectif de permettre un très fort report modal de la voiture vers des modes alternatifs pour les déplacements en lien avec Lyon/Villeurbanne (page 60). Certaines de ces offres seront mises en œuvre à très court terme : ligne de l'Est Lyonnais, amélioration du niveau de service avec des aménagements spécifiques sur les lignes 118, 142, 145 et 2 Ex pour en faire un premier pas vers leur transformation en CHNS (page 96), lignes de covoiturage dont les principales seront mises en œuvre dès 2027. L'objectif de ces services est également de contribuer à la mise en œuvre de la stratégie d'intermodalité qui vise à limiter les rabattements longs en voiture vers les grands parcs relais de la Métropole de Lyon et de favoriser la création de pôles de rabattement de proximité (page 121). L'Agence des mobilités de la Métropole de Lyon se tient au service des particuliers et professionnels, y compris des territoires extérieurs de la Métropole, pour un accompagnement et un conseil personnalisés. Ainsi, plus de 1 200 rendez-vous de conseil en mobilité ont été organisés en 2024. De plus, les particuliers et professionnels, y compris hors Métropole de Lyon, ont accès aux aides nationales au renouvellement de véhicule (bonus écologique et prime au retrofit pour les véhicules des professionnels). Enfin, la ZFE-m est accompagnée d'un système dérogatoire large, auquel les habitants des territoires voisins de la Métropole de Lyon peuvent tout à fait prétendre (par exemple la dérogation Petit rouleur permettant à tous les véhicules de circuler jusqu'à 52 fois dans l'année dans le périmètre de la ZFE-m). En outre une nouvelle dérogation a été ouverte pour les travailleurs en horaires décalés : elle concerne les véhicules Crit'Air 3 utilisés par des personnes démarrant, exerçant ou terminant leur activité professionnelle entre 21h et 6h dans le périmètre de la ZFE-m.
Mobilités douces	Vélos, Velo'v, Vélib', trottinettes : c'est suffisant Thème 02A (57 contributeurs) - Vélos, trottinettes mode de transport pas adapté à tous ni à toutes les situations : - dans les côtes (par ex. montée de Choulans, Mont d'Or) ; - lors d'intempéries ;	Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais porte sur un périmètre très vaste et diversifié. Dès le début de la démarche d'élaboration, la prise en compte des spécificités et différences entre habitants a donc été une préoccupation majeure (page 49).



NOTE



✓ suivant la topographie, n'incite pas à leur usage dans l'Ouest lyonnais ; ✓ pour les personnes âgées ; ✓ pour les personnes à mobilité réduite ; ✓ pour les familles, mamans avec enfants ; ✓ pour faire les courses ; ✓ pour les habitants éloignés de leur lieu de travail ; ✓ leurs coûts sont élevés ; ✓ présentent des risques de vols ; ✓ manque de disponibilités pour les prendre et les déposer ; ✓ ce sont des moyens qui ne respectent pas le code de la route ; • Conteste le plan pour les vélos : ✓ n'est adapté que pour les personnes les plus valides ; ✓ notre système routier et la topographie sont peu propices à l'utilisation du vélo ; ✓ tout est fait pour le vélo, mais il n'est pas adapté pour tous dans la jungle des déplacements ; ✓ dans la ville arrêter le tout vélo, les pistes cyclables ; elles sont suffisantes et même trop nombreuses (en nombre et largeur) : stop aux voies lyonnaises (dangereuses non-respect du code de la route) ; ✓ pas besoin le long des quais et berges ; ✓ l'obsession du vélo et les contraintes pour gêner les voitures ne sont pas des alternatives à sa réduction ; ✓ entraîne trop de dépenses alors que le vélo n'est valable que pour les petits trajets ; ✓ ne pas tout miser sur le vélo : ce n'est pas une alternative réelle ; ✓ les pistes cyclables ne sont pas toujours bien implantées, peu utilisées, présentent des inconvénients et sont à l'origine de travaux, bouchons, pollution, circulation anarchique des vélos, incivilités ; ✓ exclure les trottinettes ; l'usage de l'électrique est dangereux (présents dans le métro) ; ✓ pourquoi développer des pistes cyclables surtout aussi larges (vélos sur les trottoirs et quais de tramways, incivilités par rapport aux piétons et dans	En cohérence avec l'objectif national de la Stratégie Nationale Bas Carbone, le Plan de Mobilité des territoires lyonnais porte également pour objectif une division par deux de l'usage de la voiture individuelle (pages 57-58). Cette division par deux laisse un usage conséquent de la voiture, notamment pour celles et ceux qui n'ont pas d'autres moyens de se déplacer (pas d'offre de transport, problématiques physiques ou financières...). De plus, il peut s'agir pour une personne de ne plus utiliser la voiture qu'un jour sur deux, ou, plus simplement, uniquement quand elle restera nécessaire (encart page 57). Les déplacements courts sont majoritaires dans l'ensemble du ressort territorial (cf. page 67) et une grande partie d'entre eux devraient donc être reportables de la voiture vers le vélo. Le nombre de ces déplacements reportés vers le vélo implique donc, proportionnellement à l'ensemble des déplacements qui reste lui constant, une forte augmentation de l'usage du vélo sur l'ensemble du territoire. Les objectifs de développement de la pratique du vélo seront bien sûr à adapter localement. Cependant, ils resteront très ambitieux sur l'ensemble du territoire. La pénétration des vélos à assistance électrique (VAE) dans le marché du cycle (« près d'un vélo vendu sur trois » selon l'union sports et cycles) permet de penser que les difficultés de relief et de distances pourront être atténuées à l'avenir. La gestion des batteries (construction, recyclage) est bien entendu une problématique réelle, cependant le coût écologique de l'usage du VAE (construction et usage compris) est bien moindre que celui d'une voiture : https://admiracourttransition.ademe.fr/particuliers/bureau/deplacement/calculer-emissions-carbone-trajets : 0,11 kg de CO2 émis pour 10 km en VAE contre 2,18 kg en voiture thermique. La mise en œuvre d'infrastructures cyclables sécurisées, telle que portée dans le Plan de Mobilité (pages 127 à 130) est notamment destinée à favoriser la pratique par des personnes n'ayant pas l'habitude du vélo ou peu sûres de leurs capacités physiques et de leur réactivité (enfants, personnes âgées, ...). Un accompagnement généralisé devra être mis en œuvre, afin de faire tester la pratique et de lever ainsi certains freins, par l'organisation de formations (pages 192, 196) ou encore le développement de la location vélo longue durée (page 197). En 2024, l'Agence des Mobilités de la Métropole de Lyon a ainsi formé 914 personnes (dont 84% de femmes). Dans de nombreux pays européens, la pratique du vélo chez les seniors ou même les personnes handicapées est développée, certaines représentations mentales ayant été levées et des infrastructures sécurisées ayant été mises en œuvre. Une enquête du Forum des Vies Mobiles menée entre 2021 et 2024 montre également qu'en France « Le cyclisme [est] une pratique plus répandue qu'on ne le pense chez les 60-80 ans : près d'un senior sur trois (28%) – soit près de 5 millions de personnes – enfourche un vélo au moins une fois par semaine. Qu'il soit électrique ou non, pour le plaisir ou ses déplacements utilitaires. ». Le vol de vélo reste un des motifs majeurs d'abandon de la pratique (8% des victimes selon une étude 6-t menée en 2020). La peur du vol de vélo engendre également un moindre usage (46% des cyclistes peuvent renoncer à un trajet en vélo par crainte de vol selon cette même enquête). Le Plan de Mobilité porte ainsi des ambitions pour le développement du stationnement vélo (page 130) : arceaux situés dans des lieux où la visibilité est garantie (carrefours, lieux publics, avec un objectif de 50 000 arceaux dans la Métropole de Lyon en 2026), stationnements sécurisés (en particulier dans les gares et pôles d'échanges, avec un objectif de 9 000 places sécurisées dans la Métropole de Lyon en 2026), stationnement dans les parkings en ouvrage et mises en œuvre de normes d'un nombre minimal de stationnement vélos à construire dans les logements neufs. L'expérimentation de l'emport du vélo (page 120) dans les cars et les bus (la mesure est déjà en œuvre dans les TER) sera évaluée, elle permettra ainsi de réduire le nombre de stationnement sécurisés à construire.
--	---



NOTE



	les tramways), elles ne sont pas utilisées ; ✓ le choix de la création des pistes cyclables sans réflexion globale sur le développement de la métropole aggrave la situation (embouteillage, pollution) ; • La part du budget mis dans les voies lyonnaises restreint les autres investissements plus pertinents notamment : ✓ pour les TC en mobilité lourdes (métro, tramway, tram-train, train) ; ✓ pour le maintien en bon état des trottoirs ; ✓ pour ce mode le moins inclusif ; • Le vélo électrique pollue (voir son cycle de vie) • En vieillissant, les déplacements piétons et vélos deviennent plus difficiles ; • Reconnaître les limites du vélo qui ne peut répondre à tous les besoins ni concerner tous les habitants ;	Le développement inédit des infrastructures cyclables dans le Plan de Mobilité implique des besoins de financement beaucoup plus importants que ceux des dernières années. Cependant, les 400 millions d'euros fléchés vers les Voies Lyonnaises entre 2020 et 2030 (page 245) sont à mettre en regard des 2 milliards d'euros qui seront investis dans les projets structurants de transports urbains (page 244) de la Métropole de Lyon (hors travaux de modernisation du métro qui sont pourtant déjà engagés sur la période). Sur le reste du ressort territorial, les financements devront très certainement être croisés entre différents acteurs : Etat (fonds vert...), Région, Département, EPCI, communes.
	Vélos, Vélô'v, Vélib', trottinettes : les développer, les sécuriser Thème 02B (30 contributeurs)	
	• Observations relatives au développement et à l'utilisation du vélo : ✓ le plan manque de vélos à court terme ; ✓ favoriser l'usage du vélo avec les voies lyonnaises, les continuer, renforcer et développer de vraies pistes cyclables avec des stationnements ; ✓ densifier la circulation cycliste pour relier les villes et plus petites entre elles ; ✓ le vélo peut rester adapté même pour les handicapés mais bien prendre en compte tous les publics cyclistes (enfants, personnes âgées) ; ✓ besoin d'itinéraires sécurisés, avec de vraies continuités cyclables suffisamment longues, aux normes c'est à dire sans poteaux électriques en plein milieu ou suffisamment large pour les poussettes et PMR ; ✓ dénoncer l'abandon de la liaison Pierre-Bénite/Givors de la Via-Rhône et Lyon-Givors ; déployer de nouvelles infrastructures de proximité (route de Charly, chemin de Prondie, accès à la gare de Vaulx-en-Velin et pour la	Comme indiqué en page 91 « Le Plan de Mobilité présente un système de mobilité hiérarchisé autour d'offres structurantes, permettant de relier les bassins de vie entre eux et de rejoindre les territoires voisins, complétés par des offres de maillage permettant un accès élargi aux alternatives à la voiture individuelle. ». Ainsi, en ce qui concerne le vélo, il définit un système vélo qui comprend (page 125) : - les axes stratégiques sur lesquels devront être réalisés des itinéraires confortables et sécurisés afin de créer le réseau structurant cyclable à l'échelle du ressort territorial et en lien avec les territoires voisins ; - Un réseau cyclable finement maillé dans tous les territoires ; - Une offre de stationnement vélo bien dimensionnée et fonctionnelle ; - L'extension des systèmes de vélos en libre-service et de location de vélos de courte durée. L'objectif de ce système vélo est de provoquer le report modal de 50% des automobilistes vers le vélo pour les trajets de 1 à 10 km (page 60). Le Plan de Mobilité fixe des caractéristiques qui doivent être prises en compte par le réseau structurant (sécurité, lisibilité, efficacité et confort sont définis en page 128), afin de le rendre attractif au plus grand nombre possible. Le Plan de Mobilité souligne notamment l'importance du gabarit des aménagements cyclables (page 143) qui est un facteur d'accessibilité, leur largeur permettant d'accueillir des vélos adaptés et ainsi de répondre aux besoins des personnes en situation de handicap. C'est notamment le cas des Voies Lyonnaises dans la Métropole de Lyon. En ce qui concerne le réseau cyclable de maillage, le Plan de Mobilité fixe un cadre de développement minimal (page 130), notamment en ce qui concerne l'adéquation entre le type d'aménagement, la vitesse de circulation des véhicules et les volumes des flux routiers, afin de privilégier la sécurité des usagers. Un travail sur le jalonnement et la signalétique est



NOTE



	traversée du Rhône (pont de Vernalson) ; ✓ en attente de la voie 5 ; ✓ rendre la traversée d'Oullins praticable à vélo (réserver la rue de la République de Oullins aux cyclistes) ; ✓ pas ou peu de voies Lyonnaises ou pistes de prévues sur Ecully ni sur Tassin dans l'axe Nord <-> Sud ; ✓ gares de Sathonay et Crépieux éloignées de la ville nouvelle avec un faible rabattement vélo faute d'accès sécurisé ; ✓ difficulté pour relier Rillieux à Meyzieu et Décines à vélo (pas de pont sur le(s) Rhône) ; ✓ l'Ouest lyonnais est difficilement accessible à vélo ; ✓ la création de stations vélos à Champagne et Limonest décongestionnerait les quelques bus en place ; ✓ absence de solution de stockage et d'accès vélo sécurisés à Loup pendu et médiathèque ; ✓ développer le service de location vélo notamment à Vaulx-en-Velin ; ✓ développer du transport scolaire alternatif aux cars, par des systèmes de vélo-bus ; ✓ aménager les quais/gares TER pour faciliter utilisation des vélos ; ✓ combiner vélo/train pour liaison entre communes de l'Ouest ; ✓ réfléchir sur la desserte en TC ou en voies cyclables permettant de relier les zones d'habitat avec les zones de travail ou de service de la CCVG Est ; ✓ améliorer l'accessibilité aux vélos dans les gares pour faciliter les connexions et diminuer les besoins de transport en commun, en sécurisant les pistes ; ✓ manque d'arceaux et de points d'attache pour attacher les vélos ; ce qui encouragerait à leur usage ; ✓ mettre en place (un parc relais) + Parking vélos à Chassieu ; ✓ regrette qu'aucune voie lyonnaise prévue sur Caluire ne soit finalisée ; ✓ réfléchir sur un aménagement pour les	également à mener pour identifier les itinéraires favorables au vélo. Enfin, la continuité des itinéraires cyclables doit constituer une priorité. Le Plan de Mobilité laisse ensuite aux politiques vélo locale le choix des itinéraires et types d'aménagements qui devront être définis et précisés. Le Plan de Mobilité donne la encore des éléments de cadrage (encart page 130) pour les priorités de développement : liens avec les centralités et les pôles d'échanges notamment. Les différentes liaisons proposées par les contributeurs à l'enquête publique devront donc être analysées dans ce cadre par la Métropole de Lyon, les EPCI et les communes. Le voi de vélo reste un des motifs majeurs d'abandon de la pratique (8% des victimes selon une étude 6-t menée en 2020). La peur du voi de vélo engendre également un moindre usage (46% des cyclistes peuvent renoncer à un trajet en vélo par crainte de vol selon cette même enquête). Le Plan de Mobilité porte ainsi des ambitions en matière de développement du stationnement vélo (page 130) : arceaux situés dans des lieux où la visibilité est garantie (carrefours, lieux publics, avec un objectif de 50 000 arceaux dans la Métropole de Lyon en 2026), stationnements sécurisés (en particulier dans les gares et pôles d'échanges, avec un objectif de 9 000 places sécurisés dans la Métropole de Lyon en 2026), stationnement dans les parkings en ouvrage et mises en œuvre de normes d'un nombre minimal de stationnement vélos à construire dans les logements neufs. L'expérimentation de l'emport du vélo (page 120) dans les cars et les bus (la mesure est déjà en œuvre dans les TER) sera évaluée, elle permettrait ainsi de réduire le nombre de stationnement sécurisés à construire. Des services vélos doivent être créés afin de permettre à de nouveaux usagers d'utiliser le vélo (vélos en libre-service notamment, page 132) ou d'encourager et de faciliter sa pratique (vélo-bus et participation à la semaine vélo pour les scolaires en page 192, séances de remise en selle, de formation à la réparation et de sortie découverte pour toutes et tous en page 196, tarification intégrée avec les transports collectifs en page 207). Le Plan de Mobilité prône également la poursuite des aides à l'acquisition de vélos (page 206). Le développement de l'offre VéloV est bien prévu dans le Plan de Mobilité (page 132) qui fixe notamment des priorités : - Autour des territoires déjà équipés et au sein des Quartiers prioritaires de la Politique de la Ville ; - Dans les communes desservies par des lignes structurantes de transports collectifs (métro, tramway, BHNS) pour favoriser l'intermodalité. La localisation des stations devra notamment être étudiée afin d'atteindre un bon taux de rotation des vélos dans les secteurs d'implantation. Les localisations proposées par les contributeurs à l'enquête publique devront donc être analysées dans ce cadre par la Métropole de Lyon, les EPCI et les communes. Le Plan de Mobilité fixe comme première règle de développement du réseau cyclable l'assurance d'une sécurité optimale pour les cyclistes, notamment par le biais de création d'itinéraires séparés de la circulation générale (pistes cyclables ou voies vertes). Les franchissements de carrefours feront l'objet d'une attention particulière (page 128). De plus, la stratégie générale en matière de sécurité routière a pour objectif de viser 0 tués / 0 blessés grave en 2050 (page 199). Un plan d'action sera mis en œuvre dans ce cadre, permettant la réalisation et l'évaluation d'aménagements favorisant la sécurité et la convivialité, notamment des plus jeunes (page 200). Les zones identifiées par les contributeurs dans le cadre de l'enquête publique du Plan de Mobilité seront transmises aux différents gestionnaires de voiries et aux communes.
--	--	--



NOTE



	vélos entre L'Arbresle et Tarare ; ✓ créer un réseau de vélo-cargos express de 15 places roulant en site propre, départ toutes les 3 minutes ; ✓ Indiquer les voies cyclables sur les GPS ; ✓ mettre des places de vélos à l'arrière des bus ; ✓ mettre des "parkings relais" vélos sécurisés dans les gares et près des stations de métro/bus/tram ; ✓ mettre des offres TCL + Velo'v ; ✓ l'usage du vélo doit être incité pour les courts trajets (et non pas entre régions) ; ✓ continuer à financer une partie de l'achat de vélo électrique ; ✓ mettre en libre-service avec 1 abonnement sur le territoire complet ; ✓ mettre des vélos électriques en libre-service à Charbonnières ; ✓ le mode de déplacement à vélo doit être affiné et accompagné de mesures spécifiques, notamment pour les moins jeunes ; ✓ demande de transport pouvant accueillir nos vélos, de box sécurisés un peu partout et de points de recharge pour les vélos électriques ; ✓ augmenter la densité des stations le long de la voie verte entre le métro Culre et Montessuy ; ✓ mettre des abris à vélos sécurisés sur tous les arrêts de bus de la ligne du 2EX ; ✓ mettre une rampe à vélos sur le quai des gares du Rhône pour permettre l'accès ; ✓ en zone périurbaine il y a peu de points fixes sur lesquelles attacher correctement les vélos ; ✓ les axes cyclables sont trop souvent en rayons, vers Lyon et pas assez de transversales entre communes ; ✓ nettoyer les panneaux systématiquement les panneaux M12 destinés aux cyclistes (autocollants, tags) ; ✓ préférer les pistes cyclables aux bandes cyclables moins sécurisées et	
--	---	--



NOTE



	favoriser les vélos sans pénaliser les bus • Observations relatives au Velo'v : ✓ déployer les Velo'v à l'ensemble de la ville de St Priest qui n'en a pas assez ✓ mailler le plateau Nord de plus de bornes Velo'v ; ✓ Rillieux ne possède que 2 stations Velo'v en tout ; ✓ développer l'offre de Velo'v notamment électriques : plus de stations vers des lieux comme Fontaines sur Saône, grand lac de Miribel ; ✓ Installer une borne Velo'v à Alai ; ✓ manque de stations Velo'v à Caluire, notamment sur le plateau haut ; ✓ manque une station Velo'v pour aller à Eurexpo les jours de salon depuis Chassieu, alors que le bâtiment qui les accueille est sur la commune ; ✓ mettre une station Vélib' à Pierre-Bénite, à Sathonay-Camp ; ✓ Il n'y a pas de borne Velo'v à Sathonay-Camp (en bout de la voie verte) comme à Rillieux et Fontaines ; ✓ installer une station Velo'v à la gare de St Germain au Mont d'Or ; ✓ revoir le fonctionnement des Velo'v : simplifier l'accès aux vélos notamment pour les abonnés du réseau TCL ; ✓ développer les stations Velo'v électriques vers la banlieue ; ✓ développer l'offre de Velo'v notamment électriques : plus de stations vers des lieux comme Fontaines sur Saône, grand lac de Miribel ; ✓ Installer une borne Velo'v à Alai ; ✓ manque de stations Velo'v à Caluire, notamment sur le plateau haut ; ✓ manque une station Velo'v pour aller à Eurexpo les jours de salon depuis Chassieu, alors que le bâtiment qui les accueille est sur la commune ; ✓ mettre une station vélib' à Pierre-Bénite, à Sathonay-Camp ; ✓ Il n'y a pas de borne Velo'v à Sathonay-Camp (en bout de la voie verte) comme à Rillieux et Fontaines ;	
--	--	--



Note interne du 23/05/2022

29

NOTE



	✓ installer une station Velo'v à la gare de St Germain au Mont d'Or; ✓ revoir le fonctionnement des Velo'v : simplifier l'accès aux vélos notamment pour les abonnés du réseau TCL ; ✓ les Velo'v électriques permettant de gagner du temps depuis Caluire pour rejoindre le centre-ville ; développer les stations Velo'v électriques vers la banlieue ; ✓ les Velo'v électriques permettant de gagner du temps depuis Caluire pour rejoindre le centre-ville ; ✓ 5 nouvelles stations Velo'v supplémentaires sont nécessaires (bibliothèque, piscine, église du Bourg, les 2 Auchan...) à Caluire ; ✓ Rillieux ne possède que 2 stations Velo'v en tout ; ✓ pourquoi le système Velo'v est exclu du rapport ? • construire ou développer (un réseau, une ou des) pistes cyclable(s) : ✓ en créer de nouvelles ; ✓ entre la Guillotière et Grange Blanche ; ✓ à sécuriser et bien concevoir : rocade urbaine douce à Chaponost ; ✓ sécurisées allant de chaque ville de la CCVG vers Lyon ; ✓ sécurisées entre respectivement Chasselay et St Germain au Mont d'Or avec rabattement vers la gare, Chasselay et Civrèux d'Azergues vers la zone commerciale, Chasselay et Anse ; ✓ sécurisées depuis l'Ain (Montluel, Miribel) ; ✓ de chaque côté des quais du Rhône et de la Saône ; ✓ (CD12) reliant toutes les communes sur la rive gauche du Rhône (Chasselay, Ternay, Sérézin, Soizay, Feyzin) et ainsi faciliter l'accès au réseau de bus TCL à vélo (connexion vélo/bus) ; ✓ depuis Chaponost pour relier d'une part Oullins en passant par le Devais et d'autre part avec celles créées ces dernières années à travers la CCVL (pour connecter la nouvelle passerelle/Maduc de l'Yzeron entre Brindas et Grézieu) et les sécuriser dans les descentes et les	
--	--	--



NOTE



	montées (notamment depuis Brindas) ; ✓ protégées reliant les centres des villages, les écoles et collèges, les gares (Sérézin, Feyzin, Vénissieux) et les voies cyclables de la métropole Lyonnaise avec des parcs à vélos sur ces endroits ; ✓ à St Symphorien d'Ozon pour rejoindre des centres vitaux (gares, métropole, écoles) ; ✓ entre Duerne et Saint Martin en Haut et Duerne et Saint Symphorien sur Coise ; ✓ le long de la D307 entre Vindry-s/T (Pontcharra s/T) et Tarare (il n'y a que des avantages et de la place) ; ✓ le long de la départementale qui joint Sainte Foy l'Argentière à Sain-Bel, séparé des voitures avant 2040 et sur la départementale qui joint Chazelles à Brindas et jusqu'à Gorge de Loup ; ✓ pour les habitants de Mions ; ✓ structurantes et sécurisées pour relier la ville de Mions à ses voisines ; ✓ et piétonnes sécurisées chemin de Palayer à Chvrieux, et pour aller de la gare de Lozanne à Chvrieux, mais aussi de Chvrieux à Marclilly, Lissieu, Chasselay ; ✓ avec la portion VL3 jusque Neuville d'urgence ; ✓ en prolongeant la piste cyclable depuis La Tour de Salvagny jusqu'à Tarare ; ✓ en remettant la via rhôna sur le Rhône et en terminant le tronçon entre Lyon et Vienne ; ✓ vers les voies lyonnaises depuis St Genis-les-Ollières ; • Améliorer la sécurité : ✓ sécuriser les pistes cyclables à la conception ; ✓ toutes les pistes cyclables ne sont pas sécurisées et protégées (pas des simples vélos peints sur la route) ; ✓ certaines routes sont inadaptées à la pratique du vélo et la rendent dangereuse ; ✓ améliorer la sécurité des cyclistes sur les routes de campagne ; ✓ assurer la sécurité pour les modes doux (vélos) ; ✓ les vélos doivent respecter le code de la route ;	
--	--	--



Note interne du 23/05/2022

31

NOTE



	✓ les pistes cyclables sont trop discontinues (danger) ; ✓ assurer la sécurité dans les vélos-taxis ; ✓ il faut une place raisonnable et maîtrisée et tenue nettoyée pour les vélos ; ✓ à la Guillotière il n'y a pas d'endroit sécurisé pour un VAE ou un vélo (voit et dégradation) ; ✓ les pistes cyclables pour sortir de Vaulx-en-Velin sont impraticables ; ✓ les bandes et pistes cyclables sont oubliées dans les petites communes de la métropole ; ne pas les mettre seulement aux abords immédiats de la station de métro à St Genis Laval et vers les grands axes ; ✓ dangers au Pont de Couzon, à Neuville sur Saône sur la D433, boulevard Stalingrad avec les voies qui se dévient dans l'axe Lyon-Caluire et où on ne voit pas les cyclistes ; ✓ développer les stationnements sécurisés pour les vélos ; ✓ repenser la traversée sur le secteur de la Saône (pont de Neuville saturé, pas de sécurité pour les cycles) ; ✓ aménager des vraies pistes cyclables aujourd'hui il est clairement dangereux de circuler à vélo aux alentours de la gare de Vénissieux ; ✓ zones dangereuses au rond-point du Pérotiller, le franchissement de la M7 entre les différents quartiers d'Ecully, le site sportif et de loisirs mais aussi vers Champagne pour les Cyclistes (et les piétons) : chemin Finat-Duclos, la rue Kayser, l'av. Joachim Gladet ; ✓ dans la vallée de la Brèvenne ; ✓ pour les cyclistes venant de Vernalson pour rejoindre : ➢ les hauteurs de Vernalson, en sortant du train à la gare ; ➢ le pôle d'activités et commerces le plus proche de chez nous : St Genis Laval (et Brignais) ; ➢ la rive gauche du Rhône (pour se rendre à NIPPEN pour	
--	--	--



NOTE



	rejoindre la gare de Feyzin ou de Sérézin du Rhône, etc. (le franchissement des 2 ponts est très dangereux pour les cyclistes) ; ➤ gares de Sathonay et Crépieux éloignées de la ville nouvelle avec un faible rabattement vélo faute d'accès sécurisé.	
	Vélos, Vélo V, Vélib, trottinettes : cohabitation avec les autres modes – Incivilités Thème 02C (45 contributeurs)	
- Le Pdm ne prend pas en compte les Incivilités autres que celles dans les TC (entre modes de déplacement et automobilistes) et la verbalisation n'est évoquée que dans le cadre de la ZFE (rien vis-à-vis des autres incivilités qui transforment l'espace public en jungle impénétrable aux plus fragiles qui sont un frein à la réalisation de ce Pdm) ; - Quel plan pour la circulation des piétons en sécurité vis à vis des infractions des vélos et trottinettes ; - Code de la route non respecté par les moyens non motorisés ; - Former les conducteurs des engins à 2 roues (code de la route, casque) ; - Incivilités des vélos, trottinettes : passe-droit - non-respect du code de la route - vitesse excessive dangers ; - Cohabitation entre les différents modes de transport à sauvegarder ; - Prioriser les piétons qui ont perdu en apaisement avec le développement du vélo qui partage tout (incivilités) ; - Transformons les voiries existantes pour créer des sites propres pour le réseau bus et car et développons des chemins et voies vertes pour offrir des itinéraires / promenades entre gare et bourg : le long des voies de chemin de fer, des rivières ; - Donner aux communes et Interco la possibilité de concevoir des plans de mobilités piétons et vélos à leur échelle ; - Encourager les modes doux individuels sur les petites villes du territoire lyonnais ; - Cohabitation difficile entre les voitures, les vélos et les piétons (insécurité) ; - Mettre en avant le côté santé et lutte contre la sédentarité pour	Le Plan de Mobilité porte l'objectif de réduire de moitié le nombre de tués et de blessés graves d'ici 2030 et tendre vers zéro tué et blessé grave à l'horizon 2050 (page 199). Le Plan de Mobilité prône la mise en œuvre d'un espace public apaisé avec l'objectif recherché de donner la priorité à la vie locale, notamment la circulation des piétons et des cyclistes, et qui permette notamment de (page 160) : ➤ Favoriser la cohabitation et la sécurité des différents modes de déplacements et divers types de publics, en assumant le nécessaire rééquilibrage de la place qu'occupe la voiture ; ➤ Assurer la mixité des usages et encourager la pratique des modes actifs ; ➤ Améliorer le confort des usagers et assurer la mise en accessibilité de l'espace Se déplacer en sécurité est une préoccupation fondamentale pour l'usager, qui impacte fortement le choix du mode de déplacement. (page 199). Il s'agit de trouver le bon compromis pour améliorer la sécurité dans l'espace public et les transports (piétons, cyclistes, usagers des engins de déplacement personnel, automobilistes conducteurs et personnes accompagnées) sans pénaliser de manière démesurée certains usages et la performance des modes alternatifs à la voiture individuelle. Plusieurs outils sont ainsi mobilisés, dans le cadre de la mise en œuvre de la démarche de « Code de la Rue » (page 200) : - l'aménagement de zones de rencontre (page 163) qui peuvent être pensées pour certains publics spécifiques comme les rues aux enfants (page 161). Dans la Métropole de Lyon, le linéaire de zones de rencontre sera multiplié par 5 par rapport à son niveau de 2020 (page 163) - l'aménagement de zones limitées à 30 km/h, avec notamment le principe que le 30 km/h devienne la règle dans les zones agglomérées et le 50 km/h l'exception (page 163) - la réalisation d'aménagements prévenants, permettant la cohabitation des modes et favorisant la convivialité afin de permettre des déplacements sécurisés et des espaces porteurs de lien social. - Des aménagements spécifiques aux piétons devront être développés (page 126). Dans la Métropole de Lyon notamment, 60 km d'itinéraires piétons sécurisés et accessibles seront réalisés, la surface des aires piétonnes sera multipliée par 3, un réseau de magistrales piétonnes, entre les principaux pôles générateurs de déplacements, sera conçu et aménagé. Tous les EPCI membres de SYTRAL Mobilités devront se doter d'un plan piéton destinés à se doter d'une stratégie de développement de la marche, notamment dans les centralités. - Le réseau structurant vélo sera en priorité aménagé avec des aménagements séparés (page 128). Il est destiné à être accompagné par des réseaux de maillage qui devront être conçus et réalisés par la Métropole de Lyon et les différents EPCI. Les	



NOTE



	promouvoir les mobilités actives ; • Avoir des comportements responsables de la part de tous les usagers ; • Disposer d'aménagements qui rendent les déplacements des modes actifs plus sûrs ; • la cohabitation piétons, mode doux, automobiles est devenue un vrai far West ; • Assurer l'équilibre entre les modes doux et la voiture ne crée pas davantage d'embouteillage ; • Réduire significativement la vitesse du trafic automobile sur la Montée des Soldats, à défaut de prolonger la Voie Lyonnaise n°2, pour réduire les risques d'accident avec piétons et modes de déplacement doux ; • Simuler des scénarios de modification du plan de circulation sur Caluire avec plus de sens uniques pour les rues passantes et étroites ne permettant pas la mise en place de pistes cyclables (notamment à Caluire) ; • Spécificités vis-à-vis des vélos et pistes cyclables : ✓ réglementer les cyclistes qui ne respectent pas les piétons ni le code de la route ; ✓ prendre en compte la circulation cycliste (sa sécurité en premier lieu et le confort) ; ✓ rendre les pistes cyclables accessibles aux engins de secours ; ✓ supprimer les 2 roues motorisés des pistes cyclables ; ✓ le bon fonctionnement des bus est perturbé par les pistes cyclables ; ✓ exclure des pistes cyclables les engins circulant à plus de 25 km/h ; ✓ sécuriser les déplacements à vélo en interdisant les voies bus/vélo ; ✓ Insécurité augmentée avec les panneaux pour les cyclistes leur donnant la possibilité de passer au rouge et prendre les sens interdit, tourner à droite ; ✓ mettre des séparateurs physiques avec les voitures (ce qui empêcherait les voitures de rouler dessus et les pousseraient à aller moins vite par ailleurs ; ✓ impossibilité de circuler à vélo, dans les 2 sens, vu la dangerosité des voies de la	propositions d'itinéraires et de sécurisation des contributeurs à l'enquête publique seront transmis aux acteurs concernés - Des campagnes d'information devront être menées auprès de différentes catégories d'usagers (dont les cyclistes, les deux-roues motorisés, les usagers de trottinettes et les piétons) visant à communiquer sur les dangers possibles liés à leur comportement et à celui des autres usagers et également à identifier les comportements à risque (page 200). Plus généralement, l'aménagement de l'espace public avec le concept d'accessibilité universelle qui est prôné par le Plan de Mobilité (page 162) est destiné à protéger les usagers les plus vulnérables.
--	--	---



NOTE



	montée des soldats en direction de Lyon ; ✓ Impossibilité de garer un vélo à gare de Vénissieux sans avoir la carte d'abonné, donc pas de possibilité de rejoindre la gare de Vénissieux à vélo ; ✓ Impossibilité de prendre le métro avec un vélo à la main ; ✓ la création des pistes cyclables ne s'accompagnent d'aucune réflexion globale sur le développement de la Métropole, ce qui engendre réduction des voies voitures, bus, et l'aggravation des embouteillages et pollutions sonores et environnementales ; ✓ voitures garées sur les pistes cyclables ; ✓ problèmes sur les pistes cyclables à Bron : celles à contre sens en haut de la rue de la Pagère et Ferdinand Buisson et la rue Rockefeller à sens unique (une ineptie) ; • Spécificités vis-à-vis des trottinettes : ✓ quelle vision et régulation pour les trottinettes ? ✓ bannir les modèles électriques ; ✓ les Interdire sur les trottoirs ; ✓ devraient être interdites dans les stations et dans les rames (risques liés aux batteries) ; ✓ leur mettre une réglementation : non-respect du code de la route ; ✓ cohabitation piéton/trottinettes difficile ; ✓ trottinettes déposées n'importe où ; ✓ trottinettes homologuées et non homologuées, débridées, pas assurées ; ✓ responsabilités des joueurs de trottinettes (bridage, géolocalisation, ...)	
	Vélos, Vélo V, Vélib, trottinettes : questions diverses Thème 02D (30 contributeurs)	
	• Spécificités négatives vis-à-vis des vélos : ✓ comment croire que les usagers se reporteront massivement sur le vélo à l'échelle de 3 millions d'habitants ? ✓ les vélos se développent au détriment de tous les autres	Les déplacements courts sont majoritaires sur l'ensemble du ressort territorial (cf. page 67) et une grande partie d'entre eux devraient donc être reportables de la voiture vers le vélo. Le nombre de ces déplacements reportés vers le vélo implique donc, proportionnellement à l'ensemble des déplacements qui reste lui constant, à une forte augmentation recherchée de l'usage du vélo sur l'ensemble du territoire. Les objectifs de développement de la pratique du vélo seront évidemment à adapter localement. Cependant, ils resteront très ambitieux dans l'ensemble du



Note interne du 23/05/2022

35

NOTE



	modos, y compris des piétons ; ✓ mieux réglementer l'usage du vélo ; ✓ ne pas avoir le vélo comme seule référence de mobilité ; ✓ tout ne doit pas passer par l'usage du vélo ; ✓ le plan piéton et cycliste ne prévoit pas d'aménagements sécurisés entre la rocade, le tramway du centre-ville et la ZAC la Fouillouse – ZI Lumière à St Priest (absence de trottoirs et de pistes cyclables, notamment au niveau du pont) ✓ Mions est mal desservie pour les modes doux : agir pour l'ensemble des habitants de la métropole sans exception ! • Proposition pour améliorer l'usage des modes doux : ✓ encourager et favoriser la marche à pied et les modes doux sans pénaliser les autres ; ✓ prévoir un tunnel dédié aux mobilités douces sous Fourvière avec un ascenseur de grande capacité permettant de relier le centre du tunnel à Trion, Saint-Irénée, Sainte-Foy ou Le Point du Jour ; ✓ relier par un ascenseur le Bd de la Croix - Rousse au tunnel mode doux ; ✓ prévoir passerelle modes doux de toute urgence entre Neuville Albigny ou St Germain nord de Neuville/Genay ; ✓ terminer l'aménagement de la voie verte depuis la métropole jusqu'à la Loire (Montrond-les-Bains) le long de la vallée de la Brévenne ; ✓ souhaite une voie verte reliant la gare d'Amplepuis au lac des sapins par l'ancienne voie du tacot ; ✓ développer les voies vertes en prenant exemple sur les réalisations de la CCVL (Marcy-Grézieu, Grézieu-Brindas...) pour relier nos villages (autour de St Genis-les-Ollières) ; ✓ finaliser la voie verte du lotissement des Charmettes (de St Genis les Ollières) à la route de Sain Bel et au lycée Blaise Pascal (il y a des espaces réservés au PLU-H) ;	territoire. La pénétration des vélos à assistance électrique (VAE) dans le marché du cycle (« près d'un vélo vendu sur trois » selon l'union sports et cycles) permet de penser que les difficultés de relief et de distance pourront être atténuées à l'avenir. Le Plan de Mobilité prône la mise en œuvre d'un espace public apaisé avec l'objectif recherché de donner la priorité à la vie locale, notamment les circulations des piétons et des cyclistes, et qui permette notamment de (page 160): ▶ Favoriser la cohabitation et la sécurité des différents modes de déplacements et divers types de publics, en assumant le nécessaire rééquilibrage de la place qu'occupe la voiture ; ▶ Assurer la mixité des usages et encourager la pratique des modes actifs ; ▶ Améliorer le confort des usagers et assurer la mise en accessibilité de l'espace public Se déplacer en sécurité est une préoccupation fondamentale pour l'usager, qui impacte fortement le choix du mode de déplacement. (page 199). Il s'agit de trouver le bon compromis pour améliorer la sécurité dans l'espace public et les transports (piétons, cyclistes, usagers des engins de déplacement personnel, automobilistes conducteurs et personnes accompagnées) sans pénaliser de manière démesurée certains usages et la performance des modes alternatifs à la voiture individuelle. Le Plan de Mobilité fixe comme première règle de développement du réseau cyclable l'assurance d'une sécurité optimale pour les cyclistes, notamment par le biais de création d'itinéraires séparés de la circulation générale (pistes cyclables ou voies vertes). Les franchissements de carrefours feront l'objet d'une attention particulière (page 128). De plus, la stratégie générale en matière de sécurité routière a pour objectif de viser 0 tués / 0 blessés grave en 2050 (page 199). Un plan d'action sera mis en œuvre dans ce cadre, permettant la réalisation et l'évaluation d'aménagements favorisant la sécurité et la convivialité, notamment des plus jeunes (page 200). Les zones et itinéraires identifiés par les contributeurs dans le cadre de l'enquête publique du Plan de Mobilité seront transmis aux différents gestionnaires de voiries et aux communes.
--	---	---



NOTE



	✓ relier les Bureaux Verts et le CES J. J. Rousseau à Tassin-la-Demi-Lune ; ✓ relier la Voie romaine à Craponne via la rue Sartorette - avenue Joachim Gladel ; ✓ relier St Genis-les-Ollières à la Voie Verte de la CCVL (Grézieu-Sts Consorce-Marcy) ; ✓ créer une voie verte depuis la métropole jusqu'à Montrond-les-Bains le long de la vallée de la Brévenne ; ✓ La gare de Vernaizon doit être accessible en modes actifs ; ✓ Calculer a besoin de voies sécurisées pour les modes doux et la Voie Verte sera à agencer pour éviter la cohabitation (vélos/piétons avec chiens...) • Qu'en est-il du plan piétons de la métropole ? et peut-on disposer de ce document ? • Est-ce que la grandeur des quais aménagés sur le trajet S4 rue Hénon est prévue pour une utilisation du C13 et à terme changer son parcours pour rendre la Grande rue de la Croix Rousse piétonne ?	
	Périmètres piétonniers -agrandir – développer – sécuriser – cohabitation avec les autres modes Thème 03 (42 contributeurs) • Propositions pour le développement et l'amélioration de la piétonisation : ✓ vive la marche à pied qui devrait être la 1ère ambition, et les mobilités douces : les favoriser, encourager la marche et aider les piétons ; ✓ réduire l'espace donnée aux voitures pour le donner aux autres moyens de transports et surtout aux piétons ; l'équipement de voies piétonnes restent encore très marginal, de sérieux efforts d'équipement sont à prévoir ; ✓ développer les voies piétonnes et ne plus piétonner à moitié les rues ; ✓ assurer la sécurité pour les modes doux (piétons, sur les trottoirs et rue piétonnes) : les vélos et trottinettes ne respectent pas le code de la route ; ✓ créer des trottoirs aux normes: c'est à dire sans poteaux électriques en	Le Plan de Mobilité porte l'objectif de reporter la moitié des déplacements de moins de 1 km effectués en voiture vers la marche (page 60) et de réduire de moitié le nombre de tués et de blessés graves d'ici 2030 et tendre vers zéro tué et blessé grave à l'horizon 2050 (page 199). Le Plan de Mobilité prône la mise en œuvre d'un espace public apaisé avec l'objectif recherché de donner la priorité à la vie locale, notamment les circulations des piétons et des cyclistes, et qui permette notamment de (page 160): ▶ Favoriser la cohabitation et la sécurité des différents modes de déplacements et divers types de publics, en assumant le nécessaire rééquilibrage de la place qu'occupe la voiture ; ▶ Assurer la mixité des usages et encourager la pratique des modes actifs ; ▶ Améliorer le confort des usagers et assurer la mise en accessibilité de l'espace public Se déplacer en sécurité est une préoccupation fondamentale pour l'usager, qui impacte fortement le choix du mode de déplacement. (page 199). Il s'agit de trouver le bon compromis pour améliorer la sécurité dans l'espace public et les transports (piétons, cyclistes, usagers des engins de déplacement personnel, automobilistes conducteurs et personnes accompagnées) sans pénaliser de manière démesurée certains usages et la performance des modes alternatifs à la voiture individuelle. Plusieurs outils sont mobilisés pour cela : - l'aménagement de zones de rencontres (page 163) qui peuvent être pensées pour certains publics spécifiques comme les rues aux enfants (page 161). Dans la Métropole de Lyon, le linéaire de



Note interne du 23/05/2022

37

NOTE



	plein milieu ou suffisamment large pour les poussettes et PMR ; ✓ penser à l'état des trottoirs avant de développer à outrance les pistes cyclables ; ✓ les conflits d'usage entre piétons et cyclistes ne sont pas assez pris en compte ; ✓ les piétons sont les plus pénalisés (très faible évolution) ; prioriser les piétons qui ont perdu en apaisement avec le développement du vélo qui partage tout (incivilités) ; ✓ quel plan pour l'amélioration de la marche à pied (notamment agrandissement et revitalisation des trottoirs) ; ✓ difficultés présentées par les trottoirs pour personnes avec poussette ou fauteuil roulant (déclivité pour écoulement des eaux, obstacles, passage des « espaces bateaux » ; ✓ créer des bandes piétonnes comme les espaces cyclables à la place des trottoirs ; ✓ mettre des passages piétons avec feu ou ralentisseurs pour traverser les voies cyclables ; ✓ sécuriser les retours chez soi en TCL la nuit tombée (avec un éclairage public même modulé sur le trajet à pied) ; ✓ remettre le nom des rues à chaque croisement pour les piétons ; ✓ développer du transport scolaire alternatif aux cars, par des systèmes de pédibus ; ✓ mettre des bancs publics dans les rues ; ✓ prévoir un tunnel dédié aux mobilités douces sous Fourvière avec un ascenseur de grande capacité permettant de relier le centre du tunnel à Trion, Saint-Irénée, Sainte-Foy ou Le Point du Jour ; ✓ relier par un ascenseur le Bd de la Croix-Rousse au tunnel mode doux ce qui représenterait de nombreux avantages ; ✓ le plan piéton ne prend pas en compte l'accessibilité piéton et cycliste de la ZAC la Foullouse ZI Lumière à St Priest depuis les principaux arrêts de transports en commun ;	zones de rencontre sera multiplié par 5 par rapport à son niveau de 2020 - l'aménagement de zones limitées à 30 km/h, avec notamment le principe que le 30 km/h devienne la règle dans les zones agglomérées et le 50 km/h l'exception - la réalisation d'aménagements prévenants, permettant la cohabitation des modes et favorisant la convivialité afin de permettre des déplacements sécurisés et des espaces porteurs de lien social. - Des aménagements spécifiques aux piétons devront être développés (page 126). Dans la Métropole de Lyon notamment, 60 km d'itinéraires piétons sécurisés et accessibles seront réalisés, contre 360 km aujourd'hui, la surface des aires piétonnes sera multipliée par 3, un réseau de magistrales piétonnes, entre les principaux générateurs piétons, sera conçu et aménagé. Tous les EPCI membres de SYTRAL Mobilités devront se doter d'un plan piéton destinés à donner une stratégie de développement de la marche, notamment dans les centralités. - Le réseau structurant vélo sera en priorité aménagé avec des aménagements séparés de la circulation générale (page 128). Il est destiné à être accompagné par des réseaux de maillage qui devront être conçus et réalisés par la Métropole de Lyon et les différents EPCI. Les propositions d'itinéraires et de leur sécurisation des contributeurs de l'enquête publique seront transmis aux acteurs concernés - Des campagnes d'information devront être menées auprès de différentes catégories d'usagers (dont les cyclistes, les deux-roues motorisés, les usagers de trottinettes et les piétons) visant à communiquer sur les dangers possibles liés à leur comportement et à celui des autres usagers et également à identifier les comportements à risque (page 200). Plus généralement, l'aménagement de l'espace public avec le concept d'accessibilité universelle qui est prôné par le Plan de Mobilité (page 162) est destiné à protéger les usagers les plus vulnérables.
--	---	--



Note interne du 23/05/2022

38

NOTE



	accès dangereux et impossibilité de promouvoir la mobilité douce pour les employeurs ; ✓ repenser les traversées piétonnes des Voles Lyonnaises pour les rendre toutes accessibles : doivent répondre à la loi handicap ; ✓ accélérer leur développement dans l'hyper centre ; ✓ revoir les accès piétons à l'arrêt CS, côté presqu'île ; ✓ le franchissement des 2 ponts est très dangereux pour les piétons (sur la rive gauche du Rhône pour se rendre à l'IFPEN, à la gare de Feyzin ou de Sérézin depuis Vernalson ; ✓ trottoirs très mal conçus, mal entretenus et dangereux sur le plateau de Caluire ; ✓ assurer la sécurité pour les piétons (et les cyclistes) : chemin Finat-Duclos, la rue Kayser, l'av. Joachim Gladel ; ✓ augmenter les chemins piétonniers au niveau de la commune de St Genis-les-Ollières ; ✓ difficultés accrues pour les piétons de traverser les voies lyonnaises, y compris pour accéder à un trottoir. • Critique négative sur la piétonisation : L'exagération de la piétonisation de zones au centre-ville nuit aux commerçants ;	
Métro TEOL	Métro-TEOL Thèmes 04 (76 contributeurs) • L'intérêt du métro : ✓ regret de l'abandon du métro qui est une vision à long terme notamment pour desservir l'Ouest lyonnais (Tassin) et pour l'Est et qui contrairement au motif avancé n'encourage pas l'étalement urbain qui lui est la conséquence du manque de logements (sociaux) dans Lyon et Villeurbanne ; ✓ le Grand Plan Métro est complètement exclu du Plan de Mobilité ; ✓ l'abandon du métro E est une erreur dogmatique et idéologique ; son abandon n'est pas une alternative à sa réduction de la voiture ; ✓ le métro est le mieux adapté ; ne pas l'étendre est scandaleux ;	Comme indiqué en page 101, « En 2021, la Consultation Publique Métro organisée par SYTRAL Mobilités a permis d'identifier plusieurs axes pertinents pour le développement prioritaire de nouvelles offres structurantes de transports collectifs ». Cette consultation a largement associé les collectivités et les habitants de 4 corridors envisagés autour des prolongements des lignes A, B et D de métro ainsi que de la création de la ligne E : Commission Déplacement et Urbanisme et Conférence Métropolitaine des Maires de la Métropole de Lyon, réunions territoriales à destination des membres des Conférences Territoriales des Maires, sollicitation des acteurs socio-économiques de la société civile, organisation de 4 panels d'acteurs et de 3 ateliers thématiques ouverts, ouverture d'une plateforme participative sur internet. A la suite de cette consultation et au vu des données techniques concernant les fréquentations prévisibles ainsi que les coûts des projets il a été retenu de réaliser : le tramway express de l'Ouest lyonnais (TEOL), la ligne structurante de Lyon Part-Dieu vers Écully, le confortement de T3, la desserte structurante du Plateau Nord et la modernisation des lignes de métro existantes. Il s'agit des projets qui sont retenus dans le Plan de Mobilité.



NOTE



	✓ c'est le moyen le plus rapide : ils sont bondés en permanence et aucune nouvelle ligne n'est prévue ; ✓ le développement du métro partout et pour tous est un investissement d'avenir, peu importe le coût, qui s'amortira sur des décennies... ; ✓ seul un métro répond aux besoins d'une grande ville comme Lyon, notamment pour une liaison Est/Ouest et in citer à ne pas utiliser la voiture ; ✓ le métro est plus adapté que le tramway pour la métropole (par ex. pour Crémieu) ; le développer dans la ville ; ✓ développer des métros plutôt que les autres moyens ; • Offre sous-dimensionnée : ✓ le WE et saturé les dimanches et en heures de pointe ; ✓ rames trop courtes sur la ligne D de l'Ouest lyonnais saturé aux heures de pointe et augmenter l'amplitude horaire en soirée et les WE ; ✓ bondés et pas toujours accessibles aux poussettes et fauteuils ; ✓ la ligne A est saturée, même les WE déjà actuellement ; ajouter une voiture ; ✓ augmenter la fréquence (pour le C en soirée pour la Croix Rousse) ; • Remarques et proposition pour améliorer l'existant : ✓ remplacer la ligne C3 (longue et surchargée) par un métro (ou au moins en tramway) ; ✓ faire d'abord fonctionner le métro existant souvent en panne ; ✓ assurer la sécurité dans le métro ; ✓ améliorer le métro : rames et quais plus longs, agents pour aider à chaque station, augmentation de la fréquence, (comme à Londres) ; ✓ améliorer l'entretien des escaliers mécaniques dans les stations de métro et les ascenseurs : nombreux sont en panne ✓ pallier aux multiples pannes dans les métros B et D ; ✓ sur la ligne D : installer un système informatique	En particulier concernant TEOL, à la suite de cette consultation et au vu des données techniques concernant les fréquentations prévisibles ainsi que les coûts des projets, il a notamment été retenu de réaliser le tramway express de l'Ouest lyonnais plutôt que le métro E. ce choix permet notamment de prévoir, dans une logique de sincérité financière à 15 ans, d'autres lignes structurantes comme celle de Lyon Part-Dieu vers Ecully, le confortement de T3, la desserte structurante du Plateau Nord et la modernisation des lignes de métro existantes. L'extension du TEOL au-delà d'Aiaf est une forte demande des territoires à l'ouest de la Métropole. C'est pourquoi l'étude de ce prolongement est bien inscrite dès à présent dans le Plan de Mobilité (page 101), afin que, selon ses conclusions, sa réalisation puisse être envisagée à un horizon relativement proche de la mise en service du TEOL. Concernant d'autres projets de métro ou de tramway, d'autres projets auraient pu être envisagés sur le territoire, cependant le Plan de Mobilité porte un objectif de sincérité financière et l'ensemble des projets qu'il comprend sont finançables d'ici 2040, notamment grâce à un effort évalué à 2,5 milliards d'euros par mandat. La sélection de certaines opérations permet également de développer un plan de modernisation et de fiabilisation du métro (page 100) dont l'objectif est de doubler la capacité du métro avant 2040. Le coût de cette opération est de l'ordre de 2 milliards d'euros et nécessite donc de dégager des marges de manœuvre financières sur les projets d'investissement. Ce projet de modernisation permettra notamment de donner davantage de place aux usagers au sein des rames (notamment par rajout de rames sur les lignes A, B et D), d'augmenter les fréquences (notamment de la ligne C grâce au doublement des voies entre Hénou et Cuire et sur la ligne A grâce à son automatiser), de fiabiliser les dessertes (notamment avec la mise en œuvre de portes palières sur la ligne A en accompagnement de l'automatisation). L'augmentation de l'amplitude horaire est également un objectif porté par le Plan de Mobilité afin de mieux s'adapter aux rythmes de vie (pages 49 et 55), les lignes de métro circulant dès à présent jusqu'à deux heures du matin les vendredis et samedis. L'accessibilité du réseau de métro fait l'objet d'une attention particulière et doit continuer à être améliorée, en lien direct avec les associations d'usagers, pour les handicaps physiques, mentaux et cognitifs. Sur la ligne A, des palettes rétractables et combles-lacune permettent de pallier le manque d'accessibilité en attendant le nouveau matériel roulant prévu dans le cadre de la modernisation du métro. Sur la ligne B, les dalles carrées de pré-repérage des portes ont été conçues en lien avec les associations d'usagers. Des solutions pour faciliter le repérage dans les stations complexes (notamment grâce à des solutions numériques) vont être mises en œuvre. L'accompagnement humain est indispensable, le personnel d'exploitation sera formé à la prise en charge et aux échanges avec les personnes handicapées (pages 113 et 193). L'entretien et la réparation des escalators et ascenseurs est une préoccupation permanente, qui se heurte à un manque de professionnels spécialisés suffisant sur le territoire de la Métropole de Lyon. Le Plan de Mobilité indique notamment qu'il conviendra d'assurer un suivi spécifique de la maintenance des installations et équipements en faveur des PMR (ascenseurs, palettes bus, annonces visuelles et sonores, ...) pour garantir l'accessibilité des réseaux et diminuer les délais d'intervention en cas de panne (page 193). Le réseau de métro constitue un endroit clos qui peut être relativement anxiogène, même si le sentiment de sécurité reste stable à un niveau d'environ 80 % des personnes interrogées
--	---	--



Note interne du 23/05/2022

40

NOTE



	redondant pour éviter les interruptions de circulation liées à un "défaut du système informatique sur la ligne" et prévoir une procédure plus rapide pour redémarrer l'ensemble des serveurs de la ligne ; ✓ développer le métro à l'Ouest (la Duchère), prolonger le B, les trams à l'Ouest, Sud-Ouest et au Nord en lien avec les métros B et D ; ✓ relier le plateau de Caluire au centre-ville avec une ligne forte, rapide et fiable tels que le prolongement du métro C ou le prolongement du métro B (ou tram) vers le plateau de Caluire et un terminus au métro Cuire ; ✓ pourquoi 1 arrêt tous les 400 m dans le Seme ? ✓ avoir une réelle accessibilité sur le réseau de métro : escalators dans les 2 sens, annonces vocales qui fonctionnent, rampes toutes équipées à chaque wagon d'une rampe ; ✓ faire respecter l'interdiction de la trottinette électrique dans le métro ; ✓ la correspondance métro A, métro B à Charpenne est très mal pensée ; le métro s'arrête à l'endroit le plus étroit... ; ✓ pour la correspondance métro A, métro D à Bellecour direction Vénissieux : le matin, les gens n'ont souvent pas le temps de rentrer dans le métro ; ✓ dans le métro, très peu d'endroits pour se tenir pour les personnes qui sont debout ; ✓ le nouvel accès métro pour arriver à la gare Part Dieu est très pratique et confortable ; ✓ installer des purificateurs d'air sur la ligne D afin de lutter contre les particules fines émises par les pneus et les systèmes de freinage ; ✓ absence d'infos sur l'application TCL quand dysfonctionnements du métro ; ✓ développer le métro en voie propre prioritaire aux feux (le contributeur voulait probablement parler du tramway) ;	annuellement dans le cadre d'enquêtes spécifiques (82 % en 2023, 79 % en 2022). Des actions seront menées pour améliorer les conditions de voyage sur les lignes (renfort d'éclairage, mobilisation d'agents médiateurs, sensibilisation des conducteurs, etc.) pour assurer la tranquillité de tous et des femmes en particulier (page 203). Sur l'ensemble du réseau 10 000 caméras de vidéoprotection sont déployées, reliées à un PC Sécurité fonctionnant 7j/7 et 24h/24.
--	---	---



NOTE



	✓ pour les stations Charpenne, Bellecour, Saxe-Gambetta... pour l'avenir : les quais et couloirs sont trop étroits et ajouter des accès ; ✓ problème d'accès au quai de la gare de Vaise pour les personnes âgées et PMR ; mauvais fonctionnement des escalators ; ✓ problème de fiabilité et sécurité dans le métro pour les personnes âgées ; ✓ quand un plan ambitieux de métro dans l'Ouest Lyonnais incluant les parkings ? ✓ où en est le métro dans l'Ouest lyonnais ? ✓ Le métro ne fonctionne jamais ; ✓ impossibilité de prendre le métro avec un vélo à la main ; ✓ mettre une dépose minute pour voitures près des stations du métro d'Oullins-Gare et Lyon-Sud-Hôpitaux ; ✓ station métro de Gorge de Loup pas facile pour personnes âgées ; • Construire d'autres lignes de métro en prolongeant : ✓ pour desservir le Nord et l'Est de Lyon ; ✓ la ligne A jusqu'à La Soie, Décines, Meyzieu, voire vers l'aéroport Saint Exupéry et Brignais dans l'autre sens en passant par la patinoire et Confluence ; ✓ la ligne B pour desservir Caluire, Rillieux le plateau Nord via la Doua, rond-point place Foch, Sathonay-Camp, centre commercial Auchan chemin Petit et dans l'autre sens après St Genis à l'A450 ; ✓ la ligne B jusqu'à Sathonay-Camp, avec un format RER métropolitain avec le soutien financier de l'Etat ; ✓ la ligne C à Caluire (comme envisagé auparavant : (les bus sont trop bondés) ; ✓ la ligne D vers Vaise Industrie ou St Rambert, la Duchère Martinière, Ecully, Champagne, Dardilly pour desservir toute la zone d'activité du Pérolier /Ecully et Caluire voir Sathonay dans l'autre sens et jusqu'à Corbas ; ✓ les lignes du métro (2 à 4 stations par ligne sur des sites accueillant ou	
--	--	--



Note interne du 23/05/2022

42

NOTE



	susceptibles d'accueillir) un public important : TEOL - Le projet Ecully – La Duchère – Vaise-Part Dieu semble tout à fait inutile ; - Mettre un métro E et non pas le TEOL qui répond moins bien au besoin qu'un métro pour relier l'Ouest Lyonnais à Bellecour ou Part Dieu ; - TEOL n'est pas adapté pour desservir l'Ouest Lyonnais ; - Ravoir le projet TEOL car inadapté : mettre des Tramways ; - A la place du TEOL améliorer/renforcer les capacités de l'infrastructure existante SNCF depuis l'Ouest, qui offre déjà un accès au centre de Lyon, moyennant aussi un effort marqué sur l'intermodalité avec le rail dans tout l'Ouest de l'agglomération ; - Le projet TEOL n'apporte pas de gain significatif en temps par rapport aux solutions existantes (bus + métros) pour aller de Alai à La Part-Dieu ; - Régrette le remplacement du projet de métro de l'Ouest par le TEOL ; - TEOL est une bonne idée à plusieurs points de vue.	
Tramway	A développer Thème 05A (37 contributeurs) - Faire d'abord fonctionner les trams existants souvent en panne ; - Pas assez fréquents et manque de fiabilité ; - Développer le tram en voie propre prioritaire aux feux ; - Saturation des tramways de l'Ouest lyonnais et augmenter l'amplitude horaire en soirée et les WE ; - Augmenter la fréquence des trams sur la ligne T1 entre 7h et 9h du matin ; - La création de lignes de tramway est bienvenue ; les développer hors de la ville ; permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite, continuer le réseau tramway ; prolonger les lignes à l'Ouest, Sud-Ouest et au Nord en lien avec les métros B et D ; - Pourquoi pas un tram pour desservir la côte Ouest (Ecully et la Duchère très mal desservies) ;	Comme indiqué en page 101, « En 2021, la Consultation Publique Métro organisée par SYTRAL Mobilités a permis d'identifier plusieurs axes pertinents pour le développement prioritaire de nouvelles offres structurantes de transports collectifs ». Cette consultation a largement associé les collectivités et les habitants de 4 corridors envisagés autour des prolongements des lignes A, B et D de métro ainsi que de la création de la ligne E : Commission Déplacement et Urbanisme et Conférence Métropolitaine des Maires de la Métropole de Lyon, réunions territoriales à destination, des membres des Conférences Territoriales des Maires, sollicitation des acteurs socio-économiques de la société civile, organisation de 4 panels d'acteurs et de 3 ateliers thématiques ouverts, ouverture d'une plateforme participative sur Internet. A la suite de cette consultation et au vu des données techniques concernant les fréquentations prévisibles ainsi que les coûts des projets il a été retenu de réaliser : le tramway express de l'Ouest lyonnais, ligne structurante de Lyon Part-Dieu vers Ecully, le confortement de T3, la desserte structurante du Plateau Nord et la modernisation des lignes de métro existantes. La poursuite du développement du réseau s'appuie donc particulièrement sur ces réflexions. La desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) guide également le développement du réseau, ainsi au-delà des lignes T9 et T10 qui desservent les QPV de Vaulx-en-Velin, Villeurbanne, Vénissieux et Saint-Fons, la ligne T8 desservant les



NOTE



	• Souhait de voir remplacer la ligne C3 (longue et surchargée) par au moins en tramway au moins dans le tronçon Institut d'Art Contemporain > Cordeliers ; • Créer des lignes de Tram depuis TEOL, lignes B, C et D, Ecully, M6 M7, périphérique sud, nord de la métropole, val de Saône, quais du Rhône ; • Est-il envisagé une ligne tramway à destination de Corbas, Mions ? • Attend la mise en service du tramway T8 ; • Mettre un tram à la place du C6 ; • Aménager une station T3 au niveau de la rue Emile Decorps, à 750 m de la gare de Villeurbanne, dans un quartier où il y a beaucoup d'entreprises et de logements. D'une façon générale les stations du T3 sont très éloignées les unes des autres ; • Fermer le tunnel routier pour y faire passer un tramway gare Part Dieu ; • Relier le plateau de Caluire au centre-ville avec une ligne forte, rapide et fiable tels qu'un tram (ou le prolongement du métro C ou le prolongement du métro B) vers le plateau de Caluire et un terminus au métro Cuire ; • La nouvelle ligne de tram traversant Villeurbanne du nord au sud ne suffira pas ; • Verdir les voies de tram comme sur le campus de la Doua ; • Mettre des tram TCL express entre La Soie et Part Dieu (pour décongestionner le T3 classique, et le métro A), à la même tarification que les lignes classiques ; • Il faudra harmoniser le T3 et le Rhônexpress ; • Revivre l'exploitation du corridor T3 : augmentation fréquence, ajout service express, tram-train Crémieu ; • Renforcer la ligne T6 ; • Prolonger le T5 à Chassieu en correspondance avec LEL ; • Prolonger le tramway T2 jusqu'à Mions ; • Rallonger la ligne de tramway jusqu'au rond-	quartiers de Terrailon et Parilly à Bron est programmée dans le Plan de Mobilité. Ces développements constitueront un investissement sans précédent sur le réseau de tramway. D'autres projets auraient pu être envisagés sur le territoire, cependant le Plan de Mobilité porte un objectif de sincérité financière et l'ensemble des projets qu'il comprend sont finançable d'ici 2040, notamment grâce à un effort évalué à 2,5 milliards d'euros par mandat. Le Plan de Mobilité s'attache donc à prévoir des possibilités d'évolutions des services tramway afin de mieux mailier le territoire à partir de la même infrastructure globale. C'est l'objet de l'étude de maillage tramway (pages 102-103) qui, à partir des déplacements observés des usagers du tramway mais aussi de la population en général, déterminera si des nouveaux trajets directs en tramway peuvent être offerts en combinant différentes infrastructures (par exemple celles de T2 et T4 ou encore celles de T5 et T8, etc...). Le Plan de Mobilité intègre également une augmentation de la capacité des lignes T1 et T2 qui permettra d'accueillir 30% d'usagers supplémentaires sur ces lignes. Les fréquences de la ligne T3 seront également améliorées dans le cadre de l'opération visant à conforter sa desserte (page 101). Enfin, le réseau de tramway sera complété par un réseau de bus, notamment de Bus à Haut Niveau de Service ou TramBus, qui permet d'offrir aux usagers un service fiable, en site propre intégral. A court terme la ligne C3 du réseau et la future ligne Part-Dieu Sept Chemins Parilly (page 101) seront intégrées à ce réseau. Celui-ci pourra se développer à l'avenir dans d'autres territoire, notamment en connexion avec les réseaux métro et tramway, afin de faciliter l'accès au cœur de l'agglomération depuis les premières et deuxième couronnes lyonnaises, ou encore en liaisons de rocade.
--	---	---



NOTE



	point du Bd des roses à St Priest ; • Relier le Tramway T5 avec le futur T9 en traversant Chassieu présenterait de nombreux avantages : accès à la ZAC, à l'université, correspondances entre la LEL le tram, entrée vers Eurexpo ; • Le tramway de St Priest à Bellecour est très lent ; • Défend la mise en service d'une ligne de transport dit, « lourd », tramway express partiellement enterré pour le Plateau Nord de la Part Dieu à Rillieux, projet qui devrait être expliqué par SYTRAL ; • Réaliser une étude d'une ligne de tram ayant pour terminus le pôle grandes écoles Ecully • Eléments très flous concernant la LCO et son insertion dans des quartiers comme celui de Vaise.	
	Mode pas adapté – Difficultés Thème 05B (19 contributeurs)	
	• Conteste les lignes de tram : ✓ pas fiables (notamment pour le T3), bondés, pannes, fréquence trop faible : arrêter le tramway dans la ville qui n'est pas adapté au cœur de l'agglomération ; ✓ comment croire qu'un réseau de tramways de faible capacité et de faible vitesse soit attractif ? ✓ arrêter les lignes qui encerclent l'est lyonnais (redondantes) ; ✓ le métro est plus adapté pour la métropole : le tram n'atteindra jamais son efficacité (fréquence, automaticité, capacité ...) ; ✓ pour l'extension prévue sur la commune d'Ecully (et sur tout l'Ouest Lyonnais) ; ✓ de St Priest Est qui un gaspillage, le parking relais est vide ; ✓ du T8 qui va passer avenue Pierre Brossolette, étroite et très fréquentée : risques d'accidents ; ✓ cela ne sert à rien et coûte très cher à la société de construire des lignes de tram qui ont très peu d'arrêts. • Difficultés ✓ les lignes T1 et T2 de la presqu'île sont saturées ;	Les modes tramway et métro ont effectivement des niveaux de service différents, ce dernier étant plus rapide, permettant des fréquences plus élevées et ayant ainsi une capacité d'emport plus importante. Le choix des modes se base notamment sur le niveau de fréquentation prévu (en particulier à la pointe) mis en regard des coûts des opérations. Comme indiqué en page 101, « En 2021, la Consultation Publique Métro organisée par SYTRAL Mobilités a permis d'identifier plusieurs axes pertinents pour le développement prioritaire de nouvelles offres structurantes de transports collectifs ». Cette consultation a largement associé les collectivités et les habitants de 4 corridors envisagés autour des prolongements des lignes A, B et D de métro ainsi que de la création de la ligne E : Commission Déplacement et Urbanisme et Conférence Métropolitaine des Maires de la Métropole de Lyon, réunions territoriales à destination des membres des Conférences Territoriales des Maires, sollicitation des acteurs socio-économiques de la société civile, organisation de 4 panels d'acteurs et de 3 ateliers thématiques ouverts, ouverture d'une plateforme participative sur Internet. A la suite de cette consultation et au vu des données techniques concernant les fréquentations prévisibles ainsi que les coûts des projets il a été retenu de réaliser : le tramway express de l'Ouest lyonnais, la ligne structurante de Lyon Part-Dieu vers Ecully, le confortement de T3, la desserte structurante du Plateau Nord et la modernisation des lignes de métro existantes. Il s'agit des projets qui sont retenus dans le Plan de Mobilité. Le Plan de Mobilité intègre également une augmentation de la capacité des lignes T1 et T2 qui permettra d'accueillir 30% d'usagers supplémentaires sur ces lignes (page 101). Un des objectifs des mises en œuvre du tramway T8 et du BHNS Part-Dieu Sept Chemins Parilly est d'améliorer le lien entre l'Est lyonnais et le métro D (Gare de Vénissieux et Parilly).



NOTE



	✓ Impossible de prendre le tramway à Eurexpo ; ✓ pas de possibilité d'accéder au terminus du T5 ; ✓ le T2 met 35 à 40mn jusqu'à métro Grange Blanche. ✓ Fusionner les lignes T5 et T7.	
Bus, BHNS, CHNS	Réflexions diverses - Incohérence avec le ferroviaire Thème 06A (14 contributeurs) • Le réseau SNCF devrait être associé aux bus, trams et métros ; • Regrets le manque de coordination entre Région/Etat/Sytral pour créer un vrai transport ferré express métropolitain ; • Le transport BHNS Trévoux - Lyon porté par la Région est totalement mal calibré ; plutôt transformer le TER en RER intégré au tarif TCL avec des solutions de rabattement des populations rive droite vers les gares existantes ; • Plutôt mettre des cars desservant les communes et hameaux en direction des gares SNCF plutôt que de doubler les TER existants avec des CHNS ; • Développer encore plus les CHNS ; • Contraintes consécutives au BHNS qui ne va pas en centre-ville avec la disparition du C11, que va-t-il devenir ? Il est fort utile aux personnes âgées, PMR et autres ; le quartier du 3ème arrondissement (rue de l'Espérance) est isolé ; • Développer le BHNS à l'Ouest ; • La création de lignes de bus, BHNS est bienvenue ; • Incohérence apparente entre les lignes ferroviaires et CHNS pour Lyon : ✓ L'Arbresle - Cours (pourquoi pas plutôt un rabattement de Cours vers la gare de Tarare) ; ✓ Lozanne - Lamure-sur-Azergues (doublon du ferroviaire) ; ✓ Villefranche-sur-Saône - Belleville-en-Beaujolais ; • Stratégie à rebours, différente des décisions précédentes pour la ligne 118, 117, 116 et 237 ; • BHNS Trévoux-Lyon : ✓ la liaison Trévoux-Part Dieu (même pas jusqu'à la gare I), est encore repoussée à 2029 ; ✓ tracé pas adapté (n'utilise pas la voie ferrée existante ni le viaduc, descend du plateau de Rochetaillée à	Comme indiqué en page 91 « Le Plan de Mobilité présente un système de mobilité hiérarchisé autour d'offres structurantes, permettant de relier les bassins de vie entre eux et de rejoindre les territoires voisins, complétées par des offres de maillage permettant un accès élargi aux alternatives à la voiture individuelle. » Les réflexions actuellement menées dans le cadre du projet de SERM (cf. page 92) permettront d'assurer une gouvernance partagée entre les acteurs locaux, l'Etat, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et SYTRAL Mobilités. Les lignes de CHNS sont conçues en complémentarité avec le développement des services ferroviaires, comme indiqué en page 97 : « La mise en œuvre de ce réseau sera progressive et il évoluera en fonction notamment de l'évolution du niveau d'offre sur les différents axes ferroviaires ; lorsque le service ferroviaire cible sera atteint, certaines lignes concernées pourront être rabattues sur des gares intermédiaires. ». Le tracé de ces lignes sera donc évolutif, ce qui est également possible pour le projet Trévoux-Lyon porté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Des offres multimodales de maillage viendront compléter le réseau structurant du projet de SERM (trains et CHNS connectés au réseau structurant lyonnais) afin d'améliorer la couverture territoriale de cette offre et particulièrement pour les secteurs les plus éloignés comme le Haut Beaujolais (pages 106, 129, 130 et 135 à 138). Des études sont actuellement en cours pour bien préciser les nouveaux services de transport à la demande.



NOTE



	Fontaines pour prendre un axe déjà très surchargé, il n'y a aucun arrêt entre Fontaines et la gare de Sathonay ; ✓ nombre de places de parking voitures et vélos en place et prévus insuffisant; ✓ coût exorbitant ; ✓ Prolonger le BHNS à Part-Dieu via le futur pont des Girondins avec station Jaurès et Blandan pour raccord au T1.	
	Créer de nouvelles lignes Thème 06B (54 contributeurs)	
	• Créer de nouvelles lignes de bus : ✓ BHNS de rocade ; ✓ pour relier Saint-Germain-au-Mont-d'Or à Lozanne, en desservant plusieurs zones d'activités ou industrielles ; ✓ navettes gare par le centre de Chaponost ; ✓ navettes autonomes pour les zones à faible densité en expérimentation ; ✓ navettes pour relier Orléans Soucieu et Taluyers ; ✓ navettes entre Pierre Bénite et la station de métro d'Oullins ; ✓ St Symphorien d'Ozon – Communay – Ternay – Sérézin pour desservir la gare TER de Sérézin du Rhône ; ✓ navette desservant les entreprises de Vernalson, Givors, Grigny sur Rhône ou un partenariat avec elles ; ✓ Est-Ouest pour relier les deux rives de Rhône via le pont de Vernalson ou de Givors par exemple ; ✓ pour desservir les entreprises de la Vallée de la Chimie depuis le sud de Lyon ; ✓ pour relier Millery à la gare de Vernalson ; ✓ pour desservir Pierre-Bénite, propose soit un bus à partir de Limonest avec parking pour se garer, soit une navette ou autre à la sortie de la gare de Perrache ; ✓ de Montagny à Saint-Genis-Laval (métro B) pour renforcer l'intermodalité entre bus, métro et TER en passant par l'av. de l'Impératrice Eugénie, l'av. de Gadagne ou par l'av. George Clémenceau puis par maréchal Foch,	En complément du réseau structurant de transports collectifs, le réseau de maillage est essentiel pour mieux desservir les territoires et augmenter les possibilités d'accès au réseau pour les habitants et usagers du territoire. Deux fois par an, en fonction des remontées émanant des habitants, des acteurs du territoire et des exploitants du réseau, SYTRAL Mobilités mène un travail d'adaptation de l'offre, que ce soit par la création de nouvelles lignes, l'aménagement de nouveaux arrêts, le renforcement des fréquences ou encore l'extension des amplitudes horaires des lignes concernées. Ceci permet d'ajuster en continu l'offre de transports collectifs aux besoins réels des habitants. A titre d'exemple, les adaptations d'offre se traduisent, pour des mises en service en 2024 et 2025, par un engagement financier de SYTRAL Mobilités de 4.7 M€ par an en année pleine : - Mise en service de la Ligne de l'Est Lyonnais (LEL) : 2.3 M€/an - Restructuration du Réseau de Surface (RRS) en lien avec la LEL : 894 K€/an - Refonte des lignes Plaine Lune : 236 K€/an - Augmentation des amplitudes des lignes C1, C2, C5 et C23 jusqu'à 1h du matin : 226K€/an - Renfort et adaptation du tunculaire F1, du tramway T2 et du métro C : 371 K€/an - Prolongement de la ligne 17 à Vourles dans le cadre de la RRS en lien avec le prolongement du métro B à Saint-Genis-Laval Hôpital Lyon Sud : 348 K€/an - Accompagnement du changement de sectorisation des établissements scolaires dans le Nord et l'Est : 216 K€/an - Adaptation et renfort de l'offre régulière dans le secteur Ouest : 138 K€/an - Création de la navette centre-ville à Villefranche/Saône le samedi : 27 K€/an - Autres mesures de régularisation et d'adaptation d'offre : 1.7 M€/an Les adaptations d'offre pour l'année 2026 représenteront un engagement financier de SYTRAL Mobilités de 243K€/an en année pleine : - Prolongement de la ligne 49 Perrache ↔ Sainte-Foy Châtelain jusqu'en haut du quartier de Monray et cadencement le soir avec la ligne C19 Perrache ↔ Franceville : 151 K€/an - Extension de la ligne 79 Décines ↔ Vénissieux pour la desserte de la ZAC du Génie : 59 K€/an - Création d'une navette à Collonges-Au Mont-d'Or, Ligne 44 La Chaux Ecole de Champlong ↔ Gare de Collonges-Fontaines : 32 K€/an Depuis 2020, l'effort financier consenti sur les développements de l'offre (urbain et interurbain) a ainsi été de 25 M€/an supplémentaires par rapport à 2019.



NOTE



	Baroties gendarmerie, Brignais Gare, Montagny Le Haut, Montagny Le Bas, Montagny – La Giraudière ; ✓ de Francheville le Haut à Oullins directe et Francheville le haut Gorge de loup direct ; ✓ une deuxième directe depuis secteur rue Saint Clairicours Aristide Briand pour la part Dieu sans devoir prendre une correspondance à square Brosset ou attendre le 38 Montée des soldats ; ✓ qui parte de Charpenne, prenne le tunnel Téo pour aller dans l'Ouest lyonnais ; ✓ directe Mions gare de Vénissieux ; ✓ allant du centre-ville de Mions pour le centre-ville de Lyon ou hôpital de Grange-Blanche (ex G2) ; ✓ pour aller de Mions à Vénissieux, à la gare de Saint Priest, au T2 à Saint Priest ; ✓ directe pour relier Mions au centre de Lyon ou au moins une ligne directe Mions - métro D ; ✓ rapide pouvant relier, Corbas ou Mions à la gare de Vénissieux ; ✓ navette pour relier Mions à Saint Exupéry ; ✓ navette expresse du départ des hôpitaux Estiquartier Montchal/gare de Villeurbanne direction l'Ouest Lyonnais/Écully (pas de desserte pratique de Grange-Blanche à la ligne D du métro ; ✓ pour le Val de Saône (Neuville et communes limitrophes) mettre des petites navettes cadencées ; ✓ de liaison entre Chaponost et Craponne directe ; ✓ gare de Chaponost ou centre de Chaponost passant par la gare jusqu'au métro hôpitaux sud en passant par le plateau pour réduire l'utilisation des voitures de Chaponost allant chercher le métro ; ✓ "directe" et augmenter leurs fréquences : exemple le 89 pour Cuers et Technoparc ; ✓ de liaison rapide bus express ou mieux tramway jusqu'à Vénissieux depuis un parking relais conséquent à créer au	Pour un maillage renforcé et un réseau de transports collectifs qui irrigue le territoire, le Plan de Mobilité pose des principes et engagements qui guideront les adaptations de l'offre à venir. - L'augmentation de l'offre « doit se poursuivre, en complétant l'offre dans des localités ou pour des itinéraires non desservis mais aussi en augmentant les fréquences et l'amplitude de l'ensemble des lignes. » (page 106) - « En cohérence avec les différents Scot du territoire, une attention particulière sera portée sur les liaisons de rocade (dans l'Agglomération lyonnaise) » (page 106) - « SYTRAL Mobilités étudiera la faisabilité d'une augmentation du niveau de service de ces lignes (élargissement de l'amplitude horaire et augmentation de la fréquence en heures creuses sur l'ensemble de la semaine et tout au long de l'année) » - « Une meilleure coordination des horaires facilitera l'accès à l'offre structurante dans une partie plus large du territoire et auprès de plus d'usagers. » Dans l'agglomération lyonnaise notamment, un travail sera mené entre SYTRAL Mobilités et la Métropole de Lyon afin d'améliorer la performance des lignes dans certains corridors identifiés. La logique de corridor consiste à augmenter l'attractivité et la qualité de service des lignes de bus concernées en garantissant la régularité et la fiabilité des temps de parcours par des aménagements sur la voirie et au niveau de carrefours tout en prenant en compte les modes actifs. (page 107) : « ► Corridor Plateau Nord (Rillieux – Cœur de Métropole) ; ► Corridor Val d'Yzeron (Francheville – Cœur de Métropole) ; ► Corridor Meyzieu-Centre ; ► Corridor de Rocade Val d'Yzeron (Oullins – Gorge de Loup) ; ► Corridor Portes du Sud (accompagnement de la mise en œuvre de T10). » Une évaluation sera conduite dès 2027 sur les gains apportés par ces différents corridors. Les corridors des axes C6 (dans l'attente de la ligne structurante de Lyon Part-Dieu vers Écully) et C20 ainsi que des aménagements pour les lignes circulant autour de T9 feront également l'objet d'aménagements. » Ces réflexions combinant des aspects d'aménagement de l'offre de transports collectifs et d'aménagements routiers ou d'exploitation routière pourront notamment être précisées et détaillées dans les Plans Locaux de Mobilité (page 107). De manière générale, l'ensemble des propositions des contributeurs à l'enquête publique du Plan de Mobilité seront transmises aux services de suivi de l'exploitation et d'adaptation de l'offre. Elles permettront notamment de guider les évolutions du réseau suite à la mise en œuvre des offres structurantes comme T8, le BHNS Part-Dieu Sept Chemins Partly ou encore TEOL. En parallèle de l'évolution de l'offre, le confort au sein des véhicules sera amélioré (place à l'intérieur des véhicules, propreté, emport des vélos) via des bonus/maius dans les contrats avec les exploitants (page 114). Le parc de véhicule sera à 100 % à motorisation électrique ou bio-GNV en 2035 (page 115).
--	---	---



NOTE



	niveau de l'échangeur 15 (Chaponnay Marennes) de l'A46 Sud ; ✓ de l'Alson Décines – Rillieux ; ✓ navettes rapides pour relier le centre de Mions à la gare et au métro de Vénissieux, en réduisant les points de rendez-vous (un seul peut être suffisant ?) ; ✓ depuis Trénassets (proche de St Symphorien d'Ozon) jusqu'à St Symphorien s/C (via Simandree) ; ✓ reliant Techild au Val d'Yzeron ; ✓ 21E qui évite les arrêts de la Duchère et du centre de Champagne pour desservir Techild et gagner du temps ; ✓ qui fasse Cuires Auchan en plus de la ligne 33 ; ✓ ou une ligne navette Dardilly-Charbonnières-Sta Genie-les-Ollières-Birindas (car ou téléphériques) pour les relier à la gare TER Charbonnières et LEOL ; ✓ avec des cars Express pour désenclaver des zones dépourvues d'offre ferroviaire, mais pas seulement sur un réseau radial (dédoubler les lignes SERM) ; ✓ pour l'ensemble du canton de St Symphorien d'Ozon vers les hôpitaux Lyon-Sud et Henri Gabriel (avec suffisamment de fréquences et sans passer par Perrache ni la gare de Vénissieux) ; ✓ qui desservent : ➢ Grammond depuis le bassin stéphanois aux horaires de postes et de journée (et qui redescendent). Soit 5h -8h-13h-17h - 21h ; ➢ St Etienne depuis Grammond, pour que d'avantage de personnes décident de s'installer sur Grammond ; • Souhaiter des TC reliant les communes périphériques (de Rillieux à Meyzieu /Décines) sans passer par le centre-ville ; • Prévoir un funiculaire pour desservir le plateau de Saint Rambert ; • Faire un vrai réseau de bus de nuit toute l'année et dans tout le territoire pour les gens qui travaillent de nuit au lieu de changer le look des bus ;	
--	--	--



NOTE



	• Passer à des bus électriques ou à hydrogène pour réduire l'empreinte carbone ; • Demande remise à jour du projet d'une ligne (métro ou aérienne) reliant l'Hôpital Lyon Sud aux Sept chemins ; • Les transports doivent aussi aller de l'extérieur de LYON vers l'extérieur de LYON, sans traverser LYON (tous ne doivent pas aller vers le centre de LYON depuis les extérieurs de LYON) ; • L'électrification du parc des bus a été totalement oubliée (en contradiction avec les scénarios de l'évaluation environnementale)	
	Fréquence et plage horaire – Bus saturé - Pannes - Informations Thème 06C (146 contributeurs)	
	• Horaires, fréquences, temps de trajet, qualité du service, synchronisation des horaires : ✓ que l'offre de transports en commun, en particulier les bus, soit augmentée, en améliorant leur fonctionnement, l'amplitude, le cadencement et les fréquences, surtout la nuit, les fins de semaine, WE, vers les métros et dans les banlieues : ➢ bus 11, 12 et 14 pas assez nombreux aux heures de pointe et aussi après 19h ; ➢ dégradation du réseau TCL avec entre autres la suppression des bus C4 et 14 tous les samedis ; ➢ tel le 10E par ex, de ceux sur l'Est lyonnais, pour le Biarticulé sur la ligne C3, du bus 39 et sa plage horaire les WE et les vacances scolaires ; ➢ plus de bus en soirée et augmenter l'amplitude horaire en soirée et les WE pour desservir l'Ouest, depuis Cuire en direction du bourg de Caluire ou de Sathonay et Rillieux, aux heures de pointe secteur de Vaise ; ➢ ajouter des rotations sur la ligne de bus 89 express dans le sens montant, aux heures de pointes ; ➢ renforcer la fréquence aux heures de pointe	En complément du réseau structurant de transports collectifs, le réseau de maillage est essentiel pour mieux desservir les territoires et augmenter les possibilités d'accès au réseau pour les habitants et usagers du territoire. Deux fois par an, en fonction des remontées émanant des habitants, des acteurs du territoire et des exploitants du réseau, SYTRAL Mobilités mène un travail d'adaptation de l'offre, que ce soit par la création de nouvelles lignes, l'aménagement de nouveaux arrêts, le renforcement des fréquences ou encore l'extension des amplitudes horaires des lignes concernées. Ceci permet d'ajuster en continu l'offre de transports collectifs aux besoins réel des habitants. A titre d'exemple, les adaptations d'offre se traduisent, pour des mises en service en 2024 et 2025, par un engagement financier de SYTRAL Mobilités de 4.7 M€ par an en année pleine : - Mise en service de la Ligne de l'Est Lyonnais (LEL) : 2.3 M€/an - Restructuration du Réseau de Surface (RRS) en lien avec la LEL : 894 K€/an - Refonte des lignes Pleine Lune : 236 K€/an - Augmentation des amplitudes des lignes C1, C2, C5 et C23 jusqu'à 1h du matin : 226K€/an - Renfort et adaptation du funiculaire F1, du tramway T2 et du métro C : 371 K€/an - Prolongement de la ligne 17 à Vourles dans le cadre de la RRS en lien avec le prolongement du métro B à Saint-Genis-Laval Hôpital Lyon Sud : 348 K€/an - Accompagnement du changement de sectorisation des établissements scolaires dans le Nord et l'Est : 216 K€/an - Adaptation et renfort de l'offre régulière dans le secteur Ouest : 138 K€/an - Création de la navette centre-ville à Villefranche/Saône le samedi : 27 K€/an - Autres mesures de régularisation et d'adaptation d'offre : 1.7 M€/an Les adaptations d'offre pour l'année 2026 représenteront un engagement financier de SYTRAL Mobilités de 243K€/an en année pleine : - Prolongement de la ligne 49 Perrache ↔ Sainte-Foy Châtelain jusqu'en haut du quartier de Montray et cadencement le soir avec la ligne C19 Perrache ↔ Franceville : 151 K€/an - Extension de la ligne 79 Décines ↔ Vénissieux pour la desserte de la ZAC du Génie : 59 K€/an - Création d'une navette à Collognes-Au Mont-d'Or. Ligne 44 La Chaux Ecole de Champlong ↔ Gare de Collognes-fontaines : 32 K€/an



NOTE



	et surtout le soir : lignes 10/21/83 ; ➤ revoir les fréquences du 87 et du 62 en début et fin de journée car le manque de ponctualité (problème du circuit) ; ➤ renforcer la fréquence pour les lignes de bus d'Oullins et Pierre-Bénite pour rejoindre le métro à la Gare d'Oullins ou à l'hôpital Lyon Sud ; ➤ fréquences des navettes SA et SB insuffisantes et améliorer la desserte du bus 2 dans le sens inverse rue Chazières ; ➤ augmenter les fréquences des lignes existantes : à Saint Genis les Ollières l'offre de transports collectifs et leurs fréquences sont nettement insuffisantes ; ➤ augmenter la fréquence des lignes 10, 21 83/83D ; ➤ augmenter la fréquence des navettes S6, également tard le soir (vu son arrêt aux Terreaux) ; ➤ temps de trajet trop long (plus d'une heure pour rejoindre Ecullly, La Part-Dieu, Villeurbanne) : mettre des trajets directs ; ➤ Il n'y a pas de bus 87 le dimanche ; ➤ mettre un bus/car qui fasse un trajet direct du centre de Mions à la gare de Vénissieux, sans arrêt, sans détour ; simplement 2 le matin et 2 le soir suffiraient ; ➤ rajouter des bus ligne 118 (Villefranche-Vaise) ; ➤ échelonner les fréquences des bus des lignes 22/23/64 qui passent systématiquement aux mêmes horaires et les répartir pour desservir St Didier (+ tous les arrêts vers Vaise) ; ➤ mettre plus de bus ou des bus plus grande sur la ligne 15E entre	Depuis 2020, l'effort financier consenti sur les développements de l'offre (urbain et interurbain) a ainsi été de 25 M€/an supplémentaires par rapport à 2019. Pour un maillage renforcé et un réseau de transports collectifs qui irrigue le territoire, le Plan de Mobilité pose des principes et engagements qui guideront les adaptations de l'offre à venir. - L'augmentation de l'offre « doit se poursuivre, en complétant l'offre dans des localités ou pour des itinéraires non desservis mais aussi en augmentant les fréquences et l'amplitude de l'ensemble des lignes. » (page 105) - « En cohérence avec les différents Scot du territoire, une attention particulière sera portée sur les liaisons de rocade (dans l'Agglomération lyonnaise) » (page 105) - « SYTRAL Mobilités étudiera la faisabilité d'une augmentation du niveau de service de ces lignes (élargissement de l'amplitude horaire et augmentation de la fréquence en heures creuses sur l'ensemble de la semaine et tout au long de l'année) » - « Une meilleure coordination des horaires facilitera l'accès à l'offre structurante dans une partie plus large du territoire et auprès de plus d'usagers. » De manière générale, l'ensemble des propositions des contributeurs à l'enquête publique du Plan de Mobilité seront transmises aux services de suivi de l'exploitation et d'adaptation de l'offre. Elles permettront notamment de guider les évolutions du réseau suite à la mise en œuvre des offres structurantes comme T8, le BHNS Part-Dieu Sept Chemins Partly ou encore TEOL. En parallèle de l'évolution de l'offre, le confort au sein des véhicules sera amélioré (page 114) en cherchant à « augmenter si besoin l'espace disponible au sein des véhicules ou des arrêts (via un meilleur dimensionnement de l'offre, des véhicules, des arrêts ou quais) pour garantir aux usagers un espace suffisant et permettre aux personnes fragiles d'accéder à des places assises ou endroits réservés » mais aussi à « améliorer l'accueil et l'orientation des usagers, grâce à des moyens humains et/ou matériels afin d'améliorer leur sécurité. ». Le confort sera également amélioré par un soin renforcé sur la propreté via des bonus/malus dans les contrats avec les exploitants (page 114), l'installation « d'équipements adaptés dans les véhicules et aux arrêts, afin de rendre plus agréables les conditions de trajet et d'attente (climatisation des véhicules, protection des Intempéries et du soleil et places assises aux points d'arrêts, Informations sur les services à proximité, services en lien avec l'usage des smartphones...) » (page 114). Le parc de véhicule sera à 100 % à motorisation électrique ou bio-GNV en 2035 (page 115). La fiabilisation de l'offre est le principe structurant des futures lignes de BHNS ou de CHNS. Le réseau de maillage fera lui aussi l'objet d'une analyse afin de déterminer les marges de manœuvre. Il s'agira notamment, dans l'agglomération lyonnaise, de mener un travail entre SYTRAL Mobilités et la Métropole de Lyon afin d'améliorer la performance des lignes dans certains corridors identifiés. La logique de corridor consiste à augmenter l'attractivité et la qualité de service des lignes de bus concernées en garantissant la régularité et la fiabilité des temps de parcours par des aménagements sur la voirie et au niveau de carrefours tout en prenant en compte les modes actifs (page 107) : « ► Corridor Plateau Nord (Rillieux – Cœur de Métropole) ; ► Corridor Val d'Yzeron (Franchetille – Cœur de Métropole) ; ► Corridor Meyzieu-Centre ; ► Corridor de Rodeau Val d'Yzeron (Oullins – Gorge de Loup) ; ► Corridor Portes du Sud (accompagnement de la mise en œuvre de T10).
--	---	--



NOTE



	Irigny gare d'Yvours et place Bellecour ; ➤ temps de trajet trop long du n°11 de Messimy à Oullins : modifier le trajet jusqu'au terminus du métro B au HCL Lyon Sud ; ➤ amélioration à prévoir sur les lignes S5, C2, desserte du Radiant, bus 38, pour la fréquence pour les bus 9, C13, 77, 40, 33 et 38, donner la possibilité de transporter les vélos (Montée de la Boucle et des Soldats) ; ➤ rétablir les horaires du bus 217 Val d'Oingt/Tarare le samedi de 9h 30 pour laisser le 1/2h de plus pour faire les courses à Tarare ; ➤ pour le bus navette S4, demande que la rue Chazière soit desservie, un arrêt à la mairie du 4ème et une fréquence plus adaptée (30 mn par ex.) ; ➤ décaler les départs des bus 45 et 2 (meilleure alternance des horaires) qui partent du même point en même temps, desservent tous les deux la rive de la Saône et Vaise pour aller au même endroit ; ➤ augmenter le réseau de lignes de bus "circulaires/ou transversales" dans l'Ouest (tels que la ligne 122) ; ➤ ligne 111 Vienne-Vénissieux : trajet trop long pour Lycéens et collégiens de St Symphorien s/C à cause de la boucle par Sérézin-Ternay-Communay : mettre une ligne depuis Trénavets jusqu'à St Symphorien s/C (via Simandres) ; ➤ ligne 21 : remplacer les bus standards par des bus articulés ; ➤ refonte des lignes 83/83D : mettre une ligne qui desserve tous les arrêts avec la fréquence actuelle et	Une évaluation sera conduite dès 2027 sur les gains apportés par ces différents corridors. Les corridors des axes C5 (dans l'attente de la ligne structurante de Lyon Part-Dieu vers Ecully) et C20 ainsi que des aménagements pour les lignes circulant autour de T9 feront également l'objet d'aménagements. » Ces réflexions combinant des aspects d'aménagement de l'offre de transports collectifs et d'aménagements routiers ou d'exploitation routière pourront notamment être précisées et détaillées dans les Plans Locaux de Mobilité (page 107). Afin d'inciter les personnes à recourir à des offres de mobilité alternatives à l'usage individuel de la voiture, il convient de leur offrir des conditions d'usage simplifiées et prenant en compte leurs particularités. Parmi ces conditions, l'information des conditions de circulation et de disponibilité des offres de mobilité est essentielle pour les usagers. Elle leur permet de planifier leur trajet en amont, mais aussi de s'adapter à divers imprévus en cours de trajet. Le Plan de Mobilité fixe des priorités pour l'amélioration de cette information pour les voyageurs : - adapter les différents supports de diffusion de l'information aux différents usagers (page 205) - homogénéiser les supports numériques, notamment dans le cadre de l'unification du réseau porté par SYTRAL Mobilités (pages 112 et 205) - porter un objectif de diffusion de l'information en temps réel pour tous les services de mobilité et dans tous les territoires (page 205), notamment dans le cadre de la mise en œuvre d'un service de mobilité intégrée (page 207). Les modalités de suivi de l'évolution des mobilités sont multiples, comme le montre le diagnostic du Plan de Mobilité qui se base sur des chiffres de comptages (voitures, vélos, fréquentation des transports collectifs), des données statistiques annuelles (pratiques des déplacements domicile-travail, évolution socio-démographiques comme le nombre d'habitants et le nombre d'emplois) ou des enquêtes spécifiques (enquête déplacements grand territoire 2015, ...). Les données concernant la fréquentation du réseau sont disponibles dans les rapports annuels de délégataires et comprennent des statistiques de fréquentation par ligne. C'est le croisement de l'ensemble de ces données qui permet d'évaluer les tendances passées et à venir en termes de demande en déplacement (origine-destination, volumes...) et d'ainsi de prévoir les évolutions nécessaires.
--	--	---



NOTE



	une ligne directe desservant uniquement les arrêts entre Porte de Lyon et Cuers avec fréquence renforcée ; ➤ faire passer des bus relais à la même fréquence que les métros et non toutes les 10 minutes ; ➤ améliorer la régularité des bus, les temps de parcours : horaires non respectés : bus régulièrement en retard de 10 à 20 mn ; ➤ bus en moindre quantité le dimanche ; ✓ vitesse excessive des bus (sur la voie bus Lacassagne) ; ✓ stop à la nuisance sonore des bus ; ✓ se félicite de la mise en place de la ligne express entre MORNANT et Hôpital Lyon sud mais dont il faudra renforcer la fréquence et mettre une voie bus afin d'éviter le secteur surchargé des 7 chemins à Vourles ; ✓ la commune de Mions est bien desservie en TC ; conserver l'arrêt du passage du bus 87 tous les dimanches et jours fériés pour garder le calme ; • Bus bondés : ✓ et pas toujours accessibles aux poussettes et fauteuils ; ✓ bus 4 bondé entre 7h et 8h tous les jours à trois arrêts du départ de la ligne : impossible d'arriver à l'heure en centre-ville ; ✓ le C14 est archi bondé, pas de bus articulées ; ✓ renforcer la ligne C13 (bus blindées) ; ✓ bus 15, 37, 89 saturés ; ✓ sur la ligne du C3 dans le tronçon Institut d'Art Contemporain > Cordeliers > ; ✓ la ligne 14 commence doucement à être saturée ; ✓ pour ceux qui desservent Caluire ; ✓ mettre plus de bus et de plus grande capacité pour développer les TC ; ✓ mettre plus de bus entre Givors/ Lyon (surtout le matin à l'heure de pointe) ; ✓ mettre des bus de 24 m sur les lignes T3, C3, C6 ; ✓ saturation des bus de l'ouest Lyonnais ;	
--	---	--



NOTE



	✓ aux heures de pointe à St Laurent de Mure, St Bonnet de Mure St Priest côté RN 6, et plus loin dans l'Est Lyonnais ; ✓ ajouter des bus 89 au départ de Vaise (saturés, en retard, annulés, décalés) notamment entre 7h45 et 9h15 ; ✓ renforcer le bus 15 ; ✓ bus 89 bondé à la gare de Vaise le matin et en fin de journée : passages pas assez fréquents ; ✓ ligne 9 bondée le matin : fréquence plus courte Rue de St Clair/cours Aristide Briand ; ✓ aux heures de pointe et surtout le soir : lignes 10/21/89 ; ✓ bus C2 pleins, temps de trajet long, départs mal répartis • Bus en panne, mauvais fonctionnement, fiabilité, confort : ✓ pannes répétées ; ✓ problèmes récurrents avec la ligne C9 incitent aux incivilités ; ✓ les bus n'avancent pas ; ✓ Les lignes de bus qui permettent de rejoindre le métro mettent trop de temps pour dissuader de prendre la voiture ; ✓ les bus depuis Cuire en direction du bourg de Caluire ou de Sathonay et Rillieux sont trop lents ; ✓ durée pour trajet en bus entre Chaponost et Oullins trop long (1h) ; ✓ le bon fonctionnement des bus est perturbé par les pistes cyclables ; ✓ mauvais fonctionnement des lignes de bus 62 et 87, C12 et 35 ; ✓ manque de fiabilité sur la ligne 31 ; ✓ rendre les salaires plus attractifs pour les chauffeurs de bus ; il y aurait moins de bus manquants à la suite des arrêts des chauffeurs non remplacés ; ✓ manque de chauffeurs et la plupart pas professionnels ; ✓ ligne 76 : problème des arrêts à la demande (Condorcet) non respectés ; ✓ passer en électrique les bus de la ligne 24 pour plus de confort ; ✓ passer aux bus électriques sur la ligne 34 pour	
--	--	--



Note interne du 23/05/2022

54

NOTE



	diminuer le bruit et les émissions polluantes ; ✓ à Vaise, quand le chauffeur est juste parti, et attend au feu dans la gare, permettre aux personnes de monter • Informations, communications, application : ✓ Informations des passages manquantes à certains abris bus ; ✓ une desserte de qualité et des horaires synchronisés entre ce qui est imprimé aux arrêts de bus, fournis par l'application qui confond des arrêts qui sont face à face comme Brignais mairie par exemple, et ce que donne certains affichages aux arrêts de bus ; ✓ équiper les arrêts d'affichages dynamiques indiquant les temps d'attente en temps réel et les perturbations éventuelles ; ✓ Installer un voyant lumineux qui s'allume lorsqu'un usager attend, afin d'alerter le conducteur et éviter que le bus ne passe sans s'arrêter ; ✓ mettre une date précise pour la phase de rénovation et amélioration de la ligne C pour le doublement de la voie entre Hénon et Culre (comme pour les autres phases ; ✓ la ligne structurante prévu par le tunnel de la Croix-Rousse sera-t-elle une double voie de tramway dans le tunnel mode doux ou une voie de bus dans le tunnel routier avec une autre dans le tunnel routier ? Si oui à quelle date ? ✓ est-il prévu de relier par ascenseur la ligne structurante passant dans le tunnel de la Croix-Rousse au Bd de la Croix-Rousse ? ✓ Publier chaque année un bilan des modalités de transport, leur part en fréquence, en nombre de km, ceci pour chaque territoire du Rhône ; cesser de parler de révolution de chaque modalité ; ✓ l'EMC2 est la seule source fiable, mais est remplacée par l'EMA qui est une manipulation ; • Autres propositions d'amélioration :
--	---



NOTE



	✓ distance arrêt de bus >1,5km St Didier au Mt d'Or ; ✓ développer les bus en voie propre prioritaires aux feux ; ✓ les bus ne sont pas adaptés pour desservir la ligne droite longeant le périphérique entre St Fons et Parilly ; ✓ intégrer les arrêts de St Romain centre dans le parcours normal du 43 pour rejoindre Neuville ; ✓ avec l'arrivée de TEOL à Alai, prolonger la ligne C19 jusqu'à Alai avec des arrêts à Francheville Talmignon (le déplacer sur l'avenue du Château, au niveau du bus 14), Chantegrillet arrêt commun avec le bus 14, Chauderaie, Les Genêts et Aquavert ; avec une cadence toutes les 6 minutes ; ✓ bouchons et bus ne pouvant pas être contournés à l'arrêt ou en panne sur les bords de Saône (Neuville-Fontaines) ; ✓ le détour du 12 par Brignais pour aller au métro à St Genis Laval le pénalise ; ✓ mettre des abris à tous les arrêts, avec des assises adaptées pour tous, se protéger du froid, de la pluie et du soleil l'été et du vent avec pourquoi pas les végétaliser pour offrir de l'ombre et de la fraîcheur en été, tout en améliorant l'esthétique urbaine ; ✓ ajouter des corbeilles de propreté pour éviter les déchets et maintenir les lieux agréables ; ✓ mettre des prises USB-C pour recharger son téléphone en attendant le bus ; ✓ améliorer la desserte en bus de Chasselay en créant des lignes en boucle, en fusionnant les lignes 21 et 43 (boucle entre Gare de Vaise/ Limonest/St Germain/Albigny/Gare de Vaise, dans les deux sens) ; ✓ créer de nouveaux bus "directs" et augmenter leurs fréquences : exemple le 89 pour Cuers et Technoparc ; ✓ une meilleure desserte d'autobus pour la ligne 86 (matériel de qualité, fréquence et plus grande	
--	--	--



NOTE



	amplitude d'horaires) sur la voie Lyonnaise en travaux route de Paris ; ✓ quand seront mis en service des bus électriques pour le 87 et 62 dans le périmètre charbonnier. Yves Farge. Louis Blériot " à Mions ? ✓ les bus et trolley sont très inconfortables voire inaccessibles pour les personnes qui ne peuvent pas rester debout ; Le n°72 est d'un Inconfort absolu ; ✓ remplacer les cars du Rhône par des bus TCL standards (plus facile d'accès pour les personnes à mobilité réduite, les familles avec poussettes, affaires encombrantes etc. ; ✓ faire rallonger la nouvelle ligne 122 ou mieux la connecter depuis le haut de Chaponost ; ✓ réorganiser la ligne 88 avec un itinéraire plus direct, une fréquence améliorée et une meilleure adaptation aux horaires scolaires et professionnels ; ✓ faire passer la ligne 24 en direction de Grange Blanche via la rue Guillaume Paradis afin de faciliter la correspondance avec l'arrêt de métro Laennec ; ✓ demande de revoir les plans de circulation et de les optimiser en faveur des lycéens usagers, notamment pour le bus 454 dans le village de Moiré (S620) supprimé sans information, remplacé par le 470 inadéquat (trop tôt le matin et trop tard le soir, durée du trajet trop importante : plusieurs lycéens concernés) ✓ souhaite le rétablissement de l'arrêt sur la ligne de bus 27 en direction de Vieux Lyon, à l'angle entre le quai J. Courmont et la rue de la Barre, c'est-à-dire entre l'arrêt Pont Guillotière Rd et l'arrêt Bellecour La Viste ; n'a pas eu de réponse à son courrier au président du SYTRAL ; ✓ souhaite le rétablissement de la ligne 116 dans son intégralité (Cours-Lyon Gorge de Loup) ; ✓ prolonger le parcours du bus 237 jusqu'à L'Arbrele au lieu d'avoir une	
--	---	--



NOTE



	correspondance entre 2 bus à Tarare.	
Transports en commun	Tarification – Gratuité - passe-mobilité rentabilité – Application - Incivilités Thème 07A (65 contributeurs)	
	• Tarification, abonnement : ✓ tarifs trop élevés, surtout par rapport au service ; ✓ incitation à la fraude ; ✓ conteste les montants et modes de tarification : n'incite pas à abandonner la voiture ; ✓ 28 Euros pour aller-retour de LYON à l'aéroport est trop élevé ; ✓ prix du ticket qui augmente ; ✓ abonnements TCL/SNCF pas valables à l'année ; ✓ conteste le nouveau système de paiement moins avantageux que le précédent avec ticket unique ; ✓ demande d'un billet commun TCL-RER (sol-disant en bonne voie depuis trop longtemps) ; ✓ favoriser les TC gratuits en centre-ville pour tous les habitants de la Métropole ; ✓ souhaiterait donc la gratuité ou un tarif très réduit sur les TCL à l'intérieur de la commune de Francheville ; ✓ tarifs des TC élevés pour les familles nombreuses ; ✓ mettre une billetterie unique métro - car - tram train - train sur l'aire métropolitaine ; ✓ quand le tarif unique TCL SNCF banlieue lyonnaise ? ✓ mettre une tarification unique TER/SYTRAL ✓ demande la gratuité des TC : ➢ dans toute l'agglomération ; ➢ pour les plus de 65 ans à l'instar d'autres collectivités ; ➢ pour les plus de 75 ans dans la journée ; ➢ pour les bus en maillage de proximité pour inciter à supprimer la voiture mais les trajets longs (métro, tramway) peuvent rester payants ; ➢ comme à Dunkerque ; ✓ mettre des tarifs attractifs encourageant la réduction de la voiture ; ✓ proposer des tarifs attractifs et des	Le Plan de Mobilité planifie le développement d'un réseau de mobilité global et multimodal, qui comprend donc plusieurs types d'offres (transports collectifs ferroviaires et routiers ainsi qu'urbains et périurbains, covoiturage, autopartage, location vélo, ...). Dans l'objectif de faciliter l'usage de ces modes, notamment sur un même trajet, le Plan de Mobilité porte l'objectif de proposer un parcours usager facilité et équitable (page 205). Cela comprend donc d'aider l'usager à s'informer sur les différents services afin de planifier son trajet, à lui permettre d'acheter un ou plusieurs types de titres de transport. Dans le cadre du réseau unifié qui sera mis en service en septembre 2025, SYTRAL Mobilités a entamé un travail qui permettra aux usagers de ses réseaux de voyager avec le même titre de transport sur l'ensemble du ressort territorial, avec un même titre de transport et une grille tarifaire zonale claire (pages 206 et 207). L'objectif est ensuite de créer un véritable service de mobilité intégrée numérique (p207), dans un premier temps avec des services de mobilité de la Métropole de Lyon (avant 2030), puis avec les services portés par l'Etat et la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Le support consistera bien en une application numérique unique. Les travaux menés dans le cadre du projet de SERM viendront poser un cadre de coopération avec ces deux acteurs. SYTRAL Mobilités a mis en œuvre différentes catégories de tarifs solidaires sur son réseau, allant jusqu'à la gratuité pour les allocataires du RSA et les moins de 10 ans (pages 193, 206). Ce type de tarification, dont les impacts seront évalués en continu, permet à la fois d'accompagner les plus vulnérables dans l'usage des transports collectifs mais aussi de maintenir un niveau de recettes suffisant afin de pouvoir continuer à développer le réseau de transports collectifs à l'avenir. Afin de faire mieux connaître les différentes tarifications accessibles, différents moyens seront mis en œuvre au plus près des habitants : - un réseau d'agences des mobilités sera créé, en s'appuyant tout d'abord sur l'agence des mobilités de la Métropole de Lyon et les agences commerciales TCL, puis sur des agences mobiles et enfin un réseau d'agences de mobilité à l'échelle du ressort territorial (pages 188-189) afin d'étendre le conseil en mobilité - des actions de communication seront mises en œuvre lors du déploiement de nouvelles offres ou sous la forme de kits « nouveaux arrivants » (page 190) - des relais d'information seront créés dans les territoires et auprès des acteurs des politiques sociales (espaces France Services dont les Maisons de la Métropole et du Rhône, CCAS, missions locales pour l'emploi, bailleurs sociaux, etc.) pour informer les usagers sur les droits spécifiques dont ils peuvent bénéficier (page 193) - des temps d'information seront déployés, en partenariat avec les conseillers numériques présents au sein des quartiers prioritaires de la politique de la ville, sur les démarches de recours à la tarification solidaire et sur les outils numériques d'aide à la mobilité (page 193) Le sentiment de sécurité dans le réseau de transports collectifs reste stable à un niveau d'environ 80 % des personnes interrogées annuellement dans le cadre d'enquêtes spécifiques (82 % en 2023, 79 % en 2022). Des actions seront menées pour améliorer encore les conditions de voyage sur les lignes (renfort d'éclairage, mobilisation d'agents médiateurs, sensibilisation des conducteurs, etc.) pour assurer la tranquillité de tous et des



NOTE



	abonnements flexibles (ex : ticket journée, abonnement modulable, réductions pour familles et étudiants) ; ✓ souhaite une réduction du prix lorsqu'un déplacement nécessite 2 tickets ; ✓ mettre en place des incitations financières pour ceux qui abandonnent leur voiture au profit des transports en commun ; ✓ supprimer les zones tarifaires trop contraignantes qui pénalisent les trajets longs ; ✓ prévoir des réductions des tarifs lors des événements ; ✓ souhait d'un ticket unique sur toute la métropole pour la journée entre différents modes de transport ; ✓ créer un pass mobilité métropole (un seul abonnement tous modes de transports) ; ✓ demande une tarification qui réponde à une stratégie multimodale ; ✓ mettre des tarifs plus doux avec package TER ; ✓ simplifier la tarification ; ✓ arriver à une billetterie unique entre TER et bus/métro et correspondance des horaires ; ✓ instaurer un ticket unique TCL/SNCF, en particulier pour les voyageurs occasionnels ; ✓ rendre possible l'achat de tous les types de billets en ligne ou dans les bus (il n'est pas possible d'acheter un ticket famille dans une commune en dehors de Lyon, ni dans le bus) ; ✓ une tarification combinée TCL/TER mensuels, mais aussi à la semaine, à la journée ou au voyage unitaire pour ne pas avoir à cumuler deux titres de transport ; ✓ souhaite une carte de TC pour tous les territoires et tous les modes de transports, avec un décompte ajustable automatiquement en fonction des déplacements (TER, TCL, Car AURA, Colibri, STAS, TAG...) à l'instar de la carte OPAL à Sydney en Australie ; ✓ améliorer la carte OURA ; ✓ développer les agences de mobilité avec abonnements multimodaux ;	femmes en particulier (page 203). Les atteintes aux voyageurs sont ainsi en baisse sur le réseau (page 202). Sur l'ensemble du réseau, 10 000 caméras de vidéoprotection sont déployées, reliées à un PC Sécurité fonctionnant 7/7 et 24h/24. Les contrôles sont multipliés afin de faire diminuer la fraude. Tout un travail est également en cours dans le cadre du suivi des contrats de délégation d'exploitation afin d'assurer un niveau de propreté suffisant dans les métros, tramways, bus et cars (page 114). Lors de l'unification du réseau qui sera mise en œuvre en septembre 2025, une refonte de la signalétique et de la numérotation des lignes aura lieu afin de faciliter la compréhension de l'offre par les usagers (page 112). Celle-ci sera bien entendu reprise dans les différentes modalités d'information des conditions de circulation et de disponibilités des offres de mobilité qui est essentielle pour les usagers. Elle leur permet de planifier leur trajet en amont, mais aussi de s'adapter à divers imprévus en cours de trajet. Le Plan de Mobilité fixe des priorités pour l'amélioration de cette information pour les voyageurs : - adapter les différents supports de diffusion de l'information aux différents usagers (page 205) - homogénéiser les supports numériques, notamment dans le cadre de l'unification du réseau porté par SYTRAL Mobilités (pages 112 et 205) - porter un objectif de diffusion de l'information en temps réel pour tous les services de mobilité et dans tous les territoires (page 205), notamment dans le cadre de la mise en œuvre d'un service de mobilité intégrée (page 207).
--	---	--



NOTE



	✓ Mettre une tarification combinée TCL/TER pas seulement pour les abonnements mensuels, mais aussi à la semaine, à la journée ou au voyage unitaire et ne pas pénaliser les communes en périphérie de la métropole, qui sont mal desservies ; ✓ proposer une tarification spécifique aux personnes n'empruntant que des bus (comme à Londres) ; ✓ faire en sorte lors du paiement par CB sans contact que le meilleur tarif soit retenu in fine et non une somme de ticket à l'unité (Exemple : Je paye à 20h pour un aller-retour alors je bénéficie du prix du ticket soirée et non 2 x un ticket standard) ; ✓ attendre une seule carte unique et tarif augmenté envoyé à domicile ; • Incivilités, violences : ✓ les pannes récurrentes incitent aux incivilités ; ✓ faire face aux incivilités : peu de personnes valident ; ✓ ajouter des corbeilles de propreté ; ✓ réduire l'insécurité dans les TC lyonnais et la création d'une police métropolitaine des transports avec le concours des communes ; • Application : ✓ l'application TCL n'est pas fiable ; ✓ créer ou développer une application unique : ➢ qui regroupe tous les moyens de transport, y compris les cars du Rhône, les taxis et le covoiturage ; ➢ qui mette des informations permettant d'avoir + de réactivité lors d'incidents et d'avoir une traçabilité (des infos pour les usagers d'autres réserves au service de sécurité) ; ➢ pratique pour planifier les trajets (notamment depuis les Monts du lyonnais) vers le Grand Lyon ; ➢ qui permette un suivi en temps réel des bus et permette de voir les horaires ; ➢ qui facilite l'achat de billets ;	
--	---	--



NOTE



• Mettre en place un suivi en temps réel des écrans d'affichage à tous les arrêts ; • Difficultés pour trouver sa ligne pour les cars du Rhône : faire apparaître les lignes sur Google Maps.	
	Fréquence – horaires – fiabilité – Pannes – Implantation des arrêts – Synchronisation des affichages aux arrêts avec l'application – Correspondance entre les réseaux bus, métro et tramway Thème 07B (53 contributeurs)
• Horaires, fréquences, durée : ✓ durée et horaires des TC pas compatibles ; ✓ durée, horaires, irrégularités, capacité des TC dans Lyon pas adaptés ; ✓ sortir en TC le dimanche est dissuasif surtout pour rentrer (temps d'attente trop long entre 2 véhicules) ; ✓ arrêter les horaires de vacances scolaires sur le réseau TCL (beaucoup de gens travaillent pendant ces périodes) ; ✓ fréquences des lignes insuffisantes hors centre ; ✓ manque de desserte le soir (maillage et la fréquence jusqu'à minuit au moins) et les vendredis, samedis et les WE ; ✓ l'amplitude, la fréquence et donc l'offre en TC n'est pas suffisante en dehors des heures de bureau classique, notamment après 20h ; ✓ mettre davantage de bus sur les horaires les plus chargés pendant les horaires de travail et les plus pratiques ; ✓ temps de correspondance et de trajets des TC trop longs ; ✓ à la gare Perrache le 46, le 49 ou le C21 passent en même temps ; ✓ manque de car ligne 142 (vacances scolaires, le soir) et ligne 116 ; ✓ mettre un écart entre les bus et pas 2 à la suite (à Mions) ; ✓ renforcer la ligne 14 ; ✓ augmenter la fréquence des cars du Rhône ainsi que celle du TCL 98 à Sain Bel ; ✓ pour le bus 217 de 9H 30 Val d'Oingt à Tarare : laisser ½ h de plus pour le temps de faire les courses à Tarare ;	En complément du réseau structurant de transports collectifs, le réseau de maillage est essentiel pour mieux desservir les territoires et augmenter les possibilités d'accès au réseau pour les habitants et usagers du territoire. Deux fois par an, en fonction des remontées émanant des habitants, des acteurs du territoire et des exploitants du réseau, SYTRAL Mobilités mène un travail d'adaptation de l'offre, que ce soit par la création de nouvelles lignes, l'aménagement de nouveaux arrêts, le renforcement des fréquences ou encore l'extension des amplitudes horaires des lignes concernées. Ceci permet d'ajuster en continu l'offre de transports collectifs aux besoins réel des habitants. A titre d'exemple, les adaptations d'offre se traduisent, pour des mises en service en 2024 et 2025, par un engagement financier de SYTRAL Mobilités de 4.7 M€ par an en année pleine : - Mise en service de la Ligne de l'Est Lyonnais (LEL) : 2.3 M€/an - Restructuration du Réseau de Surface (RRS) en lien avec la LEL : 894 K€/an - Refonte des lignes Plaine Lune : 236 K€/an - Augmentation des amplitudes des lignes C1, C2, C5 et C23 jusqu'à 1h du matin : 226K€/an - Renfort et adaptation du funiculaire F1, du tramway T2 et du métro C : 371 K€/an - Prolongement de la ligne 17 à Vourles dans le cadre de la RRS en lien avec le prolongement du métro B à Saint-Genis-Laval Hôpital Lyon Sud : 348 K€/an - Accompagnement du changement de sectorisation des établissements scolaires dans le Nord et l'Est : 216 K€/an - Adaptation et renfort de l'offre régulière dans le secteur Ouest : 138 K€/an - Création de la navette centre-ville à Villefranche/Saône le samedi : 27 K€/an - Autres mesures de régularisation et d'adaptation d'offre : 1.7 M€/an Les adaptations d'offre pour l'année 2026 représenteront un engagement financier de SYTRAL Mobilités de 243K€/an en année pleine : - Prolongement de la ligne 49 Perrache ↔ Sainte-Foy Châtelain jusqu'en haut du quartier de Monray et cadencement le soir avec la ligne C19 Perrache ↔ Franceville : 151 K€/an - Extension de la ligne 79 Décines ↔ Vénissieux pour la desserte de la ZAC du Génie : 59 K€/an - Création d'une navette à Collonges-Au Mont-d'Or. Ligne 44 La Chaix Ecole de Champlong ↔ Gare de Collonges-Fontaines : 32 K€/an Depuis 2020, l'effort financier consenti sur les développements de l'offre (urbain et interurbain) a ainsi été de 25 M€/an supplémentaires par rapport à 2019.



Note interne du 23/05/2022

61

NOTE



✓ développer l'offre en TC avec des grilles de dessertes complémentaires (fréquence, amplitude) et les capacités au niveau de Vernaldon ; • Fiabilité, coordination : ✓ vante les infrastructures mais condamne la ponctualité ; ✓ qualifie le réseau TCL comme lamentable plus particulièrement pour les étudiants (pannes) ; ✓ conteste la fiabilité du réseau de transport (pannes, dimensions, accès PMR fréquences trop faibles des bus relais) et pas de compensation ; ✓ mettre des TC plus fiables pour limiter la voiture ; ✓ la fiabilité et donc l'offre en TC n'est pas suffisante en dehors des heures de bureau classique, notamment après 20h ; ✓ transports en commun pas à la hauteur ; ✓ faire mieux fonctionner l'existant avant de vouloir développer le réseau ; ✓ conteste la situation après 19h pour les TC vers Laurent Bonneval ; ✓ améliorer la coordination entre les lignes de bus desservant l'ouest lyonnais et la station B du métro à Oullins ou St Genès-Laval ; ✓ améliorer les correspondances entre les différents modes de transport (bus, tram, TER, vélo, covoiturage...) ; ✓ sur la ligne de St Priest assure-t-on bien les liaisons pour le lycée sans retard ou défaut ? • Souhait que le terminus de l'Hôtel de ville de la ligne 19 qui vient du Périolier soit maintenu et ne s'arrête pas à Saint Paul ; • Problèmes d'affichage lorsqu'il y a plusieurs lignes sur un tronçon commun ; • Absence des personnels TCL pour informer les usagers en cas de perturbations ; • Pourquoi les deux lignes (62 et 87) qui partent de Mions vont toutes les deux à gare de Vénissieux ; • Intégrer le réseau du département (cars du Rhône) ; • Établir un périmètre des transports au-delà de la Communauté urbaine de Lyon, et coordonner les réseaux existants (hors SNCF) ;	Pour un maillage renforcé et un réseau de transport en commun qui irrigue le territoire, le Plan de Mobilité pose des principes et engagements qui guideront les adaptations de l'offre à venir. - L'augmentation de l'offre « doit se poursuivre, en complétant l'offre dans des localités ou pour des itinéraires non desservis mais aussi en augmentant les fréquences et l'amplitude de l'ensemble des lignes. » (page 106) - « En cohérence avec les différents Scot du territoire, une attention particulière sera portée sur les liaisons de rocade (dans l'Agglomération lyonnaise) » (page 106) - « SYTRAL Mobilités étudiera la faisabilité d'une augmentation du niveau de service de ces lignes (élargissement de l'amplitude horaire et augmentation de la fréquence en heures creuses sur l'ensemble de la semaine et tout au long de l'année) » - « Une meilleure coordination des horaires facilitera l'accès à l'offre structurante dans une partie plus large du territoire et auprès de plus d'usagers. ». La fiabilisation de l'offre est le principe structurant des futures lignes de BHNS ou de CHNS. Le réseau de maillage fera lui aussi l'objet d'une analyse afin de déterminer des marges de manœuvre. Il s'agira notamment, dans l'agglomération lyonnaise, de mener un travail entre SYTRAL Mobilités et la Métropole de Lyon afin d'améliorer la performance des lignes dans certains corridors identifiés. La logique de corridor consiste à augmenter l'attractivité et la qualité de service des lignes de bus concernées en garantissant la régularité et la fiabilité des temps de parcours par des aménagements sur la voirie et au niveau de carrefours tout en prenant en compte les modes actifs. (page 107) : « ► Corridor Plateau Nord (Rillieux – Cosur de Métropole) ; ► Corridor Val d'Yzeron (Francheville – Cosur de Métropole) ; ► Corridor Meyzieu-Centre ; ► Corridor de Rodeau Val d'Yzeron (Oullins – Gorge de Loup) ; ► Corridor Portes du Sud (accompagnement de la mise en œuvre de T10). Une évaluation sera conduite dès 2027 sur les gains apportés par ces différents corridors. Les corridors des axes C6 (dans l'attente de la ligne structurante de Lyon Part-Dieu vers Écully) et C20 ainsi que des aménagements pour les lignes circulant autour de T9 feront également l'objet d'aménagements. » Ces réflexions combinant des aspects d'aménagement de l'offre de transports collectifs et d'aménagements routiers ou d'exploitation routière pourront notamment être précisées et détaillées dans les Plans Locaux de Mobilité (page 107). De manière générale, l'ensemble des propositions des contributeurs à l'enquête publique du Plan de Mobilité seront transmises aux services de suivi de l'exploitation et d'adaptation de l'offre. Elles permettront notamment de guider les évolutions du réseau suite à la mise en œuvre des offres structurantes comme T8, le BHNS Part-Dieu Sept Chemins Partly ou encore TEOL. L'information des conditions de circulation et de disponibilités des offres de mobilité est essentielle pour les usagers. Elle leur permet de planifier leur trajet en amont, mais aussi de s'adapter à divers imprévus en cours de trajet. Le Plan de Mobilité fixe des priorités pour l'amélioration de cette information pour les voyageurs : - adapter les différents supports de diffusion de l'information aux différents usagers (page 205) - homogénéiser les supports numériques, notamment dans le cadre de l'unification du réseau porté par SYTRAL Mobilités (pages 112 et 205) - porter un objectif de diffusion de l'information en temps réel pour tous les services de mobilité et dans tous les territoires (page 205).
--	---



NOTE



	- Maintenir les correspondances bus-métro à Hôtel de Ville ; - Mettre une station du C2 desservant la gare de Sathonay-Rillieux ; - Mettre en accessibilité des arrêts de bus ainsi que leur aménagement standard (abribus et panneaux d'information) plus particulièrement au niveau de Vernaïson ; Inconfort dans le métro A, le C3, le T1.	notamment dans le cadre de la mise en œuvre d'un service de mobilité intégrée (page 207).
	Faciliter la mobilité multimodale – Développer d'autres modes complémentaires, innovants Téléphérique, funiculaire Thème 07C (20 contributeurs)	
	- Pour se passer des voitures il faut des TC efficaces ; - Coordonner les réseaux TER/TCL avec des tarifs intégrés et des horaires compatibles entre les différents modes ; regrette que la nécessaire coordination entre les réseaux TER et TCL ne soit pas prise en compte dans le PMTL ; - Développer les actions qui inciteront les usagers de sereinement envisager un changement de moyen de transport au cours de leur trajet en facilitant la mobilité multimodale ; - Concernant l'intermodalité, le Département du Rhône est totalement absent des pilotes et partenariats ; - Encourager une approche flexible et adaptée à tous les modes de circulation (avec des solutions intégrées qui répondent aux besoins des habitants) ; - Essayer de financer des véhicules intermédiaires électriques aux petites communes en voiture type partagée ; - Informations discordantes pour assurer un bon report modal, liées à la cohabitation de différents systèmes ; travailler pour le rapprochement des correspondances ; - Mettre en place de véhicules autonomes pour rejoindre rapidement et fréquemment les villes de la CCGV vers Lyon et stations métro ; - Compléter l'offre de transport autour de Vénissieux avec des extensions / création de métro vers l'Est bénéficiant de parking relais ou de tirer parti de l'offre SNCF ; - Approfondir la question de l'intermodalité dans l'Ouest lyonnais, notamment à l'arrivée	Le Plan de Mobilité se fixe pour objectif de programmer le système de déplacements tous modes à l'horizon 2040. Comme indiqué en page 91, « Le Plan de Mobilité présente un système de mobilité hiérarchisé autour d'offres structurantes, permettant de relier les bassins de vie entre eux et de rejoindre les territoires voisins, complétées par des offres de maillage permettant un accès élargi aux alternatives à la voiture individuelle. » Le Plan de Mobilité (pages 118-119) fixe le cadre de la future stratégie d'intermodalité qui sera mise en œuvre par les différents acteurs. Celle-ci visera notamment à « permettre des rabattements sur les offres de transports collectifs le plus proche possible des domiciles des habitants du territoire, afin de contribuer à développer l'usage de la marche, du vélo et du covoiturage en lien avec les transports collectifs, mais aussi d'optimiser les besoins en parcs relais automobile (ainsi que le dimensionnement de leurs voies d'accès) connectés aux lignes fortes. » dans l'objectif de limiter les rabattements longs en voiture vers les grands parcs relais de la Métropole de Lyon et de favoriser la création de pôles de rabattement de proximité (page 121). Dans le cadre du réseau unifié qui sera mis en service en septembre 2025, SYTRAL Mobilités a entamé un travail qui permettra aux usagers de ses réseaux de voyager avec le même titre de transport sur l'ensemble du ressort territorial, avec un même titre de transport et une grille tarifaire zonale claire (pages 206 et 207). L'objectif est ensuite de créer un véritable service de mobilité intégrée (page 207), dans un premier temps avec des services de mobilité de la Métropole de Lyon (avant 2030), puis avec les services portés par l'Etat et la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Les travaux menés dans le cadre du projet de SERM viendront poser un cadre de coopération avec ces deux acteurs. Les services innovants doivent aujourd'hui être perçus comme des potentialités de maillage, car ils portent souvent un espoir de diminuer fortement les coûts de fonctionnement des réseaux de transports collectifs (véhicules autonomes, routiers ou ferroviaires). Des expérimentations de navettes autonomes ont ainsi été menées par SYTRAL Mobilités (Confluence, ZI Meyzieu) mais n'ont pas été concluantes à ce jour. Si ces possibilités n'ont pas été inscrites expressément dans le Plan de Mobilité car elles ne semblaient pas assez mûres, SYTRAL Mobilités et ses exploitants restent attentifs aux différentes possibilités qui émergent aujourd'hui.



NOTE



	de TEOL (différentes formes à imaginer) ; • Pourquoi le CS va être remplacé en automne avec une moins bonne offre et ne rendra plus du tout le même service ; • Définir un schéma de rabattement pour le sud-ouest lyonnais en fonction de la typologie de chaque pôle d'échange ; • Téléphérique – Funiculaire - Ficelle : ✓ regrette l'abandon des téléphériques d'accès aux collines ; ✓ pourquoi pas un téléphérique pour relier gare de Vaise à la Duchère ? ✓ prévoir funiculaire pour desservir le plateau de Saint Rambert ; ✓ étudier un transport par câble (le moins coûteux) pour un itinéraire Piscine de Vaugneray-Aqueducs de Chaponost-Gare de Francheville-Chassagnas-métro de Gerland- Gare de Vénissieux ; ✓ aménager une "ficelle" ou son équivalent dans le tunnel de la rue Terme pour l'accès des Croix Rousselles aux TC de la presqu'île ; • Navette fluviale : ✓ mettre une navette fluviale avec plus d'arrêts que ceux prévus par le plan actuel ; ✓ poursuivre le développement du fluvial à prolonger au-delà de Vaise vers Fontaines ; ✓ le transport collectif fluvial prévu est une excellente idée, mais mettre le terminus à Fontaines-s/S et pas à Vaise avant 2030 ; ✓ combiner le fret Fluvial ou ferroviaire avec de la cyclo logistique dans les pôles du périmètre géré par le SYTRAL, à condition de desservir suffisamment d'habitants.	Les projets de transport par câble ont fait l'objet d'études et de concertation ces dernières années. Celles-ci n'ont pas permis d'aboutir à l'intégration de projets de ce type dans le Plan de Mobilité. Cependant, sous réserve de pertinence en termes de fréquentations et de coûts engendrés (investissement et fonctionnement), ce type de desserte pourrait être envisagé, correspondant à des dessertes de maillage de transports collectifs. La réflexion sur les funiculaires est identique à ce stade, la modernisation du réseau de métro actuel et de l'offre de funiculaire dans le 5^{ème} arrondissement (le renfort d'offre les vendredis et samedis soir du funiculaire F1 sera pérennisé au regard des usages constatés et prolongé jusqu'à 1h06 afin d'optimiser les correspondances avec la station Vieux-Lyon Cathédrale St-Jean du métro D) venant déjà mobiliser des moyens importants. Les véhicules intermédiaires constituent une offre individuelle et privée, au même titre que le développement du parc automobile électrique. Si ce dernier bénéficie de politiques initiatives européennes et nationales et est à ce titre intégré comme un levier important des politiques de décarbonation, ce n'est pas encore le cas pour le véhicule intermédiaire. Celui-ci constitue pourtant une possibilité intéressante de réduction des émissions et d'optimisation de la place de la voiture dans l'espace public. Les politiques locales menées par les collectivités en charge de la circulation et de l'aménagement de l'espace public pourront prendre des initiatives en ce sens, si cela permet d'atteindre les objectifs recherchés par le Plan de Mobilité, notamment en termes de partage équitable de l'espace public, de décarbonation ou encore de système de mobilité accessible à toutes et tous. La mise à disposition de ce type de véhicules dans les flottes d'autopartage pourrait ainsi être proposée. Le service de navette fluviale mis en œuvre en 2025 et qui va monter en charge (page 108) va être évalué afin de « mieux identifier les usages et le domaine de pertinence de ce mode de déplacement et d'envisager d'éventuels développements complémentaires ». De nouveaux itinéraires ou arrêts pourront alors être étudiés. En ce qui concerne le fret fluvial, le Plan de Mobilité porte l'objectif de mieux accompagner le transport fluvial pour les opérations de distribution urbaine (page 149). Il s'agit notamment « d'aménager des quais fluviaux » et « d'améliorer l'accessibilité » (ce qui comprend ainsi l'accessibilité de la cyclo-logistique). Des expérimentations sont menées dans le caser de Lyon, comme celle entre le Port Lyon Edouard Herriot et le quai au niveau de l'Hôtel de Ville. Le Schéma des Usages des Rives Fluviales (page 149) contient lui aussi des indications sur le développement du fret fluvial.
	Dessertes banlieues à banlieues - Secteurs mal desservis - l'Ouest Lyonnais, l'Est lyonnais, Lyon, Monts du Lyonnais, communes diverses Thème 07D (193 contributeurs)	
	• Ouest lyonnais : ✓ manque de transports en commun ; mieux desservir l'Ouest en TC sans supprimer les voies de voitures ;	Le Plan de Mobilité identifie un réseau structurant permettant de relier les bassins de vie entre eux et de rejoindre les territoires voisins (p 91). En ce qui concerne les transports collectifs, celui-ci se base sur le réseau ferroviaire (p 95), les CHNS (p 99) et tramway/BHNS (p 102). L'analyse de ces réseaux permet de voir une amélioration notable de l'offre en lien avec le caser de l'agglomération depuis l'ensemble des territoires. En particulier, Ecullay sera desservi par le tram-train de l'ouest lyonnais dont



NOTE



✓ l'Ouest restera enclavé avec la suppression du métro ; ✓ pas de continuité entre les modes de transports dans l'Ouest Lyonnais ; ✓ pourquoi tous les investissements sont tous côté Est et rien à l'Ouest ? Impossible de rentrer à Tassin après minuit ; tout est pour la presqu'île, rien de prévu pour l'Ouest Lyonnais et le Nord-Ouest ; ✓ l'Ouest lyonnais qui manque de TC lourds devrait être la prochaine priorité ; ✓ ne pas attendre 2040 pour la ligne Part-Dieu /Ecully ; pourquoi ne pas prolonger la ligne au-delà du campus et alléger la demande de densification ou bien limiter le projet au Périollier avec un parking relais le temps de trouver un terrain d'entente ; ✓ Neuville pas assez desservie, surtout en soirée et fin de soirée ; ✓ Ecully et la Duchère très mal desservies ; ✓ conteste le T9 : ses travaux, l'Est est déjà desservi, aurait dû être dans l'Ouest ; ✓ Impossible de se séparer de sa voiture depuis l'Ouest pour : ➢ aller à l'OL Vallée (LDLC et aux compétitions sportives en tous genres) ; ➢ la vie culturelle au centre de Lyon, la Bourse du Travail : (service dégradé après 20h et nuit à 23h) ; ✓ créer une ligne pour relier Saint-Germain-au-Mont-d'Or à Lozanne, en desservant plusieurs zones d'activités ou industrielles ; ✓ développer Trams et BHNS à l'Ouest ; ✓ Il n'y a pas de projet TC lourd à court terme pour desservir l'Ouest vers Bellecour ou La Part-Dieu ; mieux desservir l'Ouest Lyonnais avec des lignes de bus + avec accès directs au centre de Lyon ; ✓ développer le métro à l'Ouest (la Duchère), prolonger le B, à l'Ouest, Sud-Ouest et au Nord ; ✓ désenclaver la Duchère qui est très mal desservie en TC par rapport à l'Est (ne bénéficie ni de tram, ni de	l'offre va être renforcée et la future ligne forte Lyon-Part-Dieu vers Ecully. Les 4 lignes dont la transformation en CHNS est proposée dans le Plan de Mobilité venant de l'ouest lyonnais sont directement connectées au réseau métro (116, 142, 145, 147, 2Ex). L'Est lyonnais et le Pays de l'Ozon bénéficieront de la mise en œuvre d'une offre ferroviaire au quart d'heure en gare de Saint Priest et à la future gare des Portes du Dauphiné, de la liaison Crémieu/Meyzieu, du confortement de la ligne T3, de 5 lignes de CHNS (ligne de l'est lyonnais, 1^{re}, lignes régionales depuis le nord Isère, 111, 112). Les liaisons de rocade au sein de la Métropole de Lyon seront développées, notamment avec les tramways T9 Vaulx-en-Velin La Soie – La Doua, T10 Gare de Vénissieux – Gerland, T6 Gerland-La Doua, T8 Vaulx-en-Velin La Soie – Gare de Vénissieux et le BHNS Part-Dieu Sept Chemins Partilly. La rocade à l'ouest sera assurée par le renforcement de l'offre tram-train entre Saint Paul et Brignais (et dont le prolongement à Givors sera étudié) qui sera notamment connectée à TEOL au niveau de la gare d'Aiaï et la création d'un corridor d'amélioration de la performance des bus dans le Val d'Yzeron, structuré autour de la ligne 14 actuelle. En complément du réseau structurant de transports collectifs, le réseau de maillage est essentiel pour mieux desservir les territoires et augmenter les possibilités d'accès au réseau pour les habitants et usagers du territoire. Deux fois par an, en fonction des remontées émanant des habitants, des acteurs du territoire et des exploitants du réseau, SYTRAL Mobilités mène un travail d'adaptation de l'offre, que ce soit par la création de nouvelles lignes, l'aménagement de nouveaux arrêts, le renforcement des fréquences ou encore l'extension des amplitudes horaires des lignes concernées. Ceci permet d'ajuster en continu l'offre de transports collectifs aux besoins réels des habitants. A titre d'exemple, les adaptations d'offre se traduisent, pour des mises en service en 2024 et 2025, par un engagement financier de SYTRAL Mobilités de 4.7 M€ par an en année pleine : - Mise en service de la Ligne de l'Est Lyonnais (LEL) : 2.3 M€/an - Restructuration du Réseau de Surface (RRS) en lien avec la LEL : 894 K€/an - Refonte des lignes Pleine Lune : 236 K€/an - Augmentation des amplitudes des lignes C1, C2, C5 et C23 jusqu'à 1h du matin : 226K€/an - Renfort et adaptation du funiculaire F1, du tramway T2 et du métro C : 371 K€/an - Prolongement de la ligne 17 à Vourles dans le cadre de la RRS en lien avec le prolongement du métro B à Saint-Genis-Laval Hôpital Lyon Sud : 348 K€/an - Accompagnement du changement de sectorisation des établissements scolaires dans le Nord et l'Est : 216 K€/an - Adaptation et renfort de l'offre régulière dans le secteur Ouest : 138 K€/an - Création de la navette centre-ville à Villefranche/Saône le samedi : 27 K€/an - Autres mesures de régularisation et d'adaptation d'offre : 1.7 M€/an Les adaptations d'offre pour l'année 2026 représenteront un engagement financier de SYTRAL Mobilités de 243K€/an en année pleine : - Prolongement de la ligne 49 Perrache ↔ Sainte-Foy Châtelain jusqu'en haut du quartier de Montray et cadencement le soir avec la ligne C19 Perrache ↔ Franceville : 151 K€/an - Extension de la ligne 79 Décines ↔ Vénissieux pour la desserte de la ZAC du Génie : 59 K€/an - Création d'une navette à Collonges-Au Mont-d'Or, Ligne 44 La Chaux Ecole de Champlogn ↔ Gare de Collonges-Fontaines : 32 K€/an
--	--



Note interne du 23/05/2022

65

NOTE



	✓ métro) ; rien de prévu avant 2035/2040 pour le C6 ; ✓ des secteurs très mal desservis (Dardilly) surtout le dimanche ; ✓ mieux desservir Dardilly le soir, depuis la gare Part-Dieu et depuis Vaise ou Gorge de Loup ; ✓ améliorer la desserte de Techild coté campus SEB depuis Dardilly et La Tour de Salvagny ; ✓ prolonger le métro de Vaise à la Duchère (paupérisée et enclavée) , la Sauvegarde, le centre Champagne, le Techild (où des dizaines de milliers de personnes travaillent), Limonest, puis Lissieu ; ✓ mettre des bus en plus en soirée pour desservir l'Ouest jusqu'au centre du village d'Ecully ; ✓ pour le Val de Saône (Neuville et communes limitrophes) mettre des petites navettes cadencées ; ✓ étudier une solution structurante le long de la Saône autre que le ferroviaire, la solution BHNS ou tramway le long de la Saône n'a jamais été étudiée ; ✓ dans l'Ouest Lyonnais où il y a de nombreuses entreprises améliorer l'offre de transports en commun (nombre et fréquences des bus, notamment C6 et 89) : bus bondés à Vaise, mauvaises correspondances ; ✓ desservir l'Ouest et le plateau du 5e par plusieurs lignes de tramway/BHNS pour couvrir une plus grande zone ; ✓ améliorer le pôle d'échange de Vaise ; ✓ l'accès au cimetière de Calloux-s/Fontaines par la rue de la paix est difficile pour les personnes à mobilité réduite ; aménager une nouvelle voie plus à l'Est et un parking ✓ développer des transports vers les plateaux, l'Ouest Lyonnais, le Val de Saône ; ✓ desserte en bus du centre de Saint Romain trop faible ; ✓ augmenter les fréquences des lignes de bus (surtout les lignes 10, 31 et 89) ; ✓ Guincheux et St Germain au Mont d'or → ligne TC 96	Depuis 2020, l'effort financier consenti sur les développements de l'offre (urbain et interurbain) a ainsi été de 25 M€/an supplémentaires par rapport à 2019. Pour un maillage renforcé et un réseau de transport en commun qui irrigue le territoire, le Plan de Mobilité pose des principes et engagements qui guideront les adaptations de l'offre à venir. - L'augmentation de l'offre « doit se poursuivre, en complétant l'offre dans des localités ou pour des itinéraires non desservis mais aussi en augmentant les fréquences et l'amplitude de l'ensemble des lignes. » (page 106) - « En cohérence avec les différents Scot du territoire, une attention particulière sera portée sur les liaisons de rocade (dans l'Agglomération lyonnaise) » (page 106) - « SYTRAL Mobilités étudiera la faisabilité d'une augmentation du niveau de service de ces lignes (élargissement de l'amplitude horaire et augmentation de la fréquence en heures creuses sur l'ensemble de la semaine et tout au long de l'année) » - « Une meilleure coordination des horaires facilitera l'accès à l'offre structurante dans une partie plus large du territoire et auprès de plus d'usagers. ». La fiabilisation de l'offre est le principe structurant des futures lignes de BHNS ou de CHNS. Le réseau de maillage fera lui aussi l'objet d'une analyse afin de déterminer des marges de manœuvre. Il s'agira notamment, dans l'agglomération lyonnaise, de mener un travail entre SYTRAL Mobilités et la Métropole de Lyon afin d'améliorer la performance des lignes dans certains corridors identifiés. La logique de corridor consiste à augmenter l'attractivité et la qualité de service des lignes de bus concernées en garantissant la régularité et la fiabilité des temps de parcours par des aménagements sur la voirie et au niveau de carrefours tout en prenant en compte les modes actifs. (page 107) : « ► Corridor Plateau Nord (Rillieux – Cœur de Métropole) ; ► Corridor Val d'Yzeron (Francheville – Cœur de Métropole) ; ► Corridor Meyzieu-Centre ; ► Corridor de Rocade Val d'Yzeron (Oullins – Gorge de Loup) ; ► Corridor Portes du Sud (accompagnement de la mise en œuvre de T10). Une évaluation sera conduite dès 2027 sur les gains apportés par ces différents corridors. Les corridors des axes C6 (dans l'attente de la ligne structurante de Lyon Part-Dieu vers Ecully) et C20 ainsi que des aménagements pour les lignes circulant autour de T9 feront également l'objet d'aménagements. » Ces réflexions combinant des aspects d'aménagement de l'offre de transports collectifs et d'aménagements routiers ou d'exploitation routière pourront notamment être précisées et détaillées dans les Plans Locaux de Mobilité (page 107). De manière générale, l'ensemble des propositions des contributeurs à l'enquête publique du Plan de Mobilité seront transmises aux services de suivi de l'exploitation et d'adaptation de l'offre. Elles permettront notamment de guider les évolutions du réseau suite à la mise en œuvre des offres structurantes comme T8, le BHNS Part-Dieu Sept Chemins Parilly ou encore TEOL.
--	---	---



NOTE



	pour rejoindre Neuville : offre insuffisante. Pas possibilité de rejoindre sans rupture de charge réductrice les autres communes du territoire (ex St Germain, Genay ou Massieux en bus...), ou encore St Germain → Poleymieux ou St Didier en bus....) et la desserte St Germain Vaise est impossible ; ✓ réduire le temps de trajet sur la ligne Car du Rhône 116 (Tarare gare → Lyon Gorge de Loup) ; ✓ relier Tarare et Vindry sur Turdine à Gorge de Loup via l'autoroute A83 avec un itinéraire express ; ✓ plus de rotations entre Lyon et Tarare avec la ligne 116 et conserver l'ancien itinéraire de la ligne via la Rn7 (ou D307) ; ✓ liaison Villefranche/Bourg-en-Bresse déficiente en termes de mobilité ; ✓ se coordonner avec les entreprises du secteur du Campus SEB, Feu Vert, les ESAT du Chemin des Cuers ; ✓ demande qu'une ligne directe de Cours à Lyon soit mise en place sans correspondance à Tarare (pour ne pas avoir à justifier à Tarare que l'on est bien monté à Lyon ou à Cours) ; ✓ Ecully mal desservie : ➢ alors qu'il y a 20 000 habitants, des étudiants le site SEB ; ➢ la ligne de train Saint Paul Lozanne n'a pas été transformée en TER comme prévu en 2012 ; ➢ la gare des Mouilles et celle de Fiachère n'ont que 2 trains ; ➢ un temps de parcours allongé de la ligne 55 pour aller à Perrache ; ➢ la ligne 4 qui desservait le campus a été supprimée, remplacée par C6 qui a été détournée ; ➢ le terminus de la ligne 13 déplacé à St Paul ; ➢ difficultés pour rejoindre la presqu'île ; ➢ la gare métro de Gorge de Loup pas facile pour personnes âgées ;	
--	---	--



NOTE



	➤ pour aller à Lyon et dans les communes des Monts d'Or ; ➤ ne pas conditionner tout renfort de lignes par de la densification de logements : c'est un rattrapage du déficit existant dont il est question ; ➤ le réseau de TC sur ECULLY s'est dégradé depuis le début du mandat de la métropole ; ➤ suppression du service direct entre le campus et le centre de Lyon sur la ligne C6 ainsi que la modification du terminus de la ligne 19 ; ✓ à partir de Civrieux d'Azergues pour la ligne 118 ; ➤ temps de trajet trop long par rapport à la voiture ; ➤ fréquence toutes les 15 mn en heure de pointe c'est bien, mais pas adaptée en heures creuses, le soir et le Week End ; ➤ les cars qui ne peuvent pas emprunter le tunnel dédié de la gare de Vaise (augmentation de la durée du trajet) ; ➤ il n'y a plus de voie dédiée sur la nationale (bouchons) ; ➤ traverser le centre de Champagne au Mont d'Or en heure de pointe et s'arrêter à des arrêts TCL alors que l'on passait facilement dans des rues à l'arrière de Champagne ; ➤ cars bondés à Civrieux d'Azergues ; ➤ avoir 4 cars ou métro différents pour un trajet n'est pas acceptable ; ➤ obligation, à partir de la gare de Civrieux d'Azergues de passer par 3 ou 4 correspondances en gare pour se rendre directement dans Lyon ; ✓ les déplacements vers des communes limitrophes (ou inter-communes de l'ouest lyonnais) restent trop long	
--	---	--



Note interne du 23/05/2022

68

NOTE



	et complexes : depuis Craponne la plupart des bus se dirigent vers gorge de Loup ; plus d'une heure pour rejoindre Ecullly, La Part-Dieu, Villeurbanne) ; ✓ mettre des trajets directs ; ✓ dans le secteur de St Genis-les-Ollières absence de ligne transversale et TC limitée (seul le bus 72 et bus scolaires) ; ✓ Savigny très peu desservie par les transports en commun ; ✓ la vallée du Reins est très mal desservie en TC : une seule ligne fonctionne le mardi matin pour aller à Amplepuis (5 communes en amont) ; un service de transport d'utilité sociale (TUS) à mettre en place en concertation avec SYTRAL et la COR serait le bienvenu ; faire une campagne de communication auprès des élus, des associations et des habitants pour faire connaître ce service ; • Est lyonnais : ✓ est oublié, mal desservi, notamment St Priest où l'accès aux TC est trop long ; ✓ les transports en commun au Sud Est sont quasi inexistantes comme à Mions : temps de trajet très longs ; ✓ fréquence trop faible des bus ; ✓ demande desserte simple, rapide moins onéreuse, du terminal 1 de St Exupéry depuis Lyon ; ✓ la presqu'île et l'Est sont privilégiés ; ✓ des secteurs très mal desservis (Chassieu) surtout le dimanche ; ✓ les dessertes de Tassin et au Sud sont insuffisantes ; ✓ développer des transports vers l'Est avec la liaison avec Crémieu et/ou la centrale du Bugay ; ✓ la ZI Chassieu-Saint-Priest est inaccessible en TC ; ✓ rien de prévu rien pour Chassieu et Genas alors que le T5 Est à portée de voiture ; ✓ respecter les villes limitrophes, notamment à l'Est ; ✓ la partie au sud de l'A43 est sans aucun mode de transport rapide	
--	--	--



Note interne du 23/05/2022

69

NOTE



	(contrairement à la partie nord ; ✓ manque une navette pour aller à Eurexpo les jours de salon depuis Chassieu, alors que le bâtiment qui les accueille est sur la commune ; ✓ mettre une ligne rapide pouvant relier, Corbas ou Mions à la gare de Vénissieux avec un Parc relais ; ✓ la desserte actuelle (Genas, Meyzieu) n'était pas suffisante, de même que les liaisons entre les communes périphériques ; ✓ améliorer la desserte et TC du parc technologique avec communication sur les modes doux et les correspondances pour la ligne de tramway ; ✓ réaliser les liaisons lourdes Centre - Ouest et Centre - Plateau Nord en priorité d'autres projets avant l'horizon 2040 ; ✓ le Plan ne traite pas de façon coordonnée des liaisons entre LYON et l'Aéroport ; ✓ le Plan ne parle pas de la redondance non maîtrisée entre le tramway T3 (SYTRAL) et le tramway Rhône express ; ✓ la suppression de la ligne de bus qui dessert les hôpitaux Est va défavoriser un grand nombre de la population non desservie par les tramways T2 et T5 ; ✓ Mions mal desservi en TC : ➢ très connoté "travail et scolaire" : pas de bus le dimanche et les vacances scolaires ; ➢ les transports en commun à Mions sont ou très défectueux (annulés, horaires non respectés, bus 62 bondé) ; ➢ maillage et fréquences insuffisants, manque de fiabilité, absence de passages, arrêtent trop tôt le soir, destinations réduites ; ➢ la desserte bus est insuffisante pour rejoindre le centre de Lyon depuis Mions par un transport tramway ; ➢ Il n'y a pas de service de navette spécifique ou de transport à la	
--	---	--



Note interne du 23/05/2022

70

NOTE



	demande directement dédié à Mions ; ➤ pas de bus le dimanche, arrêtent trop tôt le soir, en mettre un toutes les heures jusqu'à minuit ou plus 7/7J ; ➤ obligation de passer par Lyon-centre pour aller à l'aéroport en TC ; ➤ service de plus en plus dégradé : gros impacts sur les lycéens et étudiants ; ➤ envisager un transport rapide (bus express) pour se rendre à un accès au métro ou tram ; ➤ pas de bus pour aller à Lyon Part-Dieu ; ➤ pas suffisant pour rejoindre la gare de Vénissieux, gare et collège de St Priest ; ➤ problème avec le bus 87 depuis Mions (fréquence trop faible, pas fiable, ne passe pas, horaires non respectés, trop de temps, ne circule pas les dimanches ou jours fériés) ; ➤ l'arrêt du bus 62 est trop loin pour une personne à mobilité réduite ; ➤ pour aller à Vénissieux, à la gare de St Priest, au T2 à St Priest, à St Exupéry ; ➤ 62 et C25 trop de détours ➤ le service « TCL à la demande – MI Plaine » couvre les communes de Chassieu, Genas et Saint-Priest mais pas Mions ; ➤ pas assez de bus N°25 SOGARIS PROMOTRAN rue COLLIERES à Moins ; ➤ quartier Joliot Curie oublié : problème avec les bus 62, Z11 et 87 ou le train pour les PMR et personnes âgées sans voiture ; ➤ créer une ligne express directe avec quelques arrêts (2 ou 4) entre Mions et la gare de Vénissieux ; ➤ étendre la ligne C25 jusqu'à Mions ; ➤ demande de 2 lignes express à haute	
--	---	--



Note interne du 23/05/2022

71

NOTE



	fréquence entre le nord de la commune via route d'Heyrieux, route de Lyon jusqu'à ligne D Parilly et entre le centre et sud de la commune via la zone Industrielle à ligne D Vénissieux ; ➤ prolonger le tramway de Saint Priest jusqu'à Mions ; ➤ mettre une ligne directe à haute fréquence pour relier le centre de Mions (près d'un parking relais) au centre de Lyon ou au moins une ligne directe Mions - métro D fonctionnant tous les jours à une fréquence de 10 minutes au maximum en semaine, pouvant passer à 20 minutes le weekend, mais dans tous les cas avoir un dernier départ en relation avec la dernière arrivée du métro de la ligne D ; ➤ mettre un bus direct pour se rendre au métro Mermoz ou une prolongation du métro ? Du tram comme à Meyzieu ; ➤ prévoir des bus rapides directs à partir de Mions jusqu'aux métros CD ; ✓ ZAC la Fouillouse Zi Lumière à St Priest : ➤ zone mal desservie ; ➤ les salariés venant travailler depuis les territoires limitrophes/voisins à la région lyonnaise (Nord-isère, Loire, L'Ain) ne sont pas pris en compte dans le plan : ce qui pose des problèmes d'accessibilité et de recrutement ; • Lyon (centre, nord et sud) : ✓ relier les périphériques sans passer par le centre ; ✓ toutes les communes de la métropole de Lyon devraient bénéficier d'une offre de transport en commun le dimanche (rien à Montanay) ; ✓ faciliter l'accès à Lyon des habitants du plateau nord ; ✓ le Nord est mal desservi : développer des tramway/métro sur le bas	
--	--	--



NOTE



	de Caluire (Aristide Briand Saint Clair, Crépieux Rillieux... soit dans le prolongement de la ligne B, soit au départ d'Hôtel de ville, mettre le métro ; ✓ mettre en place un mode lourd (métro voire Tram enterré) pour capter les flux en direction de Cultra, ainsi que sur l'A46 dans la descente de Sermenaz ; ✓ assurer une meilleure desserte fine de Caluire et Cultra (études différentes lignes, piste, Cultra le Bas, futur lycée) ✓ le 9ème est mal desservi ; ✓ rien n'est fait pour les TC à Lyon 5ème et 9ème ; ✓ la colline de Fourvière est très mal desservie en bus TCL en dehors des créneaux 8/9h et 16/17h et de la semaine ; ✓ regret de l'abandon de création de câbles pour les collines ; ✓ le quartier du Grand Trou dans le 8ème n'est pas assez desservi en TC ; ✓ le quartier du 3ème arrondissement (rue de l'Espérance) sera isolé à la mise en service du BHNS si la ligne C11 est supprimée ; ✓ les hôpitaux mal desservis ; ✓ pas de desserte du plateau de Saint Genis ; ✓ Pierre-Bénite est mal desservi et rien n'est prévu : pas de tramway, pas de station vélib', ligne 15 bondée ; ✓ ne pas oublier le Sud-Est lyonnais comme c'est le cas actuellement ; ✓ prévoir funiculaire pour desservir le plateau de Saint Rambert ; ✓ les habitants du Vieux Lyon ont un besoin impérieux d'une navette qui relie la quarantaine à Saint Paul plusieurs fois par jour de façon régulière ; ✓ amener des transports en commun plus efficaces au parc Blandan ; ✓ pas de bus direct pour aller de Terrailion au centre de Bron ; ✓ un peu plus de C15 au heures de pointe seraient bien suffisant pour relier Terrailion au Métro ; ✓ mieux desservir Sathonay-Camp, Caluire, Rillieux : ➢ mettre un métro ou un tramway, en direction de la ville de Lyon ou	
--	---	--



NOTE



	de la gare de la Part Dieu ; ➤ mettre une liaison Sathonay-Camp - C2 à l'arrêt "Companet" ; sans avoir à prendre le 33 jusqu'au terminus des Allagniers : 9 arrêts, pour monter dans le C2 ; ➤ avec changement de bus en sep. 2025 ; si le bus C5 est remplacé par une ligne moins fréquente, avec moins d'espace (suppression des bus à accordéons) et sur une plage horaire raccourcie ; ➤ Rillieux attend d'être desservi par un TC lourd en site propre ; ✓ Améliorer les liaisons avec la ville de Lyon à partir du cours Aristide Briand à Caluire, surtout en soirée : ➤ pas de ligne directe pour desservir le centre de Lyon (Beilecour, Perrache, La Croix-Rousse) ; ➤ une seule ligne la 9, avec terminus seulement aux Cordeliers et fréquence trop faible à partir de 20 h ; ➤ bus 38 avec une fréquence trop faible à partir de 21h et arrêt à 22 h 30 ; ✓ St Symphorien d'Ozon mal desservi : horaires trop espacés pour rejoindre Corbas, absence le mercredi ; mettre des navettes toutes les 15 mn ; ✓ Sathonay-Camp mal desservi par les TC notamment pour aller à Vénissieux ou Limonest ; • Monts du lyonnais, pays de l'Ozon : ✓ solution de transport vers Lyon centre non satisfaisante pour les rhodaniens : l'ensemble Cars du Rhône + TCL n'est pas satisfaisant, notamment pour une famille nombreuse habitant les Monts du lyonnais ; ✓ difficile pour les habitants des Monts du Lyonnais (Brindas, Meessimy, Thurins) de rejoindre l'Ouest Lyonnais ; ✓ l'ensemble 2Ex + bus TCL, est inacceptable pour un habitant de Colson ;	
--	---	--



NOTE



	✓ mieux desservir Charly : bus 78 trop lent mettre un 78 express amenant au métro B Lyon Sud ; ✓ manque de bus reliant Orléans à Givors ; ✓ améliorer les TC pour relier les communes de la CCPO à Lyon ; ✓ St Symphorien d'Ozon n'est pas desservi par les transports en commun pour trajet/travail ; ✓ Il faut capter les flux de voitures venant de l'Ouest en amont de Chaponost ; ✓ Chausson ne possède que les transports scolaires ; ✓ mettre une liaison bus TCL entre Chaponost et Craonne directe ; ✓ mettre une navette gare par le centre de Chaponost ; ✓ relier Brindas au campus SEB sans passer par Gorge de Loup ; ✓ mettre en place une vraie offre de transport (autre que des bus) entre le pays de l'Ozon et Lyon tout le long de la journée ; ✓ demande que la ligne 143 desserve Duerné ; • Communes diverses : ✓ déployer des plans d'actions clairs et homogènes en faveur de tous les territoires ; ✓ plutôt mettre des cars desservant les communes et hameaux en direction des gares SNCF plutôt que de doubler les TER existants avec des CHNS ; ✓ ne pas oublier les communes rurales et les activités rurales, qu'elles soient mieux desservies en bus ; le plan ne parle que de métropoles, villes et bourgs ; ✓ penser aux petites communes et communes périphériques en mettant en place des transports collectifs (bus puis train) et pas seulement à Lyon ; elles ne doivent plus être dépendantes au seul mode de transport de la voiture individuelle ; ✓ intégrer des lignes de car scolaire dans le réseau tout public dans les zones rurales ; ✓ améliorer la desserte des villages pour les jeunes (autres que les scolaires) ; ✓ étendre les lignes vers les zones rurales ou mal desservies avec des	
--	--	--



Note interne du 23/05/2022

75

NOTE



	✓ minibus ou des lignes de transport à la demande ; ✓ expérimenter des navettes autonomes pour les zones à faible densité ; ✓ demande que les communes rurales soient mieux desservies en bus pour se rendre à Lyon, en nombre de bus, fréquences, horaires (notamment depuis Cours-la Ville) ; ✓ renforcer les liaisons de banlieue à banlieue, les communes périphériques sans devoir passer par le centre, surtout plus tard le soir à une fréquence suffisante en nombre, tous les jours et tranches horaires ; ✓ manque de lignes fortes de banlieue à banlieue ; créer une ligne circulaire autour de Lyon longeant la périphérie ; ✓ mailler la région et relier les villes et villages entre eux et aux grandes métropoles par Autocar ; ✓ penser le maillage entre les villes de périphéries (ex : Une liaison L'Arbresle / Villefranche Est très compliquée) ; ✓ le développement de pôles d'échanges pensées pour mieux connecter les territoires ; ✓ développer le réseau de transport en commun pour se déplacer de la périphérie de Lyon à la périphérie de Lyon sans avoir à passer par Lyon même (cf. métro de Londres) ; ✓ mettre des lignes transversales reliant les centres des communes de Corbas - Mions - Toussieu - St pierre de Chandieu – Chaponnay ; ✓ desservir Pierre-Bénite depuis Limonest et Perrache ; ✓ absence de transports en commun depuis Lozanne, Civrèux vers Marcollay, Lisseieu, Chasselay ; ✓ penser à des dessertes TC structurantes pour la traversée de l'agglomération qui ne sont pas sur les branches du SERM (Val de Saône, St Priest Bron, Villefranche a/S) ; ✓ regrette que la partie du territoire des Monts du Lyonnais (St Symphorien a/C) ne soit pas également	
--	--	--



Note interne du 23/05/2022

78

NOTE



	(ou prioritairement) reliée au centre d'échange de Saint Genis Laval (station de métro) par Soucieux et Brignale) ; ✓ avoir une continuité de la ligne de la STAS qui relie Fontanes à Saint Etienne jusqu'à Grammond (2,5 km) ✓ pour améliorer la desserte de Brignale et de la CCVG développer et renforcer l'offre en TC en termes de passages et d'amplitude des lignes TCL et cars du Rhône et ; étendre le service OPTIBUS (qui est à l'étude) à l'ensemble de ce territoire ; ✓ les habitants de l'Ain n'ont pas été informés alors qu'il n'y a pas d'autres alternatives à la voiture entre la plaine de l'Ain et la métropole lyonnaise ; ✓ pourquoi le PdM n'intègre pas d'autres départements, notamment l'Ain, tout proche avec Miribel, Montluel ; ✓ conteste des Indications notées dans l'évaluation environnementale : le Plan oublie totalement les habitations rurales et les activités rurales ; il ne parle que de métropoles, villes et bourgs ; il faut valoriser les territoires ruraux. Les orientations de la DTA ne sont pas prises en compte. Les notions d'aire urbaine lyonnaise et de premières et deuxième couronnes sont mal définies et sont une absurdité ; • L'augmentation des coûts des TCL et stationnements peut diminuer l'usage de la voiture en ville et donc diminuer les allées chez les commerçants et autres lieux de sortie depuis les communes périphériques mal desservies en TC (notamment l'Ouest lyonnaise) ; • Difficultés pour trouver sa ligne pour les cars du Rhône : faire apparaître les lignes sur Google Maps ou une appli commune aux TC.	
	Bus navette – bus ou tramway « express » desservant les entreprises Thème 07E (17 contributeurs)	
	• Est-il envisagé un bus navette desservant les entreprises de Vernaison, Givors, Grigny sur Rhône ou un partenariat avec elles ?	La desserte en transports collectifs des zones d'activité présente plusieurs difficultés : la fréquentation des lignes n'est assurée que par les salariés qui utilisent les lignes deux fois par jour, l'emplacement des zones d'activité en périphérie a permis une grande diffusion des localisations des salariés rendant difficile la desserte massifiée, les horaires peuvent être très différents entre



Note interne du 23/05/2022

77

NOTE



• Prévoir des bus ou tramways "express" qui font directement 1 arrêt de métro - Lyon - Bron centre - parc technologique pour accélérer la desserte pour les professionnels ; • Mieux desservir la zone d'activité Techild en TC ; augmenter le nombre de lignes de bus ; • Créer une ligne pour relier Saint-Germain-au-Mont-d'Or à Lozanne, en desservant plusieurs zones d'activités ou industrielles ; • Améliorer l'accessibilité des zones d'emplois de la métropole, notamment pour les lignes de bus au départ de la Gare de Vaise ; • Demande des bus qui desservent Grammond depuis le bassin stéphanois aux horaires de postes et de journée (et qui redescendent). Soit 5h-8h-13h-17h-21h (pour l'entreprise NEYRET TEXTILE IDENTIFICATION) ; • La zone industrielle de la plateforme multimodale Mions Corbas n'est pas desservie après-midi ; • Améliorer l'accessibilité des zones (Saint-Priest, Vaux-en-Velin...) depuis le centre et la banlieue/périphérie ; • Demande une navette expresse du départ des hôpitaux Est/Quartier Montchat/gare de Villeurbanne direction l'Ouest Lyonnais/Ecully (pas de desserte pratique de Grange-Blanche à la ligne D du métro ; • Pourquoi pas des trams "express" qui sautent des stations ? • Ajuster les dessertes tard le soir/tôt le matin pour les employés ; • Permettre aux personnes sans voiture d'accéder aux magasins grandes surfaces des communes voisines ; • Souhaite une navette TCL sur le 8ème jamais à plus de 300m sur les secteurs la Plaine Sany, Grand trou et Laennec, mairie 8e, poste ; • Relier la gare SNCF de Lozanne à celle Lentilly-Charpenay (par un car) : le prix du billet SNCF Lozanne/Lyon est très cher ; • Permettre aux personnes des petites communes limitrophes (Charnay, Saint Jean des Vignes et Belmont) d'accéder aux gares de Lozanne et Lentilly, avec des navettes régulières ; • Penser à des navettes de quartiers ou transports à la demande pour les courses dans	activités de production et de service ce qui nécessite des fréquences élevées tout au long de la journée, les zones d'activités sont parfois très étendues et les lignes les desservant doivent alors faire des détours multiples ce qui les rend moins attractives. Pour ces raisons, il est souvent décidé de mutualiser une ligne desservant une zone d'activité avec d'autres types de fonctions (scolaires, centre-bourg...), ce qui les rend un peu moins attractives pour les salariés et réduit les possibilités de créer des services express dédiés. Au-delà du développement du réseau de transports collectif en continu (cf ci-après), le Plan de Mobilité envisage notamment d'amplifier le conseil en mobilité employeur (page 191), notamment dans l'objectif de mieux accompagner les salariés dans la connaissance et l'usage des solutions alternatives qui leur sont déjà proposées ou encore pour leur faire connaître les avantages auxquels ils ont droit. Les plans de mobilité employeur peuvent également être le cadre d'un développement d'offres d'entreprises (flotte vélo par exemple), et faire l'objet de partenariats avec les collectivités sur les aides à la sensibilisation ou l'aménagement des voiries. Le Plan de Mobilité prône également le développement de plans de mobilité employeurs ciblés sur de filières professionnelles (page 193) « Impliquant un nombre important de travailleurs peu qualifiés pour lesquels les déplacements peuvent être une réelle source de difficulté (aides à domicile, métiers de la santé, agents d'entretien, bâtiment, ...). Enfin, le Plan de Mobilité préconise d'« Expérimenter et soutenir les projets de véhicules en autopartage dans les zones d'activités permettant une mutualisation des flottes d'entreprises dans le but de limiter le nombre de voitures » (page 179). Deux fois par an, en fonction des remontées émanant des habitants, des acteurs du territoire et des exploitants du réseau, SYTRAL Mobilités mène un travail d'adaptation de l'offre, que ce soit par la création de nouvelles lignes, l'aménagement de nouveaux arrêts, le renforcement des fréquences ou encore l'extension des amplitudes horaires des lignes concernées. Ceci permet d'ajuster en continu l'offre de transports collectifs aux besoins réels des habitants. A titre d'exemple, les adaptations d'offre se traduisent, pour des mises en service en 2024 et 2025, par un engagement financier de SYTRAL Mobilités de 4.7 M€ par an en année pleine : - Mise en service de la Ligne de l'Est Lyonnais (LEL) : 2.3 M€/an - Restructuration du Réseau de Surface (RRS) en lien avec la LEL : 894 K€/an - Refonte des lignes Plaine Lune : 236 K€/an - Augmentation des amplitudes des lignes C1, C2, C5 et C23 jusqu'à 1h du matin : 226K€/an - Renfort et adaptation du funiculaire F1, du tramway T2 et du métro C : 371 K€/an - Prolongement de la ligne 17 à Vourles dans le cadre de la RRS en lien avec le prolongement du métro B à Saint-Genis-Laval Hôpital Lyon Sud : 348 K€/an - Accompagnement du changement de sectorisation des établissements scolaires dans le Nord et l'Est : 216 K€/an - Adaptation et renfort de l'offre régulière dans le secteur Ouest : 138 K€/an - Création de la navette centre-ville à Villefranche/Saône le samedi : 27 K€/an - Autres mesures de régularisation et d'adaptation d'offre : 1.7 M€/an Les adaptations d'offre pour l'année 2026 représenteront un engagement financier de SYTRAL Mobilités de 243K€/an en année pleine : - Prolongement de la ligne 49 Perrache ↔ Sainte-Foy Châtelain jusqu'en haut du quartier de Montray et cadencement le soir avec la ligne C19 Perrache ↔ Francville : 151 K€/an
---	--



Note interne du 23/05/2022

78

NOTE



	tous les quartiers (exemple : de la périphérie de Montchat vers le centre de Montchat) ; - Améliorer le rabattement en vélo/trottinette depuis les gares proches (Saint-Priest) ; - Mettre des bus navettes entre la gare et un parking relais à réaliser à Tarare ; - Mettre des navettes régulières pour permettre aux personnes : - des petites communes limitrophes (Chamay, Saint Jean des Vignes et Belmont) d'accéder aux gares de Lozanne et Lantilly ; - sans voiture d'accéder aux grandes surfaces des communes voisines ; - Mettre des navettes directes partant d'un parking dans un lieu stratégique ; - Augmenter l'offre de TC avec plus de fréquences et horaires plus étendus (soir, WE, jours fériés) ; - Les TC ne doivent pas être développés au détriment des autres moyens ; - Rechercher un bon équilibre entre les différents modes de transports.	- Extension de la ligne 79 Décines ↔ Vénissieux pour la desserte de la ZAC du Génie : 59 K€/an - Création d'une navette à Collonges-Au Mont- d'Or. Ligne 44 La Chaux Ecole de Champlogn ↔ Gare de Collonges-fontaines : 32 K€/an Depuis 2020, l'effort financier consenti sur les développements de l'offre (urbain et interurbain) a ainsi été de 25 M€/an supplémentaires par rapport à 2019. Pour un maillage renforcé et un réseau de transports collectifs qui irrigue le territoire, le Plan de Mobilité pose des principes et engagements qui guideront les adaptations de l'offre à venir. - L'augmentation de l'offre « doit se poursuivre, en complétant l'offre dans des localités ou pour des itinéraires non desservis mais aussi en augmentant les fréquences et l'amplitude de l'ensemble des lignes. » (page 106) « En cohérence avec les différents Scot du territoire, une attention particulière sera portée sur les liaisons de rocade (dans l'Agglomération lyonnaise) » (page 106) « SYTRAL Mobilités étudiera la faisabilité d'une augmentation du niveau de service de ces lignes (élargissement de l'amplitude horaire et augmentation de la fréquence en heures creuses sur l'ensemble de la semaine et tout au long de l'année) » « Une meilleure coordination des horaires facilitera l'accès à l'offre structurante dans une partie plus large du territoire et auprès de plus d'usagers. » Dans l'agglomération lyonnaise notamment, un travail sera mené entre SYTRAL Mobilités et la Métropole de Lyon afin d'améliorer la performance des lignes dans certains corridors identifiés. La logique de corridor consiste à augmenter l'attractivité et la qualité de service des lignes de bus concernées en garantissant la régularité et la fiabilité des temps de parcours par des aménagements sur la voirie et au niveau de carrefours tout en prenant en compte les modes actifs. (page 107) : « Corridor Plateau Nord (Rillieux – Coeur de Métropole) ; - Corridor Val d'Yzeron (Francheville – Coeur de Métropole) ; - Corridor Meyzieu-Centre ; - Corridor de Rocade Val d'Yzeron (Oullins – Gorge de Loup) ; - Corridor Portes du Sud (accompagnement de la mise en œuvre de T10). Une évaluation sera conduite dès 2027 sur les gains apportés par ces différents corridors. Les corridors des axes C6 (dans l'attente de la ligne structurante de Lyon Part-Dieu vers Ecully) et C20 ainsi que des aménagements pour les lignes circulant autour de T9 feront également l'objet d'aménagements. » Ces réflexions combinant des aspects d'aménagement de l'offre de transports collectifs et d'aménagements routiers ou d'exploitation routière pourront notamment être précisées et détaillées dans les Plans Locaux de Mobilité (page 107). De manière générale, l'ensemble des propositions des contributeurs à l'enquête publique du Plan de Mobilité seront transmises pour étude aux services de suivi de l'exploitation et d'adaptation de l'offre. Elles permettront notamment de guider les évolutions du réseau suite à la mise en œuvre des offres structurantes comme T8, le BHNS Part-Dieu Sept Chemins/Partilly ou encore TEOL.
--	--	---



NOTE



Réflexions diverses sur les transports en commun Thème 07F (48 contributeurs)	
- On doit garder le choix de son mode de déplacement ; - Il faut des TC rapides avec des parkings pour inciter à ne pas utiliser la voiture ; - Mettre en place de nouvelles gares et nouvelles lignes ; - Mettre des places de vélos à l'arrière des bus ; - Incitation à l'utilisation des TC : 2ème priorité (après la marche à pied) les TC à améliorer (fréquences, accessibilité, non polluants, silencieux, bus à sortir de l'hyper centre ; - Lancer une grande campagne de communication pour montrer les avantages des transports en commun et les encourager ; - Développer et continuer d'investir dans les transports en commun et leur fiabilité doit être améliorée ; - Améliorer la communication par mode panneaux sur le plan des voies Lyonnaises ; trajet en train d'un point A en un point B = X minutes... ; - Les métro, tramway, tram-train, train sont les seuls moyens limitant la discrimination sociale ; - Augmenter l'offre de TC mais aussi leur confort (qui se dégrade : moins de sièges, places assises hautes, loin des portes) mettre des sièges repliables, des strapontins ; - Développer un réseau la nuit ; - Quelles amplitudes allongées du réseau sont prévues pour rendre attractifs les transports en commun lourds métro et bus C ? - Garantir la propreté des arrêts et des véhicules mais les extérieurs, carrosseries des bus et l'intérieur des bus et des voitures des métros, les parties basses, autour des portes et des sièges sont sales ; - Déplore que tout projet d'extension ou de création dans le cadre du réseau structurant lourd sur l'ensemble de l'agglomération lyonnaise soit écarté jusqu'à l'horizon 2040 ; - Réaliser une connexion à Optimus comme les autres communes du réseau (Briigne) ; - Il serait utile de bénéficier de correspondances fiables entre les réseaux bus, métro et tramway ; - Entretien des contournements existants avant de créer de nouveaux moyens de transport ;	Le Plan de Mobilité fixe des objectifs ambitieux en matière d'évolution des pratiques de mobilité dans l'ensemble des territoires lyonnais. Afin d'atteindre ces objectifs, les usagers doivent avoir à leur disposition des offres de mobilité alternatives à l'usage individuel de la voiture qui soient adaptées à leurs besoins de déplacement sur l'ensemble du territoire. Selon la distance à parcourir, les possibilités de report modal diffèrent. Pour les déplacements de proximité (de moins de 10 km), les modes actifs comme la marche et le vélo – notamment à assistance électrique – sont généralement plus adaptés. Pour les déplacements de moyenne et longue distance (au-delà de 10 km), l'enjeu est de développer une offre importante et diversifiée, qui donne aux usagers le choix entre le covoiturage, le train, le bus, le car – voire d'autres transports collectifs – pour une réponse adaptée à leurs différents besoins. Enfin, pour répondre à la diversité des besoins, le développement de l'intermodalité, c'est-à-dire la facilité de combiner plusieurs modes, est essentiel. Le Plan de Mobilité présente un système de mobilité hiérarchisé autour d'offres structurantes, permettant de relier les bassins de vie entre eux et de rejoindre les territoires voisins, complétées par des offres de maillage permettant un accès élargi aux alternatives à la voiture individuelle. Le développement de l'attractivité de ces alternatives se fait à la fois en développant des offres, mais aussi dans la réorganisation de l'espace public et en accompagnant les usagers dans leurs changements d'habitude. Le dimensionnement de l'offre (itinéraires, fréquence, amplitude horaire) est développé dans le levier 2 du Plan de Mobilité. Le réseau structurant (ferroviaire et routier) aura une fréquence au quart d'heure en heure de pointe, à la demi-heure en heure creuse sur une amplitude 5h-23h (pages 94 et 98). Le plan de modernisation du métro permettra de quasiment doubler la capacité du réseau (page 100), le développement du réseau de tramway et de BHNS sera poursuivi par plusieurs projets d'Ici 2040 (page 101), le réseau de maillage fera l'objet d'un renforcement (déjà engagé) dans son niveau d'offre et ses amplitudes horaires (pages 106 à 108) ainsi que des services de type Transport à la Demande (page 106). L'offre TC est adaptée en continu. En 2025, SYTRAL Mobilités va notamment mettre en œuvre un nouveau réseau de nuit. L'accessibilité du réseau sera assurée sur l'ensemble des arrêts prioritaires de bus et de cars avant 2030 (page 113). Les conditions de confort feront l'objet d'une attention particulière, notamment en termes de propreté par des engagements dans le cadre du contrat de délégation (page 114). Une stratégie d'intermodalité sera élaborée (pages 118-119), qui visera notamment à permettre un accès aux lignes structurantes du réseau au plus près du domicile afin de limiter le besoin en grands parcs relais en connexions avec le métro pour lesquels les conditions de rabattements seront optimisées (pages 120-121). La facilitation du parcours usager afin de l'accompagner dans ses changements d'habitude est traitée dans le levier 4. Elle concerne notamment les moyens d'information qui seront mis en œuvre : humains avec un réseau d'agences de mobilité (pages 186-189), mais aussi à partir d'un outil numérique permettant de planifier un trajet utilisant plusieurs modes de déplacements et d'avoir de l'information en temps réel (pages 205-206). La tarification unifiée des réseaux gérés par SYTRAL Mobilités sera effective en septembre 2025 (page 206) et permettra à terme d'intégrer les services ferroviaires. Cette tarification permet notamment à certains publics défavorisés de pouvoir accéder à des tarifs réduits, allant jusqu'à la gratuité.



NOTE



	• Développer de nouvelles lignes et augmenter les capacités de celles existantes saturées (T3, C3, C6) ; • Développer d'autres modèles complémentaires et innovants la nuit (tel le Noctilien en Ile de France) ; • Étudier un transport par câble (le moins coûteux) pour un itinéraire Piscine de Vaugneray-Aqueducs de Chaponost-Gare de Francheville-Chassagnas-métro de Gerland- Gare de Vénissieux ; • Développer des voies réservées aux transports en commun pour éviter les embouteillages ; • Mettre en place un suivi en temps réel via une application ou des écrans d'affichage à tous les arrêts ; • Assurer l'accès aux personnes à mobilité réduite (PMR) avec des quais et bus adaptés ; • Mettre des abris à tous les arrêts, avec possibilité de s'asseoir, les végétaliser ; • Sensibiliser les usagers aux bons comportements (respect des autres passagers, maintien de la propreté, etc.) ; • Créer une application facile d'utilisation pour se déplacer avec les différents moyens sur l'ensemble du département ; • Les cars scolaires qui passent à Orléans devraient prendre en charge les élèves de l'ensemble des écoles pour faire le relais avec leur bus principal ; • Faire passer le C5 dans le tunnel de la Croix-Rousse et libérer le tunnel modes doux ; • Mettre des gares routières en sorties d'autoroutes avec des cars pour se rendre en direction de l'Ouest lyonnais ; • Souhaiter des TC reliant les communes périphériques (de Rillieux à Meyzieu /Décines) sans passer par le centre-ville ; • L'arrêt des bus quai Pasteur (devant le pressing) bloquent la circulation ; • Pour la correspondance à Charpenne, les couloirs entre ligne A et B est insuffisant et pour la correspondance en surface, les obstacles sont nombreux ; • Demande que le projet de ligne de TC prévu comme maillage traversant Chassieu du Nord au Sud (et du Sud au Nord) ne débouche pas sur la création d'un site propre compte tenu que la rue de la République et l'avenue du Progrès sont déjà fortement congestionnées ;	
--	--	--



NOTE



	• Mettre la gratuité des transports avec une taxation plus élevée pour les voitures particulières ; • Tarif Rhône Express beaucoup trop cher, qui devrait être intégré au réseau TCL ; • Tarifs TCL trop élevés ; • Développer l'information et mettre en place la tarification intégrée ; • Prévoir 4 emplacements pour les fauteuils roulants avec des sièges relevables dans tous les bus et BHNS ; • Développer le Resaltb qui est un super service avec plus d'arrêts dans nos campagnes et de navettes disponibles ; • Prioriser la sécurité des déplacements féminins ; • Nouvelles correspondances à l'Hôtel de ville pas adaptées aux usagers (âgés, PMR, avec poussettes, bagages) des lignes C13, C18 et Métro C ; • Comment aller de Corbas à Lyon pour les seniors ? • Demande que les aménagements des TC priment sur ceux des cyclistes ; • Souhaite la mise en place d'une offre de transport performante et attractive, pour pouvoir réduire l'utilisation de la voiture ; • Développer les TC en 2ème et 3ème couronnes (hors métropole) (et donc le service SERM) ; • Le réseau TC souffre de multiples dysfonctionnements : ✓ la relève des conducteurs qui devrait se faire au terminus ; ✓ bus pas confortables, surtout les nouveaux (moins de places assises, nuisances sonores à l'intérieur ; ✓ contrôles faits bus arrêtés (perte de temps) ; ✓ barrières présentes sur le trajet et inutiles (C1, C2, C70, C5 et surtout 88 à l'intérieur de l'hôpital), mal synchronisées avec les feux tricolores (celle du transbordeur (C2 et C70) en direction de la Part-Dieu permettant d'accéder à la contre-allée.	
Trains	Trains, tram-train, TER CHNS RER – Tarifs - grilles horaires – Pannes – grèves – SERM – Transport marchandises Thème 08 (95 contributeurs) • Observations d'ordre général : ✓ le plan mobilité doit être appuyé par un contrat de confiance avec la SNCF ;	Comme indiqué en page 91, « Le Plan de Mobilité présente un système de mobilité hiérarchisé autour d'offres structurantes, permettant de relier les bassins de vie entre eux et de rejoindre les



NOTE



✓ le développement de RER et l'amélioration de leur fiabilité encouragera la réduction de la voiture ; ✓ mettre en place un réseau de type RER bien structuré ; ✓ coordonner les réseaux TER/TCL avec des tarifs intégrés et des horaires compatibles ; regrette que la nécessaire coordination entre les réseaux TER et TCL ne soit pas prise en compte dans le PMTL ; ✓ renforcer l'offre en TER et optimiser le passage à niveau qui perturbe la circulation aux heures de pointe ✓ qu'est ce qui est envisagé en structuration de la distribution des usagers avec le RER ? ✓ densifier l'offre des TC en coordination avec les TER ; ✓ il faut un réseau ferroviaire attractif ; ✓ desserte ferroviaire locale sous exploitée et pas intégrée au réseau TCL ; ✓ remettre les lignes de chemin de fer en état ; ✓ apporter plus de liaison bus train et harmoniser l'offre des bus avec les horaires des trains ; ✓ aménager les quais/gares TER pour faciliter utilisation des vélos ; ✓ adapter l'offre de train aux pendulaires ; ✓ améliorer la coordination avec la Région AURA pour le ferroviaire pour mettre en place de véritables solutions intermodales ; ✓ TER pas à la hauteur : train souvent sous-dimensionné aux heures de pointes, retard, pannes, grèves ; peu de train en journée ; ✓ proposer un tarif sectorisé plus adéquat et plus avantageux pour les pendulaires du bassin des territoires Lyonnais ; ✓ coût du tram-train trop élevé ; ✓ pannes, grèves ; ✓ que les lignes de trains TGV ou Intercités soient desservies par des TC reliées à des parkings relais de périodes plus longues ; ✓ mettre des horaires de TER plus fréquents certains soirs de la semaine ou le WE ; ✓ le plan manque de trains à court terme ;	territoires voisins, complétées par des offres de maillage permettant un accès élargi aux alternatives à la voiture individuelle. » Les réflexions actuellement menées dans le cadre du projet de SERM (cf. page 92) permettront d'assurer une gouvernance partagée entre les acteurs locaux, l'Etat, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et SYTRAL Mobilités. L'approche ferroviaire du Plan de Mobilité se décline en deux aspects : une amélioration des services et des évolutions des infrastructures. L'enjeu principal porté par le Plan de Mobilité est la mise en œuvre du RER Lyonnais (carte en page 95) qui consiste, à horizon 2040, en la mise en place de trains cadencés de 5h à 23h. Le niveau de desserte est défini avec deux types de gares : celles dont la desserte sera au quart d'heure en heure de pointe et à la demi-heure en heure creuse (jusqu'à Villefranche-sur-Saône, Tarare, Saint Bel, Brignais, Lozanne, Saint Etienne, Givors (rive droite du Rhône), Vienne, Bourgoin Jallieu) et celles dont la desserte sera à minima (hors services nationaux par exemple) à la demi-heure en heure de pointe (Mâcon, Paray-le-Monial, Roanne, Firminy, Valence, Grenoble, Ambérieu-en-Bugey, Bourg-en-Bresse). Le Plan de Mobilité indique d'ailleurs que certaines offres pourraient être mises en œuvre (Brignais-Givors, prolongement du tram-train dans la Brèvenne en page 94) ou améliorées (services au quart d'heure en gare de Belleville-en-Beaujolais en page 94) plus rapidement. Ces études pourront notamment être réalisées dans le cadre de la démarche de mise en œuvre du SERM. Le projet de liaison Crémieu-Meyzieu est également intégré dans le projet de SERM car il en constitue une des branches essentielles entre les agglomérations lyonnaise et pontoise ainsi que Crémieu. Des évolutions d'infrastructures (page 97) sont nécessaires afin de fiabiliser les services actuels dans un premier temps mais aussi de pouvoir accueillir les nouveaux services à horizon 2040, qu'ils soient de voyageur (TER, TGV) ou de fret. Ainsi, le cœur de l'étoile ferroviaire lyonnaise sera notamment le cadre de premiers aménagements de fiabilisation avant 2035, puis de la réalisation de voies supplémentaires entre Saint-Clair et Guillotière afin de pouvoir supporter l'ensemble des services du projet de SERM au quart d'heure en heure de pointe. La mise à 4 voies de la section Saint Fons/Grenay est également inscrite dans le Plan de Mobilité, avant 2035. Afin d'accueillir correctement les voyageurs, un travail est également à mener dans les différents pôles d'échanges et gares du réseau. Ils porteront notamment sur les hausses de capacité des quais (prévus dans les aménagements à court terme afin de fiabiliser les services ferroviaires en page 97). De plus, « SYTRAL Mobilités, en coordination avec les différents maîtres d'ouvrage et gestionnaires, définira des principes plus globaux de conception, d'aménagement et de gestion des pôles d'échanges » (page 122) afin d'avoir une homogénéité de traitement dans le dimensionnement des espaces intérieurs, de l'information multimodale fournie ou encore l'accessibilité. Enfin, le Plan de Mobilité fixe comme objectif à SYTRAL Mobilités et la Région de « mieux coordonner les actions de sûreté » (page 203), notamment dans les pôles gérés en commun, afin d'avoir une couverture continue des outils de vidéoprotection, d'optimiser et de coordonner les moyens humains et d'améliorer le partage d'information. Pour le fret, le CFAL sera réalisé en deux temps, tout d'abord sa section nord puis celle au sud, qui « itinérait privilégié le long de la ligne à grande vitesse. » (page 146). Au-delà du CFAL et de la future ligne Lyon-Turin dont le terminus sera situé au sud de la plateforme aéroportuaire de Saint Exupéry, le Plan de Mobilité identifie d'autres priorités pour le transport de marchandises : le confortement des sites d'intermodalité existants (Port de Lyon Edouard Belin, plateforme de transport combiné de Vénissieux Saint-Priest, gare de
---	--



NOTE



	✓ manque de rames dans les trains du matin et fréquences trop faibles ; ✓ mettre des tram-train reliant le centre aux communes périphériques ; ✓ augmenter le nombre de trains en liaison à Lyon ; ✓ en soirée les trains s'arrêtent vers 20h00 depuis Lyon ; ✓ d'accord avec les propositions du SERM et repenser son amplitude horaire ; ✓ la liaison ferroviaire Meyzieu Crémieu est une excellente idée ; ✓ regrette l'erreur de ne permettre le passage que d'une seule voie de train sur les rocades autoroutières du contournement autoroutiers Est de Lyon ; ✓ mise en place des CHNS (2030) trop lointaine ; ✓ pas de compatibilité avec les billets TCL ; ✓ dédier une part importante de la ligne ferroviaire Grenay/St Fons aux voyageurs ; ✓ donner la possibilité de prendre le train à la gare de St Priest avec un billet TCL, avec des mini navettes reliant le centre de Mions à cette gare et dont la fréquence serait basée sur celle des trains ; ✓ coût du train trop élevé à la gare de St Priest et billets pas compatibles avec les TCL ; ✓ insécurité à la gare de Vénissieux ; ✓ mettre un billet commun TCL-RER (soit-disant en bonne voie depuis trop longtemps) ; ✓ pas de la solution Tram-train le soir en veillee (depuis l'Ouest) ; ✓ doubler toutes les rames du TER Bourg-en Bresse-Lyon la Part-Dieu ; ✓ pourquoi le tram-train s'arrête à Tarare et ne va pas à Amplepuis, avec une fréquence augmentée (toutes les 15 mn) ; ✓ se félicite de la désaturation de l'étoile ferroviaire Lyonnaise Est et du développement des transports par rail et trains ; • Transport de marchandises - Fret ✓ est en attente des alternatives au transport routier de marchandises ;	trage de Sibelin) (page 146) et la préservation des Installations Terminales Embranchées (pages 147-148) en lien avec acteurs économiques des territoires lyonnais. Les échéances des grands projets ferroviaires (infrastructures en pages 96-97 et services en pages 93-95) identifiés dans le Plan de Mobilité sont celles portées par leurs maîtres d'ouvrage respectifs. Leurs ambitions sont cohérentes avec les enjeux de report modal fixés dans le Plan de Mobilité. Les lignes de CHNS sont conçues en complémentarité avec le développement des services ferroviaires, comme indiqué en page 97 : « La mise en œuvre de ce réseau sera progressive et il évoluera en fonction notamment de l'évolution du niveau d'offre sur les différents axes ferroviaires ; lorsque le service ferroviaire cible sera atteint, certaines lignes concernées pourront être rabattues sur des gares Intermédiaires. ». Ces lignes de CHNS, comme la ligne Trévoux-Lyon, sont donc évolutives dans leurs itinéraires et aménagements. Le Plan de Mobilité planifie le développement d'un réseau de mobilité global et multimodal, qui comprend donc plusieurs types d'offres (transports collectifs ferroviaires et routiers, urbains et périurbains, covoiturage, autopartage, location de vélos, ...). Dans l'objectif de faciliter l'usage de ces modes, notamment pour un même trajet, le Plan de Mobilité porte l'objectif de proposer un parcours usager facilité et équilibré (page 205). Cela nécessite donc d'aider l'usager à s'informer sur les différents services disponibles afin de planifier son trajet et de lui permettre d'acheter un ou plusieurs types de titres de transport. Dans le cadre du réseau unifié qui sera mis en service en septembre 2025, SYTRAL Mobilités a entamé un travail qui permettra aux usagers de ses réseaux de voyager avec le même titre de transport dans l'ensemble du ressort territorial, avec un même titre de transport et une grille tarifaire zonale claire (pages 206 et 207). Cette tarification zonale a notamment été étudiée afin de pouvoir être cohérente avec la tarification ferroviaire à terme. L'objectif est ensuite de créer un véritable service de mobilité intégrée (page 207), dans un premier temps avec des services de mobilité de la Métropole de Lyon (avant 2030), puis avec les services portés par l'Etat et la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Les travaux menés dans le cadre du projet de SERM viendront proposer un cadre de coopération avec ces deux acteurs.
--	--	--



NOTE



	✓ le ferroviaire a été détaillé pour le transport des marchandises et se demande si un nouveau développement serait possible en parallèle d'une hausse des cadencements dû aux projets de SERM Lyonnais ; ✓ renforcer le transport de marchandises par voies ferrées ; ✓ le prolongement de la voie de chemin de fer jusqu'aux carrières de la Patte et Rosseland pourrait être utilisée pour le fret et diminuer l'impact des poids lourds dans la vallée de la Brévenne ; ✓ localiser la partie sud du CFAL le long du tracé TGV Paris-Marseille et bien prendre en compte les enjeux européens ; ✓ le fret fluvial nécessite de (re)développer certaines zones portuaires sur la Saône et le Rhône) et aussi réfléchir aux baisses d'émissions à venir ; • Secteurs Brignais, Givors, Vernaison, sud de Lyon : ✓ à développer hors de la ville (de Brignais à Givors) ; ✓ lignes TER en direction de Brignais trop peu nombreuses et pas fiables en cas de gelée ; ✓ développer un tram train jusqu'à Givors avec horaires de nuit ; ✓ relancer le projet tram train de l'ouest et connecter Brignais à Givors ; ✓ prolonger le tram-train Lyon-Saint-Paul - Brignais vers Givors-Canal et Givors-Ville en réutilisant la voie de chemin de fer existante dans la vallée du Garon ; ✓ lignes express, élargissement du périmètre jusqu'à Brignais, Vourles ; ✓ intégrer une section du tram - train de l'Ouest Lyonnais Brignais – Lyon – Saint - Paul au SYTRAL, en assurant une correspondance voyageurs SNCF - SYTRAL en gare de Tassin ; ✓ souhaite que le passage au 1/4h du tram-train en heure de pointe ainsi que sa prolongation jusqu'à Givors se fassent rapidement (il est inscrit à une échéance à long terme) ;	
--	---	--



NOTE



	✓ le sud de Lyon reste encore mal desservi : sans les TERs, souvent absents pour différentes causes, il n'y a pas de vraie alternative à la voiture ; ✓ pas assez de TER (le week-end, le soir, pendant les vacances, aux horaires de travail) pour desservir notamment la vallée du Rhône ; ✓ il est urgent d'augmenter la fréquence du tram-train entre Brignais et Lyon pour qu'il "trouve son public" ; ✓ l'utilisation de la ligne ferroviaire Grenay / Saint-Fons par le RER à la lyonnaise et non par des trains de fret, serait un complément conséquent ; ✓ renforcer la ligne de train en direction d'Oullins (pas fiable) ; ✓ impossibilité pour les personnes à mobilité réduite, de prendre le train à Vernaison (qual qui n'est pas à niveau) ; ✓ tram-train à Francheville vides (en dehors des heures de pointe) ; ✓ augmenter les fréquences du Lyon Firminy aux heures de pointe actuellement : toutes les 30 minutes ; ✓ valoriser la gare de Vernaison située en bordure du centre-bourg ; • Secteur de Trévoux : ✓ le transport BHNS Trévoux - Lyon porté par la Région est totalement mal calibré ; plutôt transformer le TER en RER intégré au tarif TCL avec des solutions de rabattement des populations rive droite vers les gares existantes ; ✓ le BHNS Lyon-Trévoux Est une idée étrange espace déjà trop faible pour les véhicules, comment ajouter des voies piétonnes et pour les cyclistes, avec le renforcement des liaisons de bus sur le val de Saône ; ✓ remplacer le BHNS Lyon - Trévoux par un tram-train ; ✓ réaliser la ligne Lyon - Platsau Nord en priorité, avant 2035 ; • Secteurs de l'Ouest lyonnais :	
--	---	--



NOTE



	- pourquoi le tram train de l'Ouest lyonnais n'est pas intégré au plan de transport du Sytral et les trajets par Saint-Paul développés en connexion avec C3 ; - aucune desserte par les TC de la gare SNCF -Ecully Tassin ; - combinaison véto/train pour liaison entre communes de l'Ouest ; - dans l'Ouest intégrer le TTOL dans les TCL ; - tarif du parking de la gare de L'Arbresle trop cher et d'un accès difficile (augmente le trafic automobile, il est accessible uniquement aux abonnés SNCF) ; - mettre une tarification unique des trains pour toutes les gares de Lyon depuis L'Arbresle avec des fréquences plus rapprochées ; - demande que SYTRAL Mobilité, la Région AURA et la SNCF s'entendent pour mettre en service des Tram-Train avec des cadences régulières depuis la gare de Lozanne qui dessert les 3 gares de LYON (Part-Dieu, Perrache et Saint Paul) ; - réaliser la ligne Centre - Ouest en priorité, pour 2030 ; - où en est la ligne tram-train Lozanne -Lyon ? - que SYTRAL Mobilité, la Région AURA et la SNCF s'entendent pour mettre en service des Tram-Train à la gare de Lozanne avec des cadences régulières compte tenu qu'elle dessert les 3 gares de LYON (Part-Dieu, Perrache et Saint Paul) ; le cadencement des trains qui vont sur Lyon ne correspond pas aux heures de travail ; - la gare de Lozanne fait exception sur la mise aux normes PMR ; - reprandre l'exploitation du tram-train, électrifier la branche Lozanne, ajouter une voie à quai à Saint-Paul, doubler le tunnel des Deux-Amants, augmenter les fréquences, intégrer au réseau TCL ; - trains en partance de Lozanne : nombre et voitures insuffisantes ; - la ligne de train Saint Paul Lozanne n'a pas été	
--	---	--



NOTE



	transformée en TER comme prévu en 2012 ; ✓ le renforcement de l'offre ferroviaire tram train (ouest lyonnais / Saint Paul) n'est pas intégré ; ✓ obligation, à partir de la gare de Civrieux d'Azergues de passer par 3 ou 4 correspondances en gare pour se rendre directement dans Lyon ; ✓ que soit modifiée la desserte ferroviaire entre Lyon et Roanne pour qu'il y ait plus de trains directs entre la Part-Dieu et Amplepuis dans les 2 sens de circulation ; ✓ renforcer l'offre ferroviaire du tram-train de L'ouest lyonnais Saint-Paul - Lozanne en passant par Dardilly ; ✓ créer un arrêt supplémentaire sur la ligne Roanne/Lyon au niveau de l'ancienne gare de Les Chères/Chasselay ; ✓ exploiter la ligne SNCF existante arrivant à Saint Paul située entre Sain Bel et la Giraudière (commune de Brussieu-Bessenay et Courzieu) ; il y a la possibilité de faire un parking pour les voyageurs arrivant des communes environnantes ; compte sur le SYTRAL pour mener les négociations ; ✓ relier la gare SNCF à celle Lentilly-Charpenay (par un car) : le prix du billet SNCF Lozanne/Lyon est très cher) ; ✓ à la place du TEOL améliorer/renforcer les capacités de l'infrastructure existante SNCF depuis l'Ouest, qui offre déjà un accès au centre de Lyon, moyennant aussi un effort marqué sur l'intermodalité avec le rail dans tout l'Ouest de l'agglomération ; ✓ pourquoi le train n'est pas direct entre la gare de Collonges Au Mont d'Or/Fontaines sur Saône et la gare de la Part-Dieu (ce qui va à l'encontre de l'affirmation du chapitre 2page 70) ? ✓ la gare des Mouilles et celle de Flachère n'ont que 2 trains ; ✓ remettre en service de la ligne ferroviaire Lyon Sain Bel Sainte Foy l'Argentière ;	
--	--	--



Note interne du 23/05/2022

88

NOTE



	✓ mettre le train ou un tram-train jusqu'à Ste Foy l'Argentière ; ✓ seuls les trains venant de Villefranche s'arrêtent à la gare d'Albigny ; ✓ correspondances pas pertinentes entre bus et trains à St Germain au Mont d'Or ; ✓ nombre de trains actuellement très insuffisant au départ et en direction de Villefranche-sur-Saône ; augmenter la fréquence (tous les 1/4 h) ; ✓ remettre en place la ligne de train historique au niveau de Craponne ; ✓ problèmes avec la SNCF sur les lignes de Tarare (grèves, retards des trains, manque de places assises en cas d'affluence) ; ✓ avec la mise en œuvre d'un service type TER entre Lyon et Tarare : ➢ qu'en sera-t-il sur la ligne SNCF Lyon-Roanne ? ➢ les tarifs seront-ils harmonisés ? ➢ des améliorations pour l'accueil des voyageurs sont-elles prévues ? • Autres secteurs : ✓ faire monter tous les TER jusqu'à Macon ville ; ✓ sur les lignes Macon/Lyon et Roanne/Lyon augmenter les capacités et fréquences des trains, notamment à partir de St Germain-au-Mont-D'Or ; ✓ sécuriser la gare Gorge de Loup, toujours mal éclairée pour partie et assez anxiogène en soirée ; ✓ gare Part-Dieu saturée (Remise en service de la gare des Brotteaux ou création d'une nouvelle gare) ; ✓ manque liaison ferroviaire Villefranche Bourg-en-Bresse, notamment pour les scolaires en internat ; ✓ pas de desserte SNCF de qualité depuis l'Ain (Miribel, Montbuel) ; ✓ le CFAL est une bonne idée ; ✓ créer une desserte SNCF au niveau de BESSON à Mions ; ✓ étudier la faisabilité d'une prolongation de la ligne SNCF au-delà de St Paul, en tunnel sous la Saône (passant par les Cordeliers,	
--	--	--



NOTE



	la Préfecture, la Part-Dieu Ouest et gare) en direction du T3 et Rhône Express ; ✓ améliorer la desserte de la gare TER de St-Priest qui est assez excentrée du centre-ville de St-Priest ; ✓ trains bondés à la gare d'Amberleux ; ✓ élargir aux TER (Sathonay et Crémieux), leur fréquence, notamment en heure creuse ; ✓ électrifier la ligne de Bourg-en-Bresse ; ✓ pas d'accord pour réanimer le tracé du CFAL sud le long de la LGV : manque de justifications ; demande une nouvelle concertation avec l'Etat et SNCF Réseau pour améliorer l'insertion du tracé qui a été retenu ; ✓ propose de : ➢ modifier l'organisation des services en ne pas simplement prolonger 1 train omnibus sur 3 en 2e couronne quitte à allonger de quelques minutes les temps de parcours plutôt que de les différencier ; ➢ d'augmenter la capacité d'emport des trains sur l'axe Lyon - Bourgoin - SAG, (comme sur l'axe Lyon - Villefranche - Mâcon), le seul point bloquant risque d'être la longueur du quai de la gare de Cassieu.	
Critiques positives du plan	Plan tourné vers l'avenir – Enquête bien venue - Propositions Thème 03 (19 contributeurs) • Avis favorables : ✓ d'accord avec le Pdm, approuve le plan qui limite l'impact environnemental, bravo pour cet investissement ; ✓ le plan de mobilité est utile et doit se poursuivre avec des moyens de TC lourds pour réduire les déplacements en voiture ; l'objectif poursuivi est louable ; ✓ c'est bien pour les personnes extérieures à l'agglomération Lyonnaise ; ✓ ce plan est une bonne chose pour la périphérie de Lyon, y compris pour le contournement de Saint Bonnet ; ✓ soutien le Plan de Mobilité des territoires lyonnais ;	
		L'évaluation du Plan de Mobilité fait l'objet d'une partie spécifique (pages 254 à 259). Il s'agira à la fois de suivre l'avancée de la mise en œuvre du plan, mais aussi des effets observables à partir d'indicateurs annualisés et d'enfin en réaliser une évaluation complète confrontant le bilan aux objectifs portés au bout de 5 ans. Le public sera bien associé à ce suivi (page 255).



Note interne du 23/05/2022

90

NOTE



	✓ avis positif pour ce projet ambitieux. • Avis favorable avec des améliorations : ✓ le plan de mobilité engagé depuis 5 ans favorise la mobilité individuelle, certes propre, mais limitée ; ✓ il y a du positif dans ce qui a été réalisé mais il reste à faire ; ✓ nécessité de développer les mobilités alternatives à la voiture qui doivent être performantes, confortables et moins onéreuses ; ✓ Intégrer les retours d'expérience des derniers aménagements pour prendre en compte la sécurité et assurer une bonne circulation ; ✓ Il est urgent d'accélérer les offres de transports en commun, les aménagements qui privilégient les déplacements actifs, les services offrant une diversité dans l'intermodalité ; ✓ le périmètre de Sytral mobilités à l'échelle du Rhône, accompagné des collectivités locales, est une nouvelle gouvernance partagée qui doit se renforcer en déclinant diverses formes de participation citoyenne ; ✓ le périmètre de ce plan pourrait être mené sur une grande aire métropolitaine Lyon-St Etienne ; ✓ adjoindre d'autres indicateurs que celle de la baisse des émissions imputées au PDM, comme l'exposition au bruit des populations et l'efficacité économique d'une baisse de la congestion.	
Critiques négatives du plan et de la politique des transports	Pas adapté aux lyonnais – Sans intérêt Thème 10A (24 contributeurs) • Motifs de la contestation de ce plan : ✓ projet utopique, déconnecté de la réalité, ne répond pas aux besoins et préoccupations de la population, non réfléchi, aberrant (ex : l'aménagement de l'AV. Tony Garnier) ; ✓ doute de son efficacité ; ✓ n'est pas favorable à ce plan pour diverses raisons ; ✓ fait pour les Lyonnais intra-muros ;	Le projet de Plan de Mobilité répond à 4 ambitions (page 49), dont celle d'aboutir à un projet pour toutes et tous et dans tous les territoires. C'est ainsi que le développement d'un réseau de transports collectifs structurant s'appuyant sur les modes ferroviaires et routiers (CHNS) est programmé (pages 93 à 99) afin d'irriguer au mieux l'ensemble du territoire et de proposer une alternative attractive à l'usage de la voiture individuelle qui impacte fortement les plus vulnérables financièrement. Les personnes âgées sont notamment prises en compte dans les mesures en lien avec l'accessibilité du réseau de transports collectifs (page 113) et surtout de la réorganisation de l'espace public (pages 161 à 163) qui recherchera un apaisement entre les modes et l'amélioration de la convivialité et qui se basera sur le concept d'accessibilité universelle (page 162).



Note interne du 23/05/2022

91

NOTE



	✓ impacte les moins aisés, crée des inégalités sociales, anti-classes moyennes ; ✓ les personnes âgées sont oubliées ✓ vu le manque d'une vraie régulation de cette multitude de moyens de déplacements ; ✓ pose des problèmes de stationnements ; ✓ conséquences négatives de cette politique sur l'activité économique, tue les petits commerces en centre-ville ; ✓ projet paraissant séduisant mais qui risque de ne pas être réalisé ✓ espère qu'il restera à l'état de projet et qu'un autre qui fasse une place à tous sur le territoire et non juste aux cyclistes sera mis en place ; ✓ pas assez ambitieux en ce qui concerne le désenclavement du plateau Nord ; • Conteste la politique des transports ; ✓ la voiture reste indispensable ; ✓ difficultés de déplacements dans Lyon ; ✓ départ des habitants ; ✓ aujourd'hui, tout est fait dans le mauvais sens. On commence par punir, empêcher les gens de circuler ; ✓ Lyon perd de son inclusivité et devient petit à petit réservé uniquement aux actifs sans enfant, fortunés (un vélo électrique coûte cher) et en bonne santé ; ✓ Lyon devient invivable et de nombreuses personnes ne veulent plus y venir.	
	Pas adapté pour l'extérieur de la Métropole Thème 10B (12 contributeurs)	
	• Critique le plan ; ✓ il pénalise les communes voisines ; ✓ et la politique actuelle qui pourrit la vie à tout le monde ; ✓ c'est une « doctature » ; ✓ décisions liberticides ; ✓ entraîne des difficultés pour accéder aux TC pour rentrer dans Lyon ; ✓ Elargir le périmètre de SYTRAL aux voisinages Est et Sud de la Métropole plutôt que vers le	Le projet de Plan de Mobilité répond à 4 ambitions (page 49), dont celle d'aboutir à un projet pour toutes et tous et dans tous les territoires. C'est ainsi que le développement d'un réseau de transports collectifs structurant s'appuyant sur les modes ferroviaires et routiers (CHINS) est programmé (pages 93 à 99) afin d'irriguer au mieux l'ensemble du territoire et de proposer une alternative attractive à l'usage de la voiture individuelle qui impacte fortement les plus vulnérables financièrement.



Note interne du 23/05/2022

92

NOTE



	Beaujolais et l'Ouest lyonnais.	
	Pas de concertation – Décision des écologistes -Participation des habitants Thème 10C (35 contributeurs)	
	- Concertation : ✓ projet pas concerté, ni avec les maires des communes concernées ; ✓ les élus n'ont pas eu une présentation détaillée de ce plan ; ✓ ce document nécessitait une présentation globale au niveau de la Ville de Lyon et l'organisation de réunion publique ; ✓ il est étonnant que cette enquête soit lancée avant celle auprès des ménages ; ✓ consultation citoyenne insuffisante ; demande plus de concertation ; ✓ pas de concertation en amont sur les vrais besoins des habitants de Terrailion (pas de bus direct pour aller de Terrailion au centre de Bron) ; ✓ pas de prise en considération des décisions des citoyens ; ✓ demande que l'avis des associations de commerçants soit pris en considération ; ✓ le plan relève du dogmatisme écologiste, aurait mérité une véritable concertation et des experts permettant de prendre les bonnes décisions ; ✓ prendre en compte les avis déjà formulés au lieu de faire des enquêtes ; ✓ Le plan ne prend pas suffisamment en compte les spécificités des zones industrielles et logistiques, ni les réalités des flux de salariés ; ✓ l'activité logistique et industrielle n'a pas été concertée dans ce plan ; ✓ demande à être concerté avec les acteurs de l'industrie, de la logistique et grands employeurs de la ZAC de la Foulieuse ZI Lumière ainsi que les représentants des salariés venant de zones périphériques : ➢ lors des nouvelles réglementations et décisions qui pourraient impacter la Sté KINGSPAN LIGHT AIR ;	L'association des élus, de la société civile et des citoyens a été réalisée en continu durant l'élaboration du Plan de Mobilité (pages 27 et 28). Ainsi, les élus du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités ont été réunis à 8 reprises au sein de 3 ateliers thématiques entre novembre 2022 et juin 2023. Cette association s'est poursuivie avec l'organisation de deux séminaires, élargis à d'autres élus locaux ne faisant pas partie du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités, le 16 mars 2023 et le 24 janvier 2024 (page 27). Répartis en six thématiques, dix-huit séances de travail ont été organisées rassemblant les techniciens de structures publiques (Etat, Région, Département, collectivités locales, CCI, Chambre de métiers, Ademe), des associations, des acteurs privés et des universitaires. L'objectif de ces groupes de travail était d'alimenter les séances de travail organisées avec les élus et de s'en nourrir en retour, à partir des orientations qui s'en dégageaient (page 27). La démarche de diagnostic du Plan de Mobilité s'est notamment appuyée sur 5 groupes de travail citoyens, constitués par zones géographiques afin de bien prendre en compte les spécificités territoriales et par classes socio-professionnelles de façon à intégrer les spécificités individuelles. A la suite de ce travail de diagnostic, la concertation publique s'est déroulée en deux phases distinctes : ■ Une concertation préalable environnementale, organisée du 9 janvier au 10 mars 2023. La mise en place d'une plateforme collaborative sur internet a notamment permis de capitaliser les avis et opinions du public sur les grands enjeux environnementaux en lien avec le système de mobilité ; ■ Une concertation citoyenne, organisée du 9 mai au 2 septembre 2023. L'objectif de cette concertation était de recueillir les avis et opinions du public sur les solutions à apporter pour répondre aux enjeux identifiés. Lors de cette concertation, en plus d'une plate-forme collaborative sur internet, un panel citoyen a été organisé. Celui-ci regroupait 29 citoyennes et citoyens, d'origines et de milieux divers, et s'est réuni six fois entre mai et juillet 2023. Il a permis de faire émerger un avis circonstancié sur les problématiques de mobilité, élaboré directement par les citoyens et qui a nourri la suite de la démarche. De plus, deux séances de travail ont été menées plus spécifiquement sur la logistique et l'intermodalité, en associant les techniciens des collectivités voisines et les acteurs socio-économiques concernés par ces thématiques. Enfin, trois conférences débats ont été proposées afin d'amener le public à échanger autour d'une présentation de l'avancement du Plan de Mobilité et de thématiques éclairées par des experts. Les demandes d'intégrations dans des instances d'observatoires formulées par les contributeurs à l'enquête publique seront transmises aux pilotes de ces observatoires.



NOTE



	➤ dans le choix des solutions alternatives et dans la mise en œuvre de CFAL en vue de la réduction du trafic de transit et interne à l'agglomération sur la rocade Est et l'A46 Sud; ➤ en ce qui concerne les voies réservées au covoiturage essentiellement pour l'A46, la rocade Est mais également pour les abaissements de vitesse ; ➤ pour connaître la forme prise par le levier de l'achat public pour favoriser la transition des flottes de transport de marchandises et des organisations logistiques vertueuses ; • Participation demandée : ✓ Par la SAS JALLON de St Priest pour : ➤ être intégrée à l'observatoire du transport de marchandises, ainsi qu'aux discussions relatives à SEFAL, aux voies réservées au covoiturage, aux conditions de distribution urbaine (P210) et aux réductions de vitesse sur les axes structurants (rocade Est, A46 Sud) ; ➤ que l'usage du levier de l'achat public pour favoriser la transition écologique des flottes soit clarifié, notamment sur les modalités envisagées : aides, crédits d'impôts, obligations, etc. ✓ pour que soit respectée la démocratie participative (prendre en compte l'avis des habitants, individuels, associations, ... et éviter d'imposer des décisions sans aucune consultation préalable) ; ✓ faire une consultation par quartier pour recueillir les avis ; ✓ n'a pas obtenu de réponses à ses appels et son courrier pour la suppression du bus 454 à Moiré ;	
--	--	--



NOTE



	• Pense que son observation ne servira à rien et appréhende chaque nouvelle décision du SYTRAL ; • doute sur la prise en compte des observations émises ; • Voudrait que l'enquête ne soit pas organisée uniquement pour respecter la procédure et mener à bien des projets autoritaires ; • Les personnes âgées et/ou à mobilité réduite semblent oubliées ; • Critique du principe de cette enquête publique ; • Calendrier de réalisation a des fins électorales ; • Opposition à la politique actuelle en matière de transports qui détruit la ville ; • Pas favorable à ce projet : vision écolo-Lyonnaise pour les Lyonnais du centre-ville ; • Les réponses aux enquêtes dans le bus sur les horaires, les fréquences (notamment pour le 62) ne sont pas suivies d'effet ; ce sont les passagers qui répondent, les mécontents ne répondent pas puisqu'il se débrouillent autrement en prenant leur voiture ; • Ce plan de mobilité mène à une impasse : réseaux en étoile avec des anneaux périphériques façon toile d'araignée ; • Le plan contribue à contraindre les capacités de déplacement des habitants et notamment ceux de la périphérie même proche de Lyon ; il est inégalitaire du fait de la concentration de l'argent public pour construire les autoroutes à vélos principalement utilisées par les habitants des villes-centre de la Métropole ; • Le bilan du PDU est réduit à une portion congrue et malgré les nombreux chiffres il manque ceux de part modale de 2022 et 2023 (en nombre, déplacements et km)	
	Considérations économiques Thème 10D (30 contributeurs)	
	• Contesté la politique appliquée vis-à-vis des nouveaux transports ; • Millions faciles ; • Non à l'écologie des riches ; • Rendre les transports en commun gratuits et de les rendre fréquents, à l'heure, sans panne et sécurisés coûterait moins cher que ce plan ; • L'argent n'est pas dépensé là où le public l'attend ; • L'augmentation de la part modale modes doux/transports collectifs	Le Plan de Mobilité fait l'objet d'une évaluation financière <i>a priori</i> (pages 238 à 249). « Les actions sous maîtrise d'ouvrage SYTRAL Mobilités ont fait l'objet d'une analyse permettant de vérifier la soutenabilité financière de la réalisation de l'ensemble des projets et actions sur la période 2025-2040 » (page 238). Ses investissements ont été calibrés pour atteindre des objectifs de réduction de la part de la voiture de moitié sur des segments bien identifiés (page 60) qui permettent une évolution de la part modale des TC de 16% en 2015 à 23% en 2040 en ce qui concerne le nombre de déplacements et de 25% en 2015 à 39% en 2040 en ce qui concerne le nombre de kilomètres parcourus (page 61), ce



NOTE



- est médiocre par rapport aux investissements consentis ; • Plutôt dépenser l'argent dans des projets que dans toutes ces études qui ne servent à rien ; • Les budgets pour les travaux sont dépassés ; • Budget de plus de 280 millions d'euros qui sera investi pour seulement 28 000 usagers attendus en 2030 : le vélo représente environ 3% des parts modales ; • Reconnaît qu'en matière financière les hypothèses sont difficiles à évaluer et note que les montants pour les projets de cars express sont questionnés au regard du coût du seul projet de BHNS de Trévoux ; • Concession dès son origine structurellement déséquilibrée donnée à Rhône Express ; renégocier l'indemnité de 40 millions d'euros du concessionnaire ; • Demande que des priorités soient définies compte tenu de la situation économique : ✓ conteste l'affirmation que l'économie locale poursuit sa croissance, permettant une augmentation régulière des sommes perçues des entreprises au travers du versement mobilité ; ✓ les collectivités auront moins d'aides de l'Etat ; ✓ conteste les estimations financières de Maitrise d'Ouvrage (ETAT, SNCF Réseau) ; ✓ conteste les estimations financières de Maitrise d'Ouvrage pages 243 à 249, à savoir SYTRAL MOBILITÉS et Métropole de LYON de 8 Milliards d'Euros ; • diminution des budgets alloués aux arrondissements de Lyon pour les voiries et piétons nécessaires pour garantir la "marchabilité" ; • Que soit prise en compte la situation économique du pays dans les dépenses de la Métropole ; • Aucune carte ne semble regarder l'échelle correcte (agglo de 3 millions d'habitants, noyau urbain de 1,5 millions qui devrait être la commune centre unique) ; • Critique les décisions prises ; • Critique la restriction de l'espace public ; • Fiabiliser l'existant (ponctualité, ajout de rames, correspondances) plutôt que de	qui représente des évolutions sans précédent dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités. La part de l'usage du vélo dans l'agglomération lyonnaise va passer de 2% des déplacements en 2015 à 17% en 2040, soit près de 650 000 déplacements quotidiens en plus en vélo, dont une grande partie devrait emprunter les Voies Lyonnaises qui constituent le réseau hyper-structurant au sein de la Métropole de Lyon. Le coût de l'ensemble des projets est détaillé (pages 243 à 246). Le BHNS Lyon-Trévoux, porté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes est bien différencié des autres opérations de CHNS, qui comprennent des aménagements plus mineurs, car circulant sur des voiries existantes. Le coût de la fiabilisation du réseau de transports collectifs est bien pris en compte, notamment au travers du plan de modernisation et de fiabilisation du métro évalué à 2 milliards d'euros (page 243). Les territoires en dehors de Lyon font l'objet de plusieurs projets d'envergure, comme les améliorations du réseau ferroviaire (évalués entre 6 et 9 milliards d'euros), le BHNS Lyon-Trévoux (192 M€), la liaison Crémieu/Meyzieu en tramway (150 M€), les tramways T6 Nord, T9, T10, T8, le BHNS Part-Dieu Sept Chemins Partiel, la ligne Lyon-Part Dieu vers Ecully, la liaison vers Rillieux-la-Pape, le confortement du T3 (coûts en page 244).
--	--



NOTE



	faire de nouveaux travaux (pour bus et tramway) ; • Conteste l'information de la page 99 du Plan de mobilité : Le réseau de Cars à Haut Niveau de Service (CHNS), hors de la Métropole de Lyon proprement dite, est à étudier, financer et gérer par la Région Auvergne Rhône Alpes et pas par SYTRAL Mobilités ; • Des problèmes avec des solutions existent qui ne demandent pas de travaux conséquents, pas de tunnel ni de pont... ; • Le plan: ✓ ne développe aucune action concrète pour équiper les territoires hors Lyon en équipements et services ; ✓ Ignore la question fondamentale des équipements des territoires hors Lyon en équipements et services et emplois ; ✓ dans son levier 2 ne parle que de déplacements et pas du tout de la répartition des services et des emplois, du réaménagement du territoire et de la planification urbaine ; ✓ ne propose rien dans la synthèse de l'axe 1 action 5 page 85 vis-à-vis du réaménagement du territoire et la planification urbaine qui encourage la proximité des lieux de travail" ; ✓ va coûter très cher qui sera encore aux dépens des Lyonnais ; ✓ arrêtez de rêver et tenez compte des vrais besoins des habitants ; ✓ est un beau projet de "bobo" retraités qui n'aura aucun dynamisme économique et social qui stigmatise et sectorise les familles du centre-ville ; ✓ ne prend en compte que l'offre de logement en faisant l'impasse sur l'offre économique et de services ; ✓ renforce la transformation des communes périphériques en villes dortoirs ; ✓ est une version bâtarde et stupide ; ✓ a été établi avec des données prises en compte sont celles d'une enquête Ménages/Déplacements datant de 2015 alors qu'il en existe des plus récentes du	
--	--	--



NOTE



	Plan de Déplacement Urbain de 2022 ; ✓ va défavoriser un grand nombre de la population non desservie par les tramways T2 et T5 ; • Conteste des Indications notées dans l'évaluation environnementale : ✓ le plan oublie totalement les habitations rurales et les activités rurales ; ✓ les orientations de la DTA ne sont pas prises en compte. Les notions d'aire urbaine lyonnaise et de premières et deuxième couronnes sont mal définies et sont une absurdité ; ✓ sur la présentation de L'extension de l'aire urbaine de LYON ; il ne sert à rien d'avoir une croissance démographique mais il faut préciser les priorités à privilégier	
Observations diverses	Travaux qui perturbent Thème 12A (14 contributeurs) • Les travaux impactent : ✓ tout le monde, y compris les commerçants (baisse de la fréquentation, perte de leur capital), et rend Lyon dissuasive pour les riverains, les touristes ; ✓ la circulation des bus, la rendant impossible, du fait de leur nombre qui sont en cours de partout, ajoutant de la pollution ; ✓ la circulation dans le quartier Monplaisir avenue des Frères Lumière et pour aller à Villeurbanne ; ✓ la sécurité dans leurs zones et pour la circulation des secours (L'hôpital Edouard Herriot, qui présente un service d'urgences est inaccessible en voiture) ; • Les travaux effectués à partir du numéro 1 de la Route de Strasbourg à Caluire sont négatifs pour la mobilité ; • Faire aboutir les travaux en cours et flabiliser l'existant, notamment pour les bus ; • Arrêter les travaux.	Les phases de travaux constituent toujours une période de gêne, qui expose également un peu plus les plus vulnérables. Le Plan de Mobilité prend en compte ces phases sous plusieurs aspects : - Afin de massifier les flux en amont et en aval pour réduire le nombre de véhicules en circulation. Les flux d'approvisionnement d'un même chantier mais émanant de plusieurs fournisseurs peuvent par exemple être consolidés sur un site dédié, à quelques kilomètres en amont du site de travaux situé en zone dense (page 89) - Les collectivités porteuses de projet devront mettre en œuvre des aménagements garantissant l'accessibilité de l'espace public durant les chantiers (page 162) - Lors de la conception opérationnelle de projets urbains « Les mouvements dits « serviciels » des artisans de chantiers devront également être pris en compte pour optimiser leurs déplacements et réduire leurs impacts » (page 82)
	Transports à la demande Thème 12B (13 contributeurs) • Offrir des moyens de déplacement aux handicapés à coupler avec les transports à la demande ; • Étendre les lignes vers les zones rurales ou mal desservies avec	Le Plan de Mobilité identifie bien le service de transport à la demande comme faisant partie des offres qui améliorent le maillage en transports collectifs du territoire, au même titre que les services de covoiturage et d'autopartage (page 106). La logique de ces services est d'apporter une solution de mobilité à des personnes qui n'en ont pas et d'améliorer les possibilités d'intermodalité avec des lignes fortes (train, CHNS) pour les habitants des territoires qui en



NOTE



	des minibus ou des lignes de transport à la demande ; - La Tour de Salvagny ne fait pas partie des communes de TCL à la demande ; - Des transports à la demande pour les retours tardifs dans l'Ouest Lyonnais à partir de Gorge de Loup ; - Mettre un transport à la demande pour desservir la ZAC la Fouillouse ZI Lumière à St Priest ; - Mettre des bus à la demande à la fin des spectacles et/ou cinémas, ou sorties.	sont éloignés ou les personnes travaillant dans des zones d'activités étendues. Les études sur l'évolution des services de transport à la demande sont en cours de réalisation dans l'objectif de mettre en œuvre des nouveaux services dès 2026. Des expérimentations dans certains territoires permettront d'apporter une première réponse aux besoins locaux de mobilité. Les services de transport à la demande sont très attractifs du point de vue des usagers, mais sont peu capacitaires : si le service est déclenché trop souvent, son coût augmente vite, et il convient alors d'analyser l'opportunité de le transformer en ligne régulière de transports collectifs. Les études menées actuellement, notamment dans le Beaujolais, permettront d'aborder précisément ces sujets. Le Plan de Mobilité porte comme objectif de développer les services de mobilité dédiés aux personnes en situation de handicap (pages 142-143). Ainsi, « la mise en œuvre d'un service dédié sur un périmètre plus large » sera étudiée. « Les réflexions prendront notamment en compte les éventuelles adaptations nécessaires des conditions d'usage en cohérence avec l'étendue de ce périmètre » ; Ce service dédié sera ensuite expérimenté et évalué afin d'identifier les possibilités d'extension ou de diffusion sur d'autres territoires (page 143).
	Tous modes de déplacement confondus Thème 12C (26 contributeurs)	
	- Conteste la politique appliquée vis-à-vis des nouveaux transports ; - Lyon n'est plus adapté pour les classes moyennes ; - Lyon devient ville dortoir ; - Lyon devient compliqué ; - Penser pratique et pas contraintes ; - Le trafic est pour les beaux quartiers ; - Se tourner vers les énergies propres ; - Pensez aux avantages que présentent les moteurs à 2 roues thermiques et électriques ; - Que signifie la transformation de la MG en Boulevard Urbain ? - Villes de banlieue à traiter différemment de Lyon ; - Changer le pont de Vaise ; - Laisser la liberté aux gens ; - La rentabilité ne doit pas être l'objectif ; - Assurer une vraie régulation de cette multitude de moyens de déplacements ; - Conteste le projet de zone Industrielle à l'entrée de Saint Bonnet de Mure ; - Le plan ne traite pas des poids lourds ; - L'évaluation environnementale ne précise pas comment les 680 000 habitants de Lyon et Villeurbanne seront évacués en cas de catastrophe (naturelle, technologique ou autres) ;	En ce qui concerne le trafic des poids lourds en transit, le Plan de Mobilité vise à « Réduire le trafic de transit et interne à l'agglomération sur la rocade Est et l'A46 sud en développant des solutions alternatives au tout routier dans le sud-est de l'agglomération et par la mise en œuvre du CFAL complet » (page 156). Pour cela le transport de marchandise ferroviaire et fluvial doit être développé (pages 146 à 149) et les capacités des voies empruntées aujourd'hui par ce trafic de transit pourront alors être ajustées « au fur et à mesure de la réduction du trafic qui est recherchée par l'ensemble des actions du Plan de Mobilité » (page 155) afin d'accompagner les objectifs de report modal fixés. Comme explicité en pages 15 à 21, la vision portée par le Plan de Mobilité est le fruit de la prise en compte des documents stratégiques portés par l'Etat (Stratégie Nationale Bas Carbone, Plan de Protection de l'Atmosphère, s...), la Région Auvergne-Rhône-Alpes (SRADDET) et les porteurs de Scot, mais aussi de l'ensemble des travaux partenariaux menés dans le cadre des 2 ans d'élaboration du document, aux niveaux politiques et techniques. Ceci garantit la bonne articulation des stratégies portées par les différents acteurs. L'articulation avec les projets régionaux sera notamment renforcée dans le cadre de la mise en œuvre du SERM. Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais fixe un cadre général aux politiques de mobilité du territoire et précise notamment les offres tous modes qui viendront relier les territoires entre eux. La Métropole de Lyon et les EPCI membres de SYTRAL Mobilités qui porteront des documents stratégiques de niveaux inférieurs (PLM, PLU, ...) ont participé activement à l'élaboration du document (cf. pages 26-27) afin de porter leurs enjeux propres et d'identifier les articulations entre les principes portés par le PdM et leurs futurs documents locaux qui viendront concrétiser ces principes au sein de leurs territoires. Le Plan de Mobilité donne par exemple plusieurs consignes précises en ce qui concerne l'élaboration des PLM (pages 79, 82, 108, 120, 121, 130, 144, 161, 167, 169).



NOTE



	- Le dossier ne précise pas quelles voies urbaines sont prévues et réservées pour permettre le passage massif d'évacuation de milliers de voitures ; - Supprimer les camions et le transit de la cohorte de caravanes étrangères sans même une vignette critique dans le tunnel de Fourvière ; - Interdire le transit de ces mêmes caravanes et camions sur les quais de Saône, la montée de Choulans, le point du jour et Tassin ; - S'intéresser à des solutions intermédiaires en première et deuxième couronnes (micromobilité) ; - Super également pour l'expérimentation du camion Renault oxygène en ville ; - Le besoin de réduire les déplacements doit être pris en compte dans les documents d'urbanisme ; - Pour le secteur de Saint Genis-les-Ollières : ✓ mobiliser les acteurs institutionnels autour des projets visant les infrastructures de transport (en s'appuyant sur la Conférence Territoriale des Maires du Val d'Yzeron) ; ✓ présentation de pistes d'action à l'échelle locale et celle du bassin de vie proposée par le « Collectif saint-genois du Pacte pour la Transition » - Souhaite que le Département facilite ce PdlM ; - Les objectifs du PMTL doivent être réellement intégrés dans les projets de voirie afin que tous les modes trouvent leur place(notamment vis-à-vis du pont de Vernalson pour qu'il reçoive la circulation d'une ligne de bus permettant de mettre en œuvre une liaison TC indispensable entre l'Est et l'Ouest.	L'évacuation des populations en cas de catastrophe (naturelle, industrielle, ...) est définie dans le plan ORSEC qui est élaboré par les services de la zone de défense Sud-Est et arrêté par le préfet. Il ne s'agit pas d'un des sujets qui doit être traité dans le cadre du Plan de Mobilité suivant l'article L1214-2 du Code des Transports.
	Réflexions sur l'enquête et le registre Thème 12D (36 contributeurs)	
	- Critiques positives : ✓ enquête bienvenue ; ✓ n'est pas satisfait de la situation actuelle et attend beaucoup de ce plan avec de l'argent mis au bon endroit ; ✓ la fusion SYTRAL TCL est une très bonne initiative ; ✓ objectifs ambitieux du plan mais il faudra communiquer pour faire changer les	L'association des élus, de la société civile et des citoyens a été réalisée en continu durant l'élaboration du Plan de Mobilité (pages 27 et 28). Ainsi, les élus du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités ont été réunis à 8 reprises au sein de 3 ateliers thématiques entre novembre 2022 et juin 2023. Cette association s'est poursuivie avec l'organisation de deux séminaires, élargis à d'autres élus locaux ne faisant pas partie du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités, le 16 mars 2023 et le 24 janvier 2024 (page 27).



NOTE



	habitudes, surtout en zone rurale (Haut Beaujolais) ; ✓ adhère au plan de mobilité avec des points à améliorer ; ✓ le groupe UESCC adhère globalement aux enjeux et objectifs de ce Pdm, considère les ambitions pertinentes et est satisfait des investissements prévus ou réalisés pour Caluire et le Plateau Nord, tout en faisant un certain nombre de propositions ; ✓ est favorable aux objectifs du SYTRAL à l'horizon des années 2030 et 2040 en précisant un certain nombre de demandes ; • Critiques négatives : ✓ moyens mis en œuvre pour permettre une participation effective dérisoires et trop limitées dans le temps et l'espace ; ✓ format de l'enquête ridicule ; ✓ plutôt afficher une ambition à la hauteur des attentes des Lyonnais que de vouloir réduire l'utilisation de la voiture et mettre l'argent au bon endroit ; ✓ indique que le formulaire (registre ??) ne fonctionne pas ; ✓ pourquoi les communes de Civrèux d'Azergues, Lissieu, Bois-Dieu ne sont pas incluses dans ces consultations ? ✓ la situation n'avance pas (grand débat en 2006) ; ✓ craint que les avis ne soient là que pour la forme ; ✓ tout est fait pour qu'on ne comprenne pas ; l'avis des habitants ne sert à rien (pages 98 à 103 de l'annexe accessibilité) ; ✓ conteste le périmètre du territoire à gérer par SYTRAL Mobilité à limiter au périmètre du PDU 2017/2030 ; le reste doit être géré par le Département du Rhône, la Préfecture du Rhône et la Région AuRA ; ✓ il faudrait faire une enquête sur la répartition de l'emploi sur le territoire et non pas sur la mobilité : les emplois n'ont pas été développés dans les villes nouvelles ; ✓ contestation et remarques sur plusieurs affirmations de l'évaluation environnementale : ➢ n'est pas d'accord avec la notion de	Répartis en six thématiques, dix-huit séances de travail ont été organisées rassemblant les techniciens de structures publiques (Etat, Région, Département, collectivités locales, CCI, Chambre de métiers, Ademe), des associations, des acteurs privés et des universitaires. L'objectif de ces groupes de travail était d'alimenter les séances de travail organisées avec les élus et de s'en nourrir en retour, à partir des orientations qui s'en dégagent (page 27). La démarche de diagnostic du Plan de Mobilité s'est notamment appuyée sur 5 groupes de travail citoyens, constitués par zones géographiques afin de bien prendre en compte les spécificités territoriales et par classes socio-professionnelles de façon à intégrer les spécificités individuelles. A la suite de ce travail de diagnostic, la concertation publique s'est déroulée en deux phases distinctes : ■ Une concertation préalable environnementale, organisée du 9 janvier au 10 mars 2023. La mise en place d'une plateforme collaborative sur Internet a notamment permis de capitaliser les avis et opinions du public sur les grands enjeux environnementaux en lien avec le système de mobilité ; ■ Une concertation citoyenne, organisée du 9 mai au 2 septembre 2023. L'objectif de cette concertation était de recueillir les avis et opinions du public sur les solutions à apporter pour répondre aux enjeux identifiés. Lors de cette concertation, en plus d'une plate-forme collaborative sur Internet, un panel citoyen a été organisé. Celui-ci regroupait 29 citoyennes et citoyens, d'origines et de milieux divers, et s'est réuni six fois entre mai et juillet 2023. Il a permis de faire émerger un avis circonstancié sur les problématiques de mobilité, élaboré directement par les citoyens et qui a nourri la suite de la démarche. De plus, deux séances de travail ont été menées plus spécifiquement sur la logistique et l'intermodalité, en associant les techniciens des collectivités voisines et les acteurs socio-économiques concernés par ces thématiques. Enfin, trois conférences débats ont été proposées afin d'amener le public à échanger autour d'une présentation de l'avancement du Plan de Mobilité et de thématiques éclairées par des experts. Comme indiqué en page 66 « Les territoires constitutifs du ressort territorial de SYTRAL Mobilités sont dynamiques et poursuivent leur développement démographique. Selon les projections de l'INSEE, la population de ces territoires devrait continuer à augmenter de 0,25 % par an (scénario Omphale dit « central ») d'ici à 2040 ce qui portera la population des territoires lyonnais à quasiment 2 millions d'habitants. En parallèle de cette croissance démographique, une tendance de fond est observée depuis plusieurs décennies avec une baisse continue de la mobilité individuelle (nombre de déplacements moyens réalisés quotidiennement par personne) dans l'ensemble du ressort territorial de SYTRAL Mobilités. Ainsi, le croisement de la croissance démographique et l'hypothèse d'une poursuite de la baisse de la mobilité individuelle devrait conduire à une quasi-stabilité du nombre total de déplacements à l'échelle du ressort territorial entre 2015 et 2040 ». L'articulation entre le Plan de Mobilité et le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement a été évaluée dans le cadre de l'évaluation environnementale (page 62 de l'évaluation environnementale) qui en note que « Le Pdm concourt aux objectifs du PPBE en diminuant le trafic de la voiture solo, en abaissant les vitesses (voies structurantes et centres-villes, centres-bourgs) ». De manière générale l'évaluation environnementale indique (page 43 de l'évaluation environnementale) que « Le bruit fait partie des nuisances qui ont orienté la définition du Pdm : Les opérations de requalification des autoroutes et VSA, la diminution des vitesses en généralisant les zones 30 favoriseront le cadre de vie, et
--	--	---



NOTE



	concentration des fonctions de commandement dans l'Agglomération Lyonnaise et pense qu'elle n'a pas sa place dans ce Pdm ; ➤ l'électrification du parc des bus a été totalement oubliée ; ➤ Il n'est pas démontré que le scénario Transition énergétique électrique du parc roulant (TE) engendre une augmentation de la demande en raison d'une forte périurbanisation ; ➤ le choix du scénario dit report modal massif est biaisé ; un mix des scénarios n'a pas été étudié ; pour provoquer le report modal massif pour le Nord et le Val de Saône il faudrait une offre TC bien plus attractive que ce qui est prévu ; ➤ l'optimisation du foncier pour la création et l'extension des PAGE-R et des nouvelles voiries d'accès est valable aussi pour le scénario RMM ; ➤ le risque Prévention des ruptures d'alimentation électrique est le même pour les trois scénarios TE, MR, RMM ; ➤ le Risque technologique (TMD) est le même pour les trois scénarios TE, MR, RMM ; ➤ on ne parle pas des risques d'accidents trottinettes/vélos/piétons/bus/voitures, où le scénario RMM est le plus mauvais ; ➤ l'analyse concernant les enjeux environnementaux propres à Natura 2000 n'est pas objective et est délibérément orientée vers le scénario RMM ; ✓ les cartes du bruit liées au développement des transports / fréquences ferroviaires ne sont pas	notamment la diminution du bruit. Le Pdm prévoit dans l'évaluation à 5 ans le suivi de la population exposée à des bruits de plus de 70 dBA » Dans le cadre de l'évaluation environnementale, le Plan de Mobilité représente des solutions de substitution raisonnables destinées à montrer d'autres trajectoires possibles qui auraient pu amener à des résultats similaires du point de vue environnemental et en ne plaçant pas sur un même niveau les objectifs d'équité sociale et territoriale ou encore de sincérité financière de financement des projets inscrits au Plan de Mobilité. Tous les scénarios intègrent le renouvellement du parc de bus et de cars, avec 100% de motorisation électrique ou bioGNV en 2035 (page Parmi ceux-ci un scénario mettant fortement l'accent sur le renouvellement du parc automobile individuel, notamment vers la motorisation électrique, a été étudié. Par le fort développement de la mobilité individuelle qu'il propose, ce scénario amplifie la tendance actuelle de périurbanisation qui amène à l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus sur le territoire (page 248 de l'évaluation environnementale). Le scénario « Report Modal Massif » comprend à la fois des mesures du scénario « Transition énergétique du parc roulant » (200 000 véhicules électriques prévus en 2040, contre 600 000) et du scénario « Extension métro + RER » (mise en œuvre de l'offre RER, retardée de 5 ans). Le Plan de Mobilité se base essentiellement sur le scénario « Report Modal Massif » mais prend également en compte les impacts des autres scénarios (page 277 de l'évaluation environnementale). Les 3 scénarios ont été analysés du point de vue de plusieurs critères (pages 248 à 268 de l'évaluation environnementale), notamment les risques de rupture d'alimentation électrique (qui, du fait du nombre de véhicules électrique pénalise fortement le scénario « Transition Énergétique des véhicules ») et technologiques (qui pénalise également le scénario « Transition Énergétique des véhicules », notamment par le nombre de véhicules important qui traverse la vallée de la chimie et de la congestion qui y restera conséquente), mais aussi de santé et cadre de vie concernant l'accidentologie (qui pénalise également le scénario « Transition Énergétique des véhicules », notamment car le nombre de voitures augmente par rapport à la situation actuelle, augmentant ainsi le nombre d'accidents mortels, au contraire du scénario « Report Modal Massif » qui peut augmenter le risque d'accidents avec entre vélos et piétons, rarement mortels car les masses entrant en choc étant moins importante et à vitesse plus réduite)
--	---	--



NOTE



	produites dans le PDM (réduire le bruit) ; ✓ le plan ne prend pas suffisamment en compte les spécificités des zones industrielles et logistiques, ni les réalités des flux de salariés ; ✓ malheureusement rien de très nouveau dans ce plan de mobilité pour la commune de Mions ; • Autres réflexions : ✓ est surpris que la CCPA se soit si peu exprimée sur ce plan ; ✓ conseille de lire le Pdm et d'apporter des contributions ; ✓ regret que la commune de Lozanne n'ait pas annoncé cette enquête sur l'application Panneau Pocket ; ✓ demande que soit corrigée l'affirmation indiquant que le Val de Saône et les Monts d'Or sont des paysages urbains et périurbains (§1.2. page 23 du résumé non technique de l'évaluation environnementale) ; ✓ récapitule les résultats des différents scénarios évaluant les projections démographiques à l'horizon 2040 mais précise que la croissance démographique passée de la métropole de Lyon n'est pas une tendance éternelle ; ✓ est d'accord avec les objectifs de ce plan mais il doit être amélioré en approfondissant le scénario pour le rapport modal : le train ayant ses limites, l'offre TCL insuffisante et l'usage de la voiture reste indispensable ; ✓ Ne trouve rien d'explicite sur Bron.	
Hors sujet	Réflexions hors sujet Thème 13 (1 contributeurs)	
	• La limitation dans les PLU à 1 place par logement d'habitation (et à 0,5 place par logement social) • est une absurdité et une atteinte inacceptable aux libertés ; • Le développement de l'urbanisme est une pollution monstrueuse	En application de l'article L1214-4 du Code des Transports le Plan de Mobilité « délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme ». En ce qui concerne les normes de stationnement à prendre en compte dans les Plans Locaux d'Urbanisme pour les secteurs situés à moins de 500 mètres d'une gare, le Plan de Mobilité s'appuie sur le contenu de l'article L151-36 du Code de l'urbanisme qui stipule que « pour les constructions destinées à l'habitation (...) situées à moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre et dès lors que la qualité de la desserte le permet, il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement. »



NOTE



		En complément, il est utile de préciser qu'il ne s'agit pas de prescrire un nombre maximum de places de stationnement par nouveau logement mais bien de fixer un plafond pour le nombre minimal de places qu'un Plan Local d'Urbanisme peut exiger. C'est-à-dire qu'il ne pourra pas être exigé la construction de plus d'une place de stationnement par logement à proximité des gares. Un particulier ou un promoteur pourra tout à fait en réaliser davantage s'il le juge utile, pour son confort d'usage du logement ou pour faciliter la commercialisation des logements.
--	--	---



NOTE



3. Réponses du maître d'ouvrage aux questions de la commission d'enquête :

3.1. 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 ? »

SYTRAL Mobilités a initié début 2025 une phase de préfiguration du dispositif de contrat d'axe, inscrit à la fois dans les projets de Plan de Mobilité des territoires lyonnais et de Schéma de Cohérence Territoriale (Scot) de l'Agglomération lyonnaise.

Cette préfiguration s'appuie sur l'analyse de démarches similaires mises en œuvre dans d'autres agglomérations françaises : Grenoble (ligne de tramway E), Toulouse (Linéo 10, métro C), Île-de-France (prolongement de la ligne 11 du métro). Ces exemples mettent en avant l'intérêt du contrat d'axe pour élaborer une stratégie urbaine autour d'une future infrastructure structurante et pour décliner dans le temps les moyens de sa mise en œuvre.

Dans les cas analysés, cette stratégie et les engagements qui en découlent sont coconstruits entre l'Autorité Organisatrice de la Mobilité, l'intercommunalité et les communes concernées. Ces contrats associent également les syndicats mixtes porteurs de SCoT et, selon les cas, l'Etat, la Région et les Départements concernés. Les engagements mutuels inscrits dans ces contrats d'axe traitent principalement de la réalisation et de l'insertion urbaine de l'infrastructure de transport, des aménagements pour les modes actifs autour des futurs arrêts, des objectifs d'intensification urbaine et des moyens de leur mise en œuvre.

Ces retours d'expérience montrent la plus-value d'un contrat d'axe pour fixer un cadre commun et multithématique pour optimiser l'insertion d'une offre structurante de transport collectif et pour alimenter les différentes phases du projet. 10 ans après sa signature, l'évaluation du contrat d'axe de la ligne de tramway E à Grenoble a par exemple mis en évidence des résultats probants vis-à-vis des enjeux d'intensification urbaine, avec 97% des logements réalisés par rapport à l'objectif fixé.

Les enseignements tirés de ce benchmark ont été largement partagés avec la Métropole de Lyon et le SEPAL, syndicat mixte porteur du Scot de l'Agglomération lyonnaise. Ils ont permis de définir de premières pistes pour mettre en œuvre le dispositif sur le territoire.

Ces contrats d'axe seront déclinés opérationnellement autour de trois types de projets :

- Ceux dont le mode et le tracé restent à définir : par exemple, le prolongement potentiel du Tramway Express de l'Ouest Lyonnais vers Craponne ou la nouvelle ligne structurante Part-Dieu Plateau nord ;



NOTE



- Ceux actuellement en phase d'études préliminaires : par exemple, le tramway T8 ou le prolongement du BHNS entre Sept-Chemins et Parilly ;
- Des projets de lignes de cars à haut niveau de service, pour une expérimentation de protocoles spécifiques autour de certains arrêts.

La préfiguration du dispositif se poursuit, avec l'appui de l'Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise, notamment pour la définition de la méthodologie à déployer. L'élaboration d'un contrat d'axe démonstrateur est prévue et sera engagée courant 2026, avec la Métropole de Lyon, le SEPAL et les communes concernées.

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

« Il existe aujourd'hui une agence des mobilités au sein de la Métropole de Lyon ouverte en septembre 2022, il s'agit donc d'un service qui relève de la collectivité (coût annuel indiqué : 1 million d'euros).

Que pouvez-vous nous dire de son bilan (actions menées, résultats), sachant que vous souhaitez développer cette présence sur le territoire de SYTRAL Mobilités (3 agences à l'horizon 2030), et que son financement, ses moyens de fonctionner relèveront donc a priori des collectivités ? »

L'Agence des mobilités de la Métropole de Lyon a été créée en 2022 et se tient au service des particuliers et des professionnels, y compris des territoires extérieurs à la Métropole, pour un accompagnement et un conseil personnalisés. En 2024, plus de 1200 rendez-vous de conseil en mobilité ont été tenus et plus de 2600 personnes ont été reçues en agence. Au-delà de l'Agence située à Lyon, une cinquantaine de permanences délocalisées ont été organisées à Villeurbanne, Oullins-Pierre-Bénite et Saint-Fons.

En matière de conseil en mobilité pour les employeurs, l'Agence des mobilités de la Métropole de Lyon a accompagné en 2024 près de 40 entreprises dans leur démarche et a organisé plus de 70 stands en entreprises ainsi qu'une dizaine de webinaires ou conférences. SYTRAL Mobilités accompagne en parallèle toutes les entreprises situées dans le reste de son ressort territorial : 18 Plans de Mobilité Employeurs sont ainsi en cours de réalisation et l'objectif est d'en accompagner une trentaine dès cette année.

La Chambre de Commerce et d'Industrie Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne et la Chambre de Métiers et de l'Artisanat Lyon Rhône disposent en complément de deux conseillers en mobilité financés par la Métropole de Lyon pour conseiller les entreprises. Au-delà de la mobilité liée à l'emploi, l'Agence des mobilités conduit également des actions en matière de mobilité scolaire, organise des sessions de vélo-école et apporte son soutien aux publics précaires, notamment en matière de mobilité solidaire.



NOTE



Tous ces dispositifs ont effectivement vocation à essaimer à l'échelle du ressort territorial, ce qui est donc déjà le cas en matière de mobilité pour les employeurs, intégralement financé par SYTRAL Mobilités. Plus largement, un schéma d'accueil des Agences des mobilités est en cours de définition par SYTRAL Mobilités en lien notamment avec ses membres. Il permettra de préciser les modalités et le calendrier de cette extension territoriale en s'appuyant dans un premier temps, comme indiqué en page 189, sur les agences commerciales du réseau TCL unifié.

En complément, d'ici 2030, ce sont trois agences mobiles qui seront déployées (cf. photo ci-dessous de l'agence mobile TCL existante) et non trois agences « en dur » comme le laisse entendre la formulation de votre question.



La première agence TCL mobile – source : SYTRAL Mobilités

3.3. Observatoires :

« Il y a création (ou développement pour l'un), d'observatoires :

- Observatoire du stationnement (Lever 3, Axe 3, Action n° 3) :
 - Observatoire de l'activité des taxis et Voitures de Tourisme avec Chauffeur (Lever 3, Axe 5, Action n° 2) :
 - Observatoire du suivi des accidents (Lever 4, Axe 3, Action n° 1) :
 - Observatoire du transport de marchandises (Lever 4, Axe 6, Action n° 1), il s'agit a priori de développer et élargir à l'ensemble des EPCI un outil déjà existant.
- Les intentions sont bien exprimées pour chacun, mais quelles formes auront ces observatoires, avec quels moyens vont-ils fonctionner (humains, financiers), s'agit-il de moyens supplémentaires, et de qui relèveront-ils ? »

Pour ce qui concerne les observatoires du stationnement, de l'activité des taxis et Voitures de Tourisme avec Chauffeur (VTC) et du suivi des accidents, la Métropole de Lyon dispose d'ores et déjà d'outils de suivi à l'échelle de son territoire.



NOTE



SYTRAL Mobilités va piloter, avec l'appui de ses membres, un travail d'élargissement de ces outils à l'échelle de son ressort territorial. Pour ce qui concerne le sujet du stationnement et celui des taxis et VTC, au-delà du territoire de la Métropole de Lyon cette observation concernera essentiellement les principales polarités urbaines du territoire. Le suivi des accidents fait quant à lui également l'objet d'un suivi à l'échelle du Département du Rhône et pourra donc être homogénéisé à l'échelle du ressort territorial de SYTRAL Mobilités. L'Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise, financée pour une part importante par la Métropole de Lyon et SYTRAL Mobilités, pourra être mobilisée pour organiser, accompagner voire réaliser ce travail, l'observation constituant un axe majeur de son programme de travail partenarial.

C'est d'ailleurs déjà le cas pour ce qui concerne l'observation du transport de marchandises puisque l'Agence d'urbanisme a travaillé à l'élaboration du Schéma logistique des biens et des services de la Métropole de Lyon. Les données mobilisées pour effectuer ces travaux ont été recueillies à l'échelle d'un territoire très vaste, celui de l'aire métropolitaine lyonnaise. L'Agence d'urbanisme est désormais missionnée pour concrétiser et pérenniser cette observation au travers de l'Observatoire logistique des biens et des services, qui sera construit à l'échelle de l'aire métropolitaine et concernera a minima celle du ressort territorial de SYTRAL Mobilités pour les données les plus délicates à mobiliser.

3.4. Place des trajets domicile-travail dans les déplacements :

« Dans la pratique de l'autosolisme, les trajets domicile-travail occupent une place importante. A la lecture du Plan de Mobilité, ce sujet est peu évoqué au plan des transports en commun.

La solution proposée de partage de véhicules entre entreprises d'une même zone d'activités a-t-elle été élaborée en partenariat avec des entreprises ? »

Comme indiqué en page 36 du projet de Plan de Mobilité, les déplacements entre le domicile et le lieu de travail occupent effectivement une place importante puisqu'il s'agit des déplacements les plus longs (49% des déplacements de plus de 10 km) et qui se concentrent aux heures de pointe : il s'agit bien des déplacements pour lesquels les offres de mobilité mises en place dans les territoires lyonnais permettent de répondre en priorité, en particulier les transports collectifs qui sont dimensionnés pour répondre justement aux besoins en heures de pointe.



NOTE



Ceci étant, les déplacements domicile-travail ne représentent globalement que 29% de tous les déplacements effectués dans le territoire et l'objectif du projet de Plan de Mobilité est justement de chercher désormais à répondre à l'ensemble des besoins de mobilité, y compris aux heures creuses, tôt le matin ou tard le soir, pendant les week-ends et vacances scolaires. Il s'agit que les transports collectifs, tout comme les mobilités actives ou partagées, soit perçus et puissent être utilisés pour toute une panoplie de déplacements au-delà des seuls déplacements vers le lieu de travail. Les offres de mobilité mises en place doivent ainsi être perçues comme un gage en matière de liberté de déplacement, à l'instar du rôle que joue souvent la voiture aujourd'hui.

Concernant le potentiel développement de l'autopartage en zones d'activités pour permettre une mutualisation des flottes de véhicules entre entreprises, il s'agit bien, comme indiqué en page 179, d'expérimenter et de soutenir de tels projets. Il s'agit donc bien de mobiliser des entreprises intéressées, que ce soit pour des raisons environnementales, de facilitation de la mobilité de leurs salariés, de maîtrise de leur occupation foncière ou bien de recherche d'économies financières. Ce type de projet peut voir notamment le jour dans le cadre de réflexions conduites pour un Plan de Mobilité Inter-Entreprises, qu'il soit accompagné par la Métropole de Lyon ou par SYTRAL Mobilités.

3.5. Organisation du travail :

« Les organisations du travail, évoluent rapidement, un certain nombre d'entreprises reviennent déjà sur le télétravail qui avait suivi le Covid, est-ce vraiment pertinent ? (Lever 1, Axe 1, action 5) »

Un document de programmation et de planification tel que le Plan de Mobilité n'a pas ou très peu de prise sur l'organisation du travail souhaitée par les entreprises. Comme vous l'indiquez, le télétravail a connu un très fort développement durant la crise sanitaire de 2020-2021 et un certain nombre d'entreprises ont depuis souhaité limiter son usage par rapport aux pratiques mises en œuvre lors de cette crise.

En matière de déplacements, il est clair que le développement du télétravail a un impact perceptible sur les flux mesurés, en particulier aux heures de pointe. L'action 5 de l'axe 1 du levier 1 (Développer les centres de coworking/bureaux partagés pour réduire les déplacements domicile – travail) a justement pour vocation de proposer des espaces répartis dans le territoire afin de faciliter sa pratique. Les activités de coworking / bureaux partagés reposent néanmoins sur un modèle économique qui peut être fragile et dépendre fortement des évolutions dans l'activité économique ou des modalités d'organisation du travail conduites par les grandes entreprises en matière de télétravail.



Note interne du 23/05/2022

109

NOTE



Il convient de préciser en complément que tous les impacts du télétravail en matière de mobilité ne sont pas complètement circonscrits. Des études conduites sur la question concluent par exemple que la pratique du télétravail génère des déplacements supplémentaires dans la journée, qui n'auraient pas été effectués sinon : on parle alors d'effet rebond dont le bilan, notamment en matière d'émissions de polluants et de gaz à effet de serre, n'est pas à prendre en compte que positivement.

3.6. Logistique urbaine :

« Gestion du dernier kilomètre : comment ont été élaborées ces actions, les entreprises de la logistique, les commerçants et sociétés livrées, les entreprises du bâtiment, et de génie civil ont-elles été consultées ? »

Comme indiqué dans le projet de Plan de Mobilité, les actions prévues concernant la logistique, le transport de marchandises, et plus particulièrement la gestion du dernier kilomètre, s'appuient largement sur les travaux conduits par la Métropole de Lyon pour l'élaboration de son Schéma logistique des biens et des services.

Ces travaux ont été largement partagés au sein de l'instance logistique mise en place par la Métropole et qui réunit, deux fois par an, environ 150 acteurs publics et privés en lien avec la logistique urbaine. L'objectif est bien de faciliter et d'optimiser l'activité des entreprises exerçant leur activité dans des territoires au sein desquels les contraintes sont multiples, parmi lesquelles la faible disponibilité d'espaces publics, les progrès nécessaires en matière de qualité de l'air ou encore de diminution des nuisances sonores.

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

« Comment ont été élaborées les actions de cet axe ?

L'action 1 veut expérimenter un système de labellisation, or des labels, des certifications existent déjà, le bénéfice supposé justifie-t-il une nouvelle norme, des nouvelles démarches pour les entreprises, donc des surcoûts ? »

Tout comme pour la question précédente, ces actions s'appuient sur les travaux conduits par la Métropole de Lyon dans son Schéma logistique des biens et des services. Comme indiqué dans le projet de Plan de Mobilité, l'expérimentation prévue a pour objectif d'aller plus loin que les certifications et labels existants afin d'accompagner les politiques publiques mises en œuvre dans le territoire. Il s'agit bien de co-construire cette expérimentation avec les acteurs économiques du territoire afin de valoriser les actions déjà conduites par certains d'entre eux, les rendre lisibles au plus grand nombre et les accompagner le cas échéant par des avantages restant à identifier (facilités d'accès, aides, ...).



NOTE



La seconde action de cet axe concerne plus spécifiquement la gestion de la commande publique qui génère une part importante de l'activité de nombreuses entreprises, en particulier en matière de construction de bâtiments, de travaux publics ou de services, activités à fort impact en matière de logistique et de transport de marchandises. Là encore, il s'agit d'inciter les acteurs concernés à faire évoluer leurs pratiques en la matière afin d'optimiser ces impacts et de leur accorder un accès privilégié aux appels d'offre et marchés gérés par les collectivités.

3.8. Mise en œuvre et suivi du Plan :

« Vous évoquez d'associer des citoyens à la définition et à la réalisation de projets, ce qui est pertinent.

Prévoyez-vous d'associer les acteurs économiques du territoire (commerçants, entreprises, artisans, transporteurs...chambres consulaires), dont vous dites que le versement mobilité apporte un peu plus de 30% des recettes, et dont l'activité génère une bonne part des déplacements, et si oui sous quelle(s) forme(s) ? »

Au-delà des éléments indiqués en pages 254 à 258 du projet de Plan de Mobilité, 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. Des dispositifs tels que les comités de mobilité mis en place par SYTRAL Mobilités ou bien son comité des partenaires pourront ainsi être mobilisés pour partager les modalités de cette mise en œuvre.

Pour ce qui concerne la définition et la réalisation des différents projets à proprement parler, des dispositifs de concertation spécifiques sont mis en place pour chacun d'entre eux. Pour ce qui concerne les projets portés par SYTRAL Mobilités, l'association des acteurs économiques directement concernés est une préoccupation constante pour laquelle il s'agit de concilier le nécessaire accompagnement des potentiels impacts négatifs liés au projet, en phase de chantier ou une fois mis en œuvre, et les gains que les acteurs économiques pourront en tirer par ailleurs.



NOTE



3.9. Gouvernance et efficacité :

« A la lecture du Plan de Mobilité, il est indiqué pour chaque action, le ou les pilotes, et les partenaires, la commission s'interroge donc sur le mode de fonctionnement qui sera mis en œuvre, qui sera décisionnaire, l'AOM aura-t-elle finalement le pouvoir de décision ? »

Comme indiqué en réponse à la question précédente, le dispositif précis de suivi de la mise en œuvre des actions inscrites dans le projet de Plan de Mobilité est en cours d'élaboration. Il s'agira effectivement de garantir, en lien avec les différents maîtres d'ouvrage concernés, que les actions sont déployées dans le calendrier prévu. SYTRAL Mobilités, en tant que porteur du projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais, animera les scènes partenariales nécessaires à sa bonne mise en œuvre.

Plus précisément par rapport à votre question, le principe constitutionnel de subsidiarité entre collectivités leur confère un principe de libre décision par rapport à la conduite des projets entrant dans leur champ de compétences. SYTRAL Mobilités doit donc 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.

3.9 « Comment sont impliqués les services de l'Etat (DREAL) en charge notamment des zones protégées de captages et autres contraintes, dans la définition et l'étude des axes structurants envisagés dans le Plan. »

Comme pour tout projet d'infrastructure ou d'aménagement ayant un impact potentiel sur l'environnement, notamment pour ce qui concerne des zones protégées de captage, les services de l'Etat sont bien évidemment associés à leur définition. De tels projets font l'objet d'obligations réglementaires, en particulier pour ce qui concerne la bonne application de la Loi sur l'eau, dans le cadre desquelles tous les impacts sont analysés pour les éviter, les minimiser ou en dernier recours les compenser. Nécessitant de plus une Déclaration d'Utilité Publique, ils font l'objet d'enquêtes publiques co-organisées par leur maître d'ouvrage et les services de l'Etat, permettant de garantir la meilleure prise en compte des impacts environnementaux.



NOTE



Enfin, l'essentiel des projets inscrits dans le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais ont vocation à être réalisés de manière à minimiser leur impact, notamment en matière de consommation foncière. Qu'il s'agisse des axes structurants que constituent les lignes de cars à haut niveau de service ou bien le réseau cyclable programmé dans le Plan de Mobilité, comme indiqué en page 105, il s'agira « pour chaque projet, d'éviter les secteurs à plus forts enjeux environnementaux (...) et de rechercher des solutions visant à optimiser la consommation foncière. » L'essentiel de ces projets seront réalisés sur voirie existante pour minimiser ce type d'impact.

3.10 « Comment, en particulier, ces projets structurants sont-ils intégrés dans les projets globaux d'aménagement du territoire vis-à-vis de la protection de la nature, de l'agriculture, de l'eau, etc. »

Comme abordé dans la réponse à la question précédente, tous les projets structurants font l'objet d'études et de procédures dédiées permettant de garantir la bonne prise en compte des impacts environnementaux potentiels. Quant aux projets globaux d'aménagement du territoire, ils se concrétisent notamment au travers des schémas de cohérence territoriale que le projet de Plan de Mobilité a bien évidemment pris en compte. Ainsi, les projets programmés et dont le cadre précis reste à définir seront mis en œuvre dans le respect des mesures de protection de la nature mis en œuvre au niveau local comme au niveau national.

