



LT/EM – N° 2025/012

VILLE D'IRIGNY  
DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

SEANCE DU 6 FEVRIER 2025

Publiée sur le site internet de la Commune le : 13 février 2025

Date de la convocation du Conseil Municipal : 31 janvier 2025

Nombre de Conseillers Municipaux en exercice au jour de la séance : 29

Nombre de Conseillers Municipaux présents : 25

Nombre de Conseillers Municipaux votants : 25

Présidente : Madame Blandine FREYER

Secrétaire de séance : Monsieur Adrien JACQUET

Membres présents à la séance : MMES et MM. FREYER – CITTADINO MAZOUZI - MERCIER – VERD – FAVRE - BOSGIRAUD – BAILLY da PASSANO - TABERLET - BERMOND – EMERY – BENATMANE – MERLE GAREL - MOCHET – RANCHIN – ALLARD-BRETON – SANLAVILLE OUANICH – JACQUET - DIGIER - VERILHAC - BARTHELEMY – BACCOU -

Membres absents excusés : Mme BILLAUD : pouvoir remis à Mme FREYER  
Mme SABRAN-LACROIX : pouvoir remis à Mme MERCIER - Mme TEOLI : pouvoir remis à M. MAZOUZI – M. MARCHETTI : pouvoir remis à Mme SANLAVILLE -

**Objet : Plan de Mobilité des territoires lyonnais - Avis**

Conformément à l'article L.1214-28-2 du Code des Transports, le Président de SYTRAL Mobilités sollicite l'avis du Conseil Municipal de la Commune d'Irigny, sur le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

En application de l'article R1214-4 du Code des Transports, le délai dont disposent les personnes publiques consultées pour donner leur avis sur le projet de Plan de Mobilité est de trois mois à compter de la transmission du projet. L'avis qui n'est pas donné dans ce délai est réputé favorable.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
MÉTROPOLE DE LYON  
VILLE D'IRIGNY  
7 AV. DE BEZANGE  
CS 80002  
69540 IRIGNY

TÉL. 04 72 30 50 50  
FAX. 04 72 30 50 59

Toute correspondance doit être adressée à Madame le Maire sans indication de nom

[www.irigny.fr](http://www.irigny.fr)  
e-mail : [mairie@irigny.fr](mailto:mairie@irigny.fr)

La suite du présent rapport constitue une synthèse du Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

## **OBJECTIFS DU PLAN DE MOBILITE ET ARTICULATION AVEC LES AUTRES PLANS ET PROGRAMMES**

### **1. LE PLAN DE MOBILITE DES TERRITOIRES LYONNAIS**

#### **1.1 Contexte d'élaboration**

Les récentes lois de décentralisation (lois n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles - MAPTAM, loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République - NOTRe) ont modifié le paysage qui régissait l'organisation des transports sur le territoire métropolitain depuis la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI).

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a fait évoluer les outils des collectivités pour la planification des déplacements. Ainsi, les Plans de Déplacements Urbains (PDU) deviennent des « Plans de Mobilité » (PDM). De manière générale, l'ensemble des mentions aux services de transport qui existaient jusqu'à présent font maintenant référence aux services de mobilité dans leur globalité, rappelant que la politique de déplacements ne se limite pas qu'aux transports collectifs.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022, SYTRAL Mobilités est l'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) des territoires lyonnais. Pour apporter un meilleur service public aux usagers, elle se fixe comme objectifs de bâtir un réseau de transport, une tarification et un système d'information unifiés. Ainsi, la mobilité de tous sera renforcée par les alternatives à la voiture individuelle, tout en prenant en compte les caractéristiques de chacun des territoires.

Conformément à l'ordonnance n° 2021-408 du 8 avril 2021 et au Code des Transports (article L1214-12-1), SYTRAL Mobilités doit adopter dans son ressort territorial un plan de mobilité qui fondera la politique de mobilité, à moyen et long terme, sur le territoire de l'AOM des territoires lyonnais. Le PDU de l'Agglomération Lyonnaise, approuvé le 8 décembre 2017, reste en vigueur jusqu'à l'approbation du Plan de Mobilité.

Le Plan de Mobilité est un document obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Il doit traduire l'ambition portée par l'AOM et ses membres pour un système de mobilité plus efficace, plus solidaire et plus respectueux de l'environnement, dans le respect des spécificités sociales, économiques et géographiques des territoires qui le composent.

