

CONSEIL MUNICIPAL DU
JEUDI 13 FEVRIER 2025

AVIS DE LA COMMUNE DE LIMONEST
SUR LE PROJET DE PLAN DE MOBILITE
(PDM) DES TERRITOIRES LYONNAIS
DE SYTRAL MOBILITES



Commune
des Monts d'Or
Métropole de Lyon

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DU JEUDI 13 FEVRIER 2025

Nombre de Conseillers :

- en exercice : 27
- présents : 20
- procurations : 7
- absents : 0
- ayant pris part au vote : 27

Date de la convocation : 07/02/2025

Certifiée exécutoire par,

Transmission en préfecture le : 14/02/2025

Affichage municipal le : 17/02/2025

Étaient présents : M. Max VINCENT, Mme Béatrice REBOTIER, M. Dominique PELLA, Mme Arlette BERNARD, M. François GAY, Mme Florence DURANTET, Mme Christine GODARD, M. Régis MATHIEU, M. Grégory DONABEDIAN, M. Antonio MARQUES, Mme Brigitte CAYROL, M. Arthur NIGHOGHOSSIAN, Mme Françoise WATRELOT-ROSSO, Mme Olivera SALIPUR, M. Antoine CORRON, Mme Aurélie HANGARD, M. Raphaël GUYONNET, M. Eric MAZOYER, M. Augustin NEYRAND, M. Marc-Stéphane BEAU

Absents :	représenté(s) par :
Mme Fabienne GUENEAU	M. Antonio MARQUES
M. Pierre GERVAIS	M. Max VINCENT
M. Pascal FREYDIER	M. Arthur NIGHOGHOSSIAN
Mme Cécile CAZIN	Mme Olivera SALIPUR
Mme Nathalie DUFAY	M. Augustin NEYRAND
Mme Corinne PREVE	M. François GAY
M. Thierry BERTRAND	M. Dominique PELLA

Absent non représenté :

Secrétaire de Séance élu : M. Arthur NIGHOGHOSSIAN

Séance sous la présidence de : M. Max VINCENT, Maire

EXPOSE DES MOTIFS

I - Contexte de l'élaboration du PDM des territoires lyonnais 2025-2040

1° - Un nouveau contexte institutionnel et réglementaire

À la suite de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite loi LOM L'article L 1214-12-1 du code des transports dispose que l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais (AOMTL), couramment dénommée SYTRAL Mobilités, élabore dans son ressort territorial un PDM qui succède au plan de déplacements urbains (PDU) approuvé en

Accusé de réception en préfecture
069-216901165-20250213-20250212-DE
Date de télétransmission : 14/02/2025
Date de réception préfecture : 14/02/2025

2017. L'ordonnance n° 2021-408 du 8 avril 2021 relative à l'AOMTL a fixé un délai de trois ans à SYTRAL Mobilités pour adopter son PDM, le PDU demeurant applicable d'ici-là. Le PDM 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 doit déterminer les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes tout comme celle du transport de marchandises.

Les objectifs de ce plan sont étendus à l'ensemble des nouvelles formes de mobilité et à la prise en compte des besoins en matière de mobilités actives partagées et de mobilités inclusives ainsi qu'à la limitation de l'étalement urbain. Le document doit donc énoncer une stratégie globale et cohérente et favoriser la planification des services de mobilité à l'échelle des 262 communes incluses dans le périmètre de SYTRAL Mobilités. Le PDM comprend un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Il est également possible d'y intégrer un schéma de desserte ferroviaire ou fluviale. Une dimension environnementale doit également y être prise en compte en :- contribuant à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, - participant à la lutte contre la pollution de l'air, la pollution sonore et à la préservation de la biodiversité. Enfin, il doit prendre en compte la diversité des composantes du territoire ainsi que celle des besoins de la population, en lien avec les territoires voisins. Le code des transports impose au PDM de traiter des points suivants, énumérés dans ses articles L 1214-2 et L 1214-4 :

- Rechercher un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, tout en tenant compte de la limitation de l'étalement urbain,
- Renforcer la cohésion sociale et territoriale, notamment par l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite,
- Améliorer la sécurité de tous les déplacements et opérer un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel,
- Diminuer le trafic automobile et développer les usages partagés des véhicules terrestres à moteur,
- Développer les transports collectifs et les moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche,
- Améliorer l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation,
- Organiser le stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement : l'article L 1214-4 du code des transports indique également que les PDM délimitent 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 matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés,
- Localiser les parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs et mettre en place des stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnels,
- Organiser les conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers,
- Améliorer les mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs à encourager et faciliter l'usage des

Accusé de réception en préfecture
069-216901165-20250213-20250212-DE
Date de télétransmission : 14/02/2025
Date de réception préfecture : 14/02/2025

transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air,

- Améliorer les mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives,
- Améliorer les conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire
- Organiser une tarification et une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes,
- Réaliser, configurer et localiser les infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif.

Le PDM des territoires lyonnais comprend, enfin, une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. Il doit, également, comporter une annexe particulière traitant de l'accessibilité ainsi qu'une étude environnementale évaluant les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générées par les déplacements sur le territoire qu'il couvre.

2° - Une articulation étroite avec les autres documents de planification locaux

Le PDM est compatible avec les orientations des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur et avec les objectifs définis par le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise. Le plan de mobilité prend en compte les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et est compatible avec les règles générales qui y sont définies. Il prend en compte des orientations des schémas de cohérence territoriale (SCoT) et les plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) compris dans son périmètre. Le PDM est un document opposable : le plan local d'urbanisme et de l'habitat (PLU-H) de la Métropole et les mesures prises en matière de voirie, de police de circulation et de stationnement dans son périmètre doivent y être compatibles. L'élaboration du PDM s'est faite en parallèle de la révision du SCoT de l'agglomération lyonnaise. Lancée en décembre 2021, la démarche doit aboutir à une version arrêtée en décembre 2024.

3° - Une évolution forte des mobilités sur les dernières années, stimulée par la mise en œuvre du PDU de l'agglomération lyonnaise 2017-2030

Au-delà des obligations réglementaires, la réalité des mobilités à l'échelle du territoire métropolitain et de SYTRAL Mobilités a fortement évolué depuis l'adoption du PDU de 2017. Le PDM ne part donc pas de la même situation initiale. Aussi, bien que le PDM porte également sur des territoires non compris dans le périmètre du PDU de 2017, le poids de l'agglomération lyonnaise et l'impact des actions qui y ont été menées invitent à en dresser un court bilan pour savoir d'où part le PDM en termes de pratiques et de dynamiques. Pour établir ce plan, il n'existe pas de données exhaustives plus récentes que celles de l'enquête mobilités certifiée du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA - EMC2) de 2015, ce qui empêche de présenter l'évolution d'indicateurs mobilité sur les 10 dernières années, tels que les parts modales ou la mobilité individuelle des personnes. Cependant, plusieurs faisant l'objet d'une actualisation plus régulière (comptages routiers et cyclables, données annuelles sur la mobilité domicile travail recueillies par l'Institut national de la statistique et des études économiques -INSEE-) témoignent de tendances cohérentes avec les objectifs fixés par le PDU 2017. Ainsi, le document fait état de certains indicateurs sur le périmètre de la Métropole et des conclusions pouvant en être tirées sur l'évolution des mobilités

II - Présentation du projet de PDM des territoires lyonnais

1° - Mode d'élaboration et association de la Métropole

Accusé de réception en préfecture
069-216901165-20250213-20250212-DE
Date de télétransmission : 14/02/2025
Date de réception préfecture : 14/02/2025

Les articles L 1214-28-1 à L 1214-28-3 du code des transports précisent les conditions d'élaboration du PDM des territoires lyonnais. Les services de l'État, le Département du Rhône, les gestionnaires d'infrastructures de transports localisées dans le périmètre du PDM, les membres de SYTