

1. PRESENTS :

Jean-Charles KOHLHAAS, VP Transports Métropole Lyon et SYTRAL.

Pierre BALLELIO, Président Communauté Communes Pays d'Ozon

Jean-Jacques BRUN, Conseiller Départemental du Rhône

Jean-Luc FUGIT, Député 11^{ème} circonscription.

Paul VIDAL, Président CC Est Lyonnais, et Conseiller Régional délégué aux Transports

Alain VIOLLET, Maire de Corbas, représentant des communes Métropole Mions, St-Priest, Corbas

Raymond DURAND, Maire de Chaponnay, notre hôte

Gilles RENEVIER Président FRACTURE et RESPECT ENVIRONNEMENT

Fabienne MARGUILLER Vice-Présidente FRACTURE

Gilbert BARNACHON Président FER AUTREMENT

Julien VEAUX FER AUTREMENT

Philippe VARIGNY Président ADEC

Gérard LAROZE Président APACHE

Stéphane MEYER Président COVIFER

Jacques DUNAND Président MCN

Pascal MUGNIER MCN

Bruno VANANTY APACHE

Excusés :

Raphaël IBANEZ Président de PARFER

Thierry KOVACS, Pdt Syndicat Mixte Transports de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT-AML).

Frédéric AGUILERA, VP Transports Région Auvergne Rhône-Alpes.

2. INTRODUCTION :

Accueil de **Raymond Durand**.

Gilles Renevier et **Fabienne Marguiller** rappellent les objectifs de la réunion puis présentent le contexte de la loi LOM et celui de la mise en place de la Zone à Faible Emission. Ensemble ils font un état des lieux des transports en commun dans le Sud-Est lyonnais et mettent en évidence les solutions de mobilités à défendre pour les secteurs complémentaires qui composent notre territoire.

3. Secteur Toussieu / Saint-Pierre de Chandieu :

Paul Vidal évalue que l'offre en transports en commun de la CCEL est moins pauvre que celle de la CCPO. L'offre est en étoile, donc il estime qu'elle manque plutôt de transport transversal.

Au niveau des pistes cyclables, le CCEL a un plan assez ambitieux de pistes cyclables en voie dédiée et sécurisée, encore faut-il que les villes voisines effectuent les jonctions par la suite pour avoir une continuité.

Le principal projet de la CCEL secteur Toussieu/Saint-Pierre-de-Chandieu concerne la réouverture de la gare ferroviaire de Toussieu/Chandieu. Il faudra 5 à 6 millions d'€ et 2 à 3 ans pour réaménager la gare. Pour Paul Vidal, le but est de mettre en place des trains aux heures de pointe le matin et le soir et un peu à midi.

Pour **Jean-Charles Kohlhaas**, il faut avoir un plan plus ambitieux avec un cadencement plus élevé toute la journée.

Paul Vidal pense que partir sur une offre de ce type serait coûteuse, il vaut mieux être plus modeste. Il insiste sur le fait que les voies routières sont quant à elles saturées aux heures de pointes, mais pas toute la journée.

Pour la SNCF, le doublement des voies pour créer des voies de délestage n'est pas nécessaire car le problème de gêne pour les autres trains subsisterait lors du redémarrage des rames. Par ailleurs, le doublement des voies sur l'ensemble de la ligne devrait se faire pour 2035/2040... ce qui pourrait être un danger avec le raccordement du CFAL-Nord. Afin d'avoir une ligne ferroviaire entre St-Etienne et Saint-Exupéry, le maire de Saint-Etienne se dit même prêt à financer une partie du projet du CFAL-Sud (donc le tracé dans la vallée de l'Ozon et Sibelin) ... Paul Vidal suit de près ce dossier

Pour la Région, le Département du Rhône, les Communautés de Communes, la Métropole de Lyon, Député, et associations présentes => l'ensemble des participants est contre un CFAL-Sud sur le tracé proposé et ils soutiennent une ligne en parallèle à la ligne LGV.

Pour **JC Kohlhaas**, l'offre de transports doit être complète et utilisable le week-end et pour les loisirs, et non-pas uniquement à des fins utilitaires pour les jours de travail. En effet contrairement à une idée reçue, les Transports en Commun sont utilisés à 45 % pour les loisirs/santé tandis qu'ils le sont à 15% pour les études et à 40 % pour le travail. Donc il estime qu'il faut une offre de Transports en Commun en horaires larges et tous les jours.

La mise en place d'un ticket unique SYTRAL et TER est imminente en 2022 pour la zone Métropole et elle sera élargie en 2023 à toute la zone couverte par l'AOMTL futur « grand » SYTRAL à partir du 1^{er} janvier 2022, c'est-à-dire la nouvelle Autorité Organisatrice des Mobilités des Territoires Lyonnais) avec des zones tarifaires en fonction des points de départ (comme à Paris).

Jean-Luc Fugit déplore la trop petite capacité des parkings-relais en bout de ligne-forte.

JC Kohlhaas répond que les statistiques démontrent que les parkings-relais sont utilisés par des gens qui prennent leur voiture et qui saturent donc les parkings-relais alors qu'ils pourraient prendre les transports en commun ou marcher à pied pour se rendre au métro, train ou Tram.

Cette affirmation étant contestée par certains participants, **JC Kohlhaas** leur précise que le but est de conserver un accès aux parcs-relais uniquement pour ceux qui n'ont pas d'autres solutions que de venir en voiture, ainsi que pour les gens PMR à mobilité réduite. Les parkings-relais TER représentent 4000 places et les parkings-relais TCL représentent 7000 places de stationnement avec un taux de remplissage de 75 % en remarquant que certains parkings sont peu utilisés tandis que d'autres sont saturés. Autre chiffre à connaître : 60% des véhicules de l'aire lyonnaise font des trajets de moins de 3 kms.

Fabienne Marguiller demande quel est le périmètre du futur grand SYTRAL à partir du 1^{er} janvier 2022, et elle interroge sur la prise en compte de la CCPO.

JC Kohlhaas explique que le Plan de mandat actuel voté par le SYTRAL n'avait pas la Communauté de Communes du Pays d'Ozon dans son périmètre, contrairement à la CC Est Lyonnais qui est déjà dans le SYTRAL. Or au 1^{er} janvier 2022 la CCPO va entrer dans l'AOM des Territoires Lyonnais (= SYTRAL élargi). Une étude va être conduite sur l'année 2022 pour la réorganisation de tous les transports en commun sur la totalité du territoire. Fin 2022 on aura défini une offre et on saura combien ça coûte. Les nouvelles offres seront opérationnelles en septembre 2023. La chance désormais c'est celle qu'on soit tous maintenant dans le même bassin géré par le SYTRAL donc on est obligé de collaborer. Cela va lever des barrières.

Gilbert Barnachon souhaite connaître l'organisation entre le futur « grand SYTRAL » et la Région Auvergne Rhône-Alpes.

JC Kohlhaas explique que la Région Auvergne Rhône-Alpes continuera à avoir la compétence des transports ferroviaires tandis que le « grand SYTRAL » continuera à avoir la compétence sur tout le reste (bus, tramway, métro, câble). Un co-financement Région/SYTRAL peut aussi tout à fait s'organiser, mais ensuite c'est celui qui paie le plus qui décide.

Julien Veaux demande qui finance les navettes de rabattement.

JC Kohlhaas répond que c'est le SYTRAL qui paie toutes les navettes de rabattement. Les Communautés de Communes ne paient que les navettes sociales.

Pour **Gilbert Barnachon**, il ne faut pas laisser pour compte les minorités isolées qui ont choisi ou pas de vivre à la campagne. Il fait remarquer que la Zone Faible Emission (ZFE) est en train de se mettre en place et que les offres de transport ne suivent pas.

Pour **JC Kohlhaas**, la mise en opération de la ZFE se fera avec un maximum d'accompagnement. Des mesures d'aides sont actuellement mises en place pour aider à l'acquisition de véhicules critère 1, mais ces aides ne sont que pour les gens qui habitent la Métropole et devant venir dans la ZFE. En effet la Métropole de Lyon n'a pas le droit d'aider financièrement les gens qui habitent à l'extérieur de la Métropole. Pour eux il y aura la subvention de l'Etat uniquement. En revanche la Métropole de Lyon peut aider les entreprises extérieures à la Métropole. Un guichet sera également mis en place par la Métropole à partir du printemps prochain pour informer les gens des aides possibles en raison du durcissement de la Zone Faible Emission qui va intervenir lors des 4 prochaines années.

4. SECTEUR CORBAS/CHAPONNAY/ MIONS/ MARENNES/ SAINT-SYMPHORIEN D'OZON

Pour **Pierre Ballezio**, La Communauté de Communes du Pays d'Ozon, est une zone blanche au niveau des mobilités. Les zones industrielles de la CCPO sont particulièrement mal desservies tandis que la ZI de Chaponnay procure pourtant 3000 emplois et celle de St Symphorien d'Ozon procure 1000 emplois.

Jean-Luc Fugit déplore qu'ici dans le Sud-Est lyonnais il n'y ait que des nuisances de proposées. Il faut que les nuisances soient réduites ici aussi avec des expérimentations fortes car on ne peut pas avoir des exclus de la mobilité.

JC Kohlhaas répond que la CCPO va rentrer dans le « grand SYTRAL » au 1er janvier 2022, il est donc normal qu'elle soit actuellement en zone blanche comme c'est le cas de beaucoup d'autres dans le département du Rhône qui vont rejoindre aussi la structure SYTRAL (AOM TL) au 1^{er} janvier 2022.

Fabienne Marguiller fait valoir un atout en faveur de la CCPO et de la CCEL car ici les flux viennent dans les 2 sens : oui il y a des habitants de la CCPO et de la CCEL qui vont travailler dans la Métropole de Lyon, mais à l'inverse il y a aussi des lyonnais qui viennent travailler dans nos zones d'activités du Sud-Est lyonnais. Or de nombreuses entreprises déplorent

manquer ¼ de leurs recrutements en raison de non Transports en Commun dans les ZAC de la CCPO et CCEL.

JC Kohlhaas confirme qu'en effet la fourniture de transports en commun se justifie d'autant plus que le potentiel d'entreprises y est important. Il ajoute que fournir des Transports en commun dans le Sud-Est lyonnais permettra de supprimer une part du trafic routier des populations locales sur l'A46-Sud.

Pierre Ballesio complète les infos CCPO en précisant que de son côté cela a avancé sur les projets de covoiturage et par ailleurs le plan vélo est lancé. Au niveau du financement des Transports en Commun, la CCPO a voté un niveau de participation financière basse au SYTRAL car les élus préfèrent voir comment ça se passe pour leur première année dans le SYTRAL, avant de contribuer plus amplement.

JC Kohlhaas précise que chaque communauté de communes choisit son niveau de financement mais qu'il sera donc corrélé au niveau de transports en commun fournis. Le SYTRAL a trois niveaux de recettes : 1/ par les usagers qui paient leur billet ou leur abonnement. 2/ par les contributions collectives. Et 3/ par les entreprises qui paient 1,85 % de taux (alors qu'ailleurs c'est 2 % mais ici les élus bloquent).

Pour la CCPO, les adhésions et la prime mobilité vont permettre de récolter 2M€/an dont 10% sera reversé à la CCPO pour des projets en transports propres (transport social, co-voiturage...) et 1.8 M€ pour la création de nouvelles lignes.

JC Kohlhaas estime que la demande exprimée pour la mise en place d'une ligne de bus express entre Chaponnay et Vénissieux est tout à fait recevable, et elle est même en fait déjà prévue entre Vénissieux et Corbas dans le plan SYTRAL à 5 ans qui a été voté et acté. Il faudrait que la CCPO fasse la demande d'un prolongement de cette ligne pour la section allant de Corbas-parc de loisirs jusqu'au diffuseur N°15 de l'A46 ou jusqu'à la ZAC de Chaponnay en face de Leclerc. Un parc-relais serait à organiser.

Alain Viollet note que cette ligne express utiliserait plutôt le corridor routier, et non-pas une voie dédiée sur l'ancienne voie de chemin de fer dans la mesure où le foncier ne semble pas disponible. Alain souhaite que JC Kohlhaas accélère sur la réalisation de cette ligne.

L'autre idée exprimée en réunion est celle d'amplifier la fréquence et la vitesse de la ligne actuelle qui passe par les communes de Valencin, Chaponnay, Marennes, puis Corbas, Vénissieux, afin qu'elle devienne une ligne express.

JC Kohlhaas rappelle qu'une ligne express doit nécessairement limiter le nombre de ses arrêts si elle veut gagner en rapidité et être une ligne express.

Philippe Varigny déplore que pour l'instant les bus soient plutôt supprimés qu'amplifiés.

Gérard Laroze fait remarquer que l'on a beaucoup parlé des communes de la CCPO et de la CCEL mais que Mions ville de 14000 habitants est passée jusqu'à présent sous silence alors que la ville appartient à la Métropole de Lyon et qu'elle est sur le territoire du SYTRAL et que sa proposition en moyen de transport est très insuffisante.

JC Kohlhaas répond qu'il ne peut agir que s'il a une demande de la municipalité et que pour Mions le maire n'a fait aucune demande et donc il ne connaît pas les besoins de Mions.

Jean Luc Fugit confirme qu'il a eu lors des rencontres avec la population de Mions, beaucoup de demandes sur les problèmes de mobilité. Il pense que l'idée d'une expérimentation du transport à la demande sur ce territoire serait intéressante avec un essai sur une longue période. Il ne faudrait pas qu'une nouvelle fois, l'Ouest soit favorisé et l'Est délaissé...

JC Kohlhaas répond à **JL Fugit** que le transport à la demande coûte cher et qu'hélas l'expérience sur plusieurs années a montré qu'il génère très peu de fréquentation.

Parmi les autres propositions avancées pour le secteur, celle d'une ligne de bus entre la gare de Sérézin et la gare de Chandieu. Elle desservirait Sérézin, St-Symphorien d'Ozon, la ZI de Marennes, la ZAC de Chaponnay, Mions-quartier-Bel-Air, Toussieu puis la gare de Chandieu.

Cette proposition suscite l'intérêt de **JC Kohlhaas** car il estime qu'elle permet de mixer les usages et donc d'intéresser plus de gens toute la journée.

Fabienne Marguiller fait observer que ce projet de ligne de bus entre les gares de Sérézin et de Chandieu via St Symphorien, ZI Marennes, diffuseur N°15 de l'A46-Sud, Zac Chaponnay, et Mions pourrait de plus être tricoté avec l'autre projet, celui du prolongement de la ligne de bus depuis Corbas.

5. SECTEUR SIMANDRES/TERNAY/ COMMUNAY/ SEREZIN :

On note un grand nombre d'échanges entre Chasse et Givors.

L'Etat (qui conduit un comité de pilotage pour trouver des alternatives au projet A45 abandonné) vient de lancer une étude pour un projet de transport par câble entre centre commercial de Givors/ Givors centre/ Chasse et CC de Chasse. Réponse sous 1 an ou 2 du potentiel et de la faisabilité.

JC Kohlhaas est très favorable à ce projet de transport par câble. Il prône également la mise en place de navettes de rabattement vers les gares, et une offre ferroviaire accrue.

Jean-Jacques Brun et Pierre Ballesio vont se renseigner auprès de la municipalité de Ternay voir si le foncier autour de la gare de Ternay serait dispo pour un parking-relais. De là, des navettes de rabattement partiraient jusqu'à la gare de Sérézin.

6. Secteur Rive gauche /rive droite du Rhône :

JC Kohlhaas souhaite une augmentation du niveau de service ferroviaire passagers sur la rive droite et sur la rive gauche du Rhône dès 2023. Il estime que le problème du fret sur la rive droite n'en est plus un, vu le nombre de trains actuellement qui laisse de nombreux créneaux libres.

La Métropole de Lyon souhaite investir 500 millions d'euros dans le RER-Sud (ligne Givors->Perrache et ligne Vienne->Jean Macé->Villefranche).

Actuellement tous les élus demandent un développement du ferroviaire, et la Région a tout en main pour pouvoir avancer.

7. Suites à donner :

JC Kohlhaas explique que début 2022, le SYTRAL va être restructuré en créant un établissement public avec 4 ou 5 comités territoriaux et un vice-président associé par territoire (Sud / Est / Ouest/ Nord / Centre), qui travailleront en instance de concertation permanente sur l'état de l'offre au départ puis sur les évolutions et ceci en associant les élus et les citoyens qui souhaitent participer.

Comme cela a été fait pour l'A45, **Fabienne Marguiller** souhaiterait que le préfet fasse une saisine auprès des décideurs et financeurs afin qu'ils se mettent autour d'une table pour travailler au financement et à la fourniture de solutions de mobilités pour le Sud-Est lyonnais, en alternative au trafic et à la pollution imposés aux riverains de l'A46-Sud du fait de la non-

réalisation des autres projets routiers en projet (COL, Anneau des Sciences, prolongement de l'A432).

Jean-Charles Kohlhaas répond que c'est au SYTRAL de financer les transports collectifs locaux. Selon lui l'Etat ne financera pas des alternatives à la 3^{ème} A46-Sud contrairement à ce qu'il a fait pour le projet A45 abandonné où l'Etat a mis 400 M€ sur la table.

Fabienne Marguiller demande également des explications sur la méthode de travail adoptée en 2022 par le nouveau « grand » SYTRAL.

JC Kohlhaas explique qu'un bureau d'études va rencontrer chacun des territoires pendant toute l'année 2022 afin de définir la nouvelle offre de transports en commun qui sera opérationnelle ensuite. Les réponses de chaque territoire vont être chiffrées puis un arbitrage sera effectué.

JC Kohlhaas précise que les interlocuteurs du SYTRAL sont les élus certes, mais il faut à l'échelle de chaque communauté de communes une équipe composée d'élus et d'associations locales compétentes en mobilités afin de travailler ensemble sur des solutions. L'exemple de la réunion de travail de ce soir a confirmé l'intérêt d'une co-construction élus/associations.

Pierre Ballesio confirme pour la CCPO que FRACTURE, LE FER AUTREMENT, l'ADEC Chaponnay et MCN Marennes contre les nuisances pourraient faire-partie d'une équipe constituée d'élus et des associations citées, afin de travailler ensemble dès 2022 sur les mobilités.

Gilles Renevier conclut en disant que cette réunion a été une belle réussite (merci Fabienne), avec de nombreuses informations partagées et des consensus sur des besoins et des solutions en Transports en commun.

JC Kohlhaas conclut en disant qu'il reviendra nous voir autant de fois qu'on le sollicitera.

Rédacteur, Gérard LAROZE

Vu, le Président, Gilles RENEVIER
La vice-présidente, Fabienne MARGUILLER