#### **1.2 Caractéristiques des territoires lyonnais**

Le ressort territorial de SYTRAL Mobilités recouvre 262 Communes de la Métropole de Lyon et 11 EPCI du Rhône regroupés au sein de 3 bassins locaux de mobilité.



EPCI	Bassins locaux de Mobilité	Ressort territorial
Métropole de Lyon	Agglomération lyonnaise	<p><b>Bassins locaux de mobilité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Agglomération lyonnaise</li> <li>Ouest lyonnais</li> <li>Beaujolais</li> </ul>
CC de l'Est Lyonnais		
CC du Pays de l'Ozon		
CC du Pays montants	Ouest Lyonnais	
CC des Monts du lyonnais		
CC du Pays de l'Arbresle		
CC des Vallons du Lyonnais		
CC de la Vallée du Garon		
CC Villefranche Beaujolais Saône	Beaujolais	
CC Beaujolais Pierres Dorées		
CC Saône Beaujolais		
CC de l'Ouest rhodanien		

Tableau n°1. La Métropole de Lyon et les EPCI dans les 3 bassins locaux de mobilité du ressort territorial

### 1.3 Une forte dynamique

En 2019, le territoire compte 1 850 577 habitants, soit plus de 180 000 de plus qu'en 2008.

Positionné sur un grand corridor d'échanges nord-sud, le système territorial est singulier et complexe et s'organise selon un système multipolaire fondé sur un archipel de villes en réseau au sein d'un cadre rural de qualité. Entre culture et nature, le territoire est également caractérisé par la convergence de plusieurs grandes infrastructures autoroutières et ferroviaires qui permettent à la fois des déplacements locaux, des échanges avec les territoires voisins, mais qui supportent également du trafic national, voire européen.

La population est aujourd'hui très concentrée au sud-est du périmètre de SYTRAL Mobilités (avec notamment 80% des habitants résidant dans l'Agglomération lyonnaise) et au niveau des « corridors de développement » liés aux grandes infrastructures. Le territoire est ainsi marqué par une forte métropolisation, avec une concentration de la population, de la production de richesses, des services stratégiques et des fonctions de commandement dans l'Agglomération lyonnaise.

Parallèlement à cette concentration, les villes ont connu une extension spatiale, encouragée par le développement des infrastructures routières et l'accroissement de la motorisation des ménages. Ce développement s'est accompagné d'un étalement des activités économiques (zones d'activités économiques, infrastructures de transports, zones commerciales, parcs de loisirs, aéroports, etc.). En particulier, les lieux de résidence, de travail, de loisirs et de consommation se sont dissociés de manière croissante, ce qui a intensifié les déplacements entre territoires.

### 1.4 Des offres et des usages contrastés en matière de mobilité

Les activités logistiques s'éloignent du cœur de l'Agglomération lyonnaise sous pression du prix du foncier. La hausse du trafic en lien avec la logistique accroît ainsi la tension sur les infrastructures et impacte les populations (bruit, pollutions).

La marche est pratiquée dans les espaces les plus denses, avec une augmentation continue de son usage. Cette pratique est plutôt liée à des motifs de proximité et pour accéder à l'ensemble des autres modes (TC, voiture, vélo).

Près de 1 000 km de voies cyclables sécurisées (pistes cyclables et voies vertes), en cours de renforcement avec les Voies Lyonnaises dans la Métropole de Lyon et la mise en œuvre de schémas directeurs cyclables dans les EPCI, alors que les aménagements sont plus discontinus dans le reste du territoire. Le Vélo à Assistance Électrique renforce les possibilités de pratiques, sur des distances plus longues, pour les zones avec du relief et pour des publics plus variés.

En termes de transports collectifs, le territoire comporte 3 réseaux différents (TCL, Libellule, Cars du Rhône) : le Plan de Mandat de SYTRAL Mobilités prévoit un renforcement de l'offre avec des projets d'ampleur à l'horizon 2026. Les déplacements intermodaux sont importants pour rejoindre les portes d'entrée du réseau, au niveau des gares TER ou des pôles d'échanges TCL. Les services TER sont structurés autour de dix lignes desservant une soixantaine de gares. Les TER à destination de Lyon proposent des temps de parcours attractifs par rapport à la voiture, notamment en heures de pointe du matin avec une offre en amélioration depuis 20 ans.

Le cœur de l'étoile ferroviaire est aujourd'hui saturé, ce qui impacte fortement la qualité de desserte et les perspectives de développement de l'offre.

### 1.5 Des enjeux de mobilité contrastés

Le nouveau territoire de compétence de SYTRAL Mobilités correspond à un bassin de mobilité unique et élargi comprenant la Métropole de Lyon et 11 EPCI du Rhône. Il concerne 262 communes, regroupant près de 1,9 millions d'habitants, dont 1 commune de l'Ain (Jassans-Riottier) et 7 communes de la Loire (dans la Communauté de Communes des Monts du Lyonnais).

Ce périmètre, très vaste, associe des territoires urbains denses, périurbains et ruraux aux problématiques de mobilité variées :

- ▀ De manière générale, les déplacements les plus importants sont des déplacements de proximité, donc de courtes distances. À l'échelle de chacun des trois bassins locaux de mobilité (Agglomération lyonnaise, Beaujolais, Ouest lyonnais), les déplacements internes représentent respectivement 93 %, 87 % et 74 % des déplacements totaux ;
- ▀ L'Agglomération lyonnaise pèse beaucoup dans les volumes de déplacements puisque 71 % des déplacements effectués dans le ressort territorial sont effectués en son sein et 11 % en lien avec elle. L'aire d'attraction de Lyon représente d'ailleurs un vaste territoire qui s'étend largement à l'est et au sud du ressort territorial de SYTRAL Mobilités ;
- ▀ Les autres pôles urbains exercent également une attraction plus locale sur les territoires environnants, liée aux emplois, aux équipements et services qui s'y trouvent. Ainsi, 18% des déplacements effectués dans le ressort territorial se font en dehors de l'Agglomération lyonnaise, confirmant la nécessité de la prise en compte de ces déplacements dans un cadre stratégique global.

Ces problématiques placent SYTRAL Mobilités en situation de double responsabilité :

- l'équité d'accès aux transports pour tous les citoyens, quels que soient leurs lieux de vie et de travail, afin de servir les besoins en déplacements partout, et pour tous, grâce notamment aux stratégies d'intermodalité ;
- la prise en compte de nouveaux comportements plus respectueux de l'environnement, avec la baisse nécessaire et programmée de l'usage de la voiture individuelle.

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais définit, à horizon 2040, les grands principes en termes de mobilité des personnes (voiture, transports collectifs, vélo, marche etc.), de transport de marchandises, de circulation et de stationnement, en lien avec l'ensemble des collectivités membres. Il s'inscrit dans un objectif de réduction des impacts environnementaux, d'amélioration de la santé et de la sécurité.

#### 1.6 Les objectifs guidant l'élaboration du Plan de Mobilité

Dans sa délibération n°22-045 du 16 mai 2022 prescrivant l'élaboration du Plan de Mobilité, le Conseil d'administration de SYTRAL Mobilités a fixé les objectifs suivants pour guider cette élaboration :

- Faciliter l'évolution des pratiques de mobilité selon les territoires, afin de réduire le trafic automobile en développant notamment des solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle comme les transports collectifs, le covoiturage, les modes actifs et en améliorant les conditions d'intermodalité ;
- Trouver des solutions adaptées aux territoires peu denses et aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, notamment dans les vallées du Beaujolais, de l'Ouest du Rhône et dans la couronne à l'Est de la Métropole de Lyon ;
- Inscrire pleinement les modes actifs dans la politique de déplacement au service de la santé publique, pour effectuer des déplacements de courte distance ou bien pour relier des arrêts de transport collectif pour des déplacements plus longs ;
- Améliorer la qualité du cadre de vie en réduisant le trafic automobile et l'exposition des populations aux nuisances qui y sont liées, en visant une baisse significative de la pollution de l'air et du bruit et en réduisant la présence de l'automobile dans l'espace public.

#### 1.6 Quatre leviers pour accélérer le changement de comportements et fonder un nouveau système de mobilité

À travers le Plan de Mobilité, les territoires lyonnais doivent s'adapter à ces grandes transitions et faire un vecteur d'évolution des comportements, au service d'une nouvelle culture de la mobilité. Cela se traduit par l'identification de 4 grandes ambitions pour sa politique de mobilité à l'horizon 2040 :

- des mobilités comme leviers de bien-être et de santé, et non plus de nuisances, particulièrement en milieu urbain : une réduction de la place accordée à la voiture qui ouvre de nouvelles opportunités ;
- des mobilités pour tous dans tous les territoires : développer des offres et services prenant en compte tous les publics et tous les territoires ;
- des mobilités adaptées aux temporalités des modes de vie : un système efficace à tous les moments de la journée et de la semaine ;
- des mobilités largement décarbonées : une division par 2 des usages de la voiture solo.



Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais doit permettre la mise en place d'un cercle vertueux en encourageant de nouvelles approches des mobilités dans les territoires qui facilitent et amplifient de nouveaux usages et comportements. Ces nouvelles pratiques viendront ainsi amplifier une attente pour des mobilités alternatives à la voiture individuelle, encourageant ainsi la pérennisation et l'accentuation des politiques engagées. Il s'agit, dans le même temps, d'agir sur la demande de mobilité et de favoriser l'usage des modes les moins carbonés (report modal, nouveaux usages de la voiture ...).

La réponse à l'urgence d'une mobilité accrue et durable s'articule autour de quatre leviers complémentaires et ordonnés relevant à la fois d'une action sur la demande de mobilité et sur l'usage des modes de déplacements les moins carbonés.

<b>Levier 1 : Réduire les distances à parcourir en lien avec l'organisation du territoire</b>
<b>Axe 1 : Améliorer l'articulation entre urbanisme et déplacements</b>
Action n°1 : Conditionner le développement de lignes de TC structurants à une densification du territoire
Action n°2 : Développer les services de mobilité et accompagner le changement en particulier dans les QPV
Action n°3 : Élaborer des documents d'urbanisme et projets urbains qui accompagnent les changements de pratiques de mobilités des personnes, des biens et des services
Action n°4 : Développer des services ambulants de proximité
Action n°5 : Développer les centres de co-working/bureaux partagés pour réduire les déplacements domicile - travail
<b>Axe 2 : Optimiser la gestion du dernier kilomètre pour les marchandises</b>
Action n°1 : Développer et structurer les points de retrait de colis
Action n°2 : Développer des espaces urbains de distribution
Action n°3 : Réguler et massifier les flux de chantier

<b>Levier 2 : Poursuivre le développement des offres et des services de mobilité</b>
<b>Axe 1 : Développer le réseau structurant de transports en commun</b>
Action n°1 : Renforcer l'offre ferroviaire
Action n°2 : Réaliser les investissements nécessaires à la désaturation de l'étoile ferroviaire lyonnaise
Action n°3 : Créer un réseau de lignes de Cars à Haut Niveau de Service
Action n°4 : Doubler la capacité du réseau métro, le moderniser et le fiabiliser
Action n°5 : Poursuivre le développement du réseau tramway et bus à haut niveau de service
Action n°6 : Etudier et mettre en œuvre un maillage renouvelé du réseau tramway
<b>Axe 2 : Développer et améliorer le réseau de maillage de transport en commun</b>
Action n°1 : Augmenter et compléter l'offre de maillage local en transport en commun
Action n°2 : Améliorer la performance des lignes de bus et de cars
Action n°3 : Développer le transport collectif fluvial
<b>Axe 3 : Créer un réseau de transports en commun lisible, accessible et attractif</b>
Action n°1 Structurer et mettre en œuvre le réseau unifié à l'échelle de SYTRAL Mobilités
Action n°2 : Poursuivre les efforts pour l'accessibilité du réseau de transports en commun à tous les usagers
Action n°3 : Améliorer le confort et la qualité de service pour les usagers des transports collectifs
Action n°4 : Adapter les moyens d'exploitation, notamment matériels et humains, pour un réseau de qualité
<b>Axe 4 : Faciliter et favoriser l'intermodalité</b>
Action n°1 : Elaborer une stratégie d'intermodalité à l'échelle des territoires lyonnais
Action n°2 : Faciliter le rabattement et la diffusion par les modes actifs
Action n°3 : Optimiser le rabattement automobile vers les transports collectifs
Action n°4 : Créer des pôles de rabattement de proximité
Action n°5 : Développer les offres de mobilité et de services dans les pôles d'échanges
<b>Axe 5 : Donner à la marche et au vélo toute leur place pour les déplacements de courte et moyenne distance</b>
Action n°1 : Garantir la marchabilité du territoire
Action n°2 : Aménager un réseau cyclable structurant à l'échelle du ressort territorial
Action n°3 : Renforcer le maillage des réseaux cyclables du territoire
Action n°4 : Renforcer l'offre de stationnement vélo
Action n°5 : Elargir et densifier l'offre de vélos en libre-service ou en location de courte durée
<b>Axe 6 : Créer un réseau structurant de covoiturage</b>
Action n°1 : Développer des lignes de covoiturage en ciblant les principaux flux automobiles et les zones d'emplois
Action n°2 : Mettre en place une plateforme numérique unique facilitant la mise en relation entre covoitureurs
Action n°3 : Développer des infrastructures dédiées au covoiturage afin favoriser la pratique
<b>Axe 7 : Des offres de mobilité adaptées aux plus vulnérables</b>
Action n°1 : Développer des services de mobilité dédiés aux personnes en situation de handicap
Action n°2 : Poursuivre et renforcer les initiatives en faveur des scolaires et étudiants pour faciliter leurs déplacements
Action n°3 : Développer et renforcer les services de mobilité solidaire

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

Action n°1 : Développer la fonction logistique du système ferroviaire

Action n°2 : Développer le transport fluvial pour la logistique urbaine

Action n°3 : Développer le vélo-cargo pour le transport de marchandises en milieu urbain dense



<b>Levier 3 : Redéfinir les usages nécessaires de la voiture, notamment en agissant sur l'espace public</b>
<b>Axe 1 : Agir sur les voiries structurantes</b>
Action n°1 : Poursuivre la requalification des autoroutes et voies structurantes d'agglomération (VSA)
Action n°2 : Optimiser l'usage des autres voies structurantes
<b>Axe 2 : Repenser l'organisation de l'espace public et son partage</b>
Action n°1 : Aménager l'espace public pour l'apaiser et le rendre agréable à tous les usagers
Action n°2 : Rendre accessible l'espace public à tous les usagers, y compris en situation de handicap
Action n°3 : Diminuer les vitesses de circulation pour sécuriser l'espace public
<b>Axe 3 : Mieux organiser et maîtriser le stationnement automobile</b>
Action n°1 : Redéfinir l'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie et dans les parcs publics
Action n°2 : Réguler l'offre de stationnement privée
Action n°3 : Partager les connaissances et les retours d'expérience sur le stationnement automobile
<b>Axe 4 : Favoriser l'usage des motorisations alternatives et des véhicules moins polluants</b>
Action n°1 : Poursuivre la mise en place de la ZFE-m et accompagner les propriétaires de véhicules anciens
Action n°2 : Développer les bornes de recharge électrique et les stations d'énergie alternative
<b>Axe 5 : Favoriser les usages partagés de la voiture</b>
Action n°1 : Développer l'autopartage
Action n°2 : Mieux prendre en compte le rôle des taxis et VTC dans la mobilité quotidienne
<b>Axe 6 : Réduire l'impact des opérations logistiques sur l'espace public</b>
Action n°1 : Mettre en place un cadre réglementaire favorable à l'exercice de la logistique urbaine durable
Action n°2 : Généraliser les aires de livraison sur l'ensemble des centralités et secteurs concentrant les destinataires
Action n°3 : Expérimenter des solutions mutualisées de partage dans le temps de l'espace public au bénéfice des livraisons urbaines

<b>Levier 4 : Accompagner et encourager les changements de pratiques de mobilité</b>
<b>Axe 1 : Développer le conseil en mobilité et renforcer la communication</b>
Action n°1 : Mettre en oeuvre un réseau d'agences des mobilités
Action n°2 : Une information et une communication pour tous les publics
Action n°3 : Développer la posture usager sur le réseau de transports collectifs
Action n°4 : Amplifier le conseil en mobilité employeur
Action n°5 : Former les plus jeunes à la mobilité durable
Action n°6 : Accompagner spécifiquement les plus vulnérables
<b>Axe 2 : Faciliter l'expérimentation par l'utilisateur et permettre la découverte des offres de mobilité</b>
Action n°1 : Faciliter le premier contact avec les offres de mobilité alternatives à la voiture
Action n°2 : Faciliter l'expérimentation par de l'accompagnement humain
Action n°3 : Encourager la pratique du vélo par la mise en place de prêts / location de vélo de longue durée

<b>Axe 3 : Améliorer la sécurité des déplacements</b>
Action n°1 : Agir pour la sécurité routière
Action n°2 : Accentuer les actions de prévention de la délinquance dans les transports en commun
<b>Axe 4 : Proposer un parcours usager facilité et équitable</b>
Action n°1 : Développer l'information voyageurs multimodale
Action n°2 : Proposer une tarification des transports en commun unifiée sur le réseau de transports collectifs de SYTRAL Mobilités
Action n°3 : Poursuivre le développement de supports billettiques permettant d'intégrer plusieurs services de mobilité
Action 4 : Structurer des services de mobilité intégrée
Action n°5 : Inciter au covoiturage via des dispositifs financiers et d'aménagements
Action n°6 : Poursuivre le développement des aides à l'acquisition des vélos
<b>Axe 5 : Inciter les entreprises de transport de marchandises à réduire leurs impacts environnementaux</b>
Action n°1 : Expérimenter un système de labellisation pour identifier les transporteurs respectueux de l'environnement et des règles sociales
Action n°2 : Mobiliser le levier de l'achat public pour favoriser la transition des flottes de transports de marchandises et les organisations logistiques vertueuses
<b>Axe 6 : Développer l'information et la connaissance en matière de logistique</b>
Action n°1 : Mettre en place un observatoire du transport de marchandises
Action n°2 : Conforter l'instance logistique de la Métropole de Lyon et l'élargir à des acteurs présents à l'échelle du périmètre de SYTRAL Mobilités

## **2 UN PLAN DE MOBILITE QUI DOIT S'INSCRIRE EN COHERENCE AVEC LES AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION**

### 2.1 Une hiérarchie des normes à respecter

De nombreux documents de planification existants à l'échelle de l'agglomération, du département ou de la région, portant notamment sur l'environnement ou l'aménagement du territoire, comprennent des orientations dans le domaine des transports. L'articulation du Plan de Mobilité avec ces documents a été étudiée et prise en compte lors de son élaboration. Une analyse approfondie a été réalisée pour les documents avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte :

- les orientations de la DTA de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise ;
- les objectifs relatifs à chaque polluant définis par le 3<sup>ème</sup> Plan de Protection de L'atmosphère (PPA), de l'agglomération lyonnaise.
- les objectifs du fascicule du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Auvergne-Rhône-Alpes ;
- les orientations des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'Agglomération Lyonnaise, de l'Ouest lyonnais, du Beaujolais et des Monts du Lyonnais ;
- les orientations des Plans Climat-Air-Energie Territoriaux (PCAET) de la Métropole de Lyon, des Monts du lyonnais, de l'Ouest lyonnais, de l'Ouest rhodanien, de Villefranche Beaujolais Saône et de Saône Beaujolais.

## 2.2 Des objectifs convergents sur les thèmes des transports et de la santé

Le Plan de Mobilité présente des objectifs globalement convergents avec ceux déclinés dans les différents plans supra territoriaux dans les domaines :

- de l'articulation entre développement urbain et mobilité durable ;
- du développement des modes alternatifs de transport pour les personnes et les marchandises ;
- de la réduction des gaz à effet de serre et des consommations énergétiques : le Plan de Mobilité contribuera à atteindre les objectifs fixés à l'échelle régionale pour la réduction des consommations énergétique et émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, sachant toutefois qu'il s'agit d'objectifs régionaux qui ne pourront être totalement atteints que grâce aux efforts conjoints de tous les territoires.
- de la réduction des pollutions sonores et atmosphériques : les modélisations effectuées montrent que le Plan de Mobilité contribuera à atteindre les objectifs fixés à l'échelle régionale pour les dioxydes d'azote et les particules PM10. Le Plan de Mobilité contribuera à l'atteinte des objectifs du Plan de Protection de l'Atmosphère, dont il reprend les objectifs chiffrés pour la mobilité.

En ce qui concerne les projets routiers, si les objectifs sont convergents, le Plan de mobilité est souvent plus restrictif que les autres plans en ce qui concerne les projets inscrits, ceci dans la volonté de privilégier les modes de transport alternatifs à la route. Les principaux points de vigilance concernent :

- la préservation des trames vertes et bleues, de certains réservoirs de biodiversité et continuités écologiques dans les espaces peu urbanisés ;
- la préservation de la ressource en eau (captage localement et nappes) et des objectifs de bon état écologique de certains cours d'eau.

Des mesures seront toutefois prises à l'échelle de chaque projet pour minimiser ces risques.

### **LE CONSEIL MUNICIPAL**

### **SUR PROPOSITION DU MAIRE**

### **APRES EN AVOIR DELIBERE**

### **PAR 28 VOIX POUR ET 1 ABSTENTION**

### **EMET UN AVIS DEFAVORABLE**



Fait à Irigny, le 7 février 2025  
Pour extrait certifié conforme  
Le Maire,

Blandine FREYER

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Blandine Freyer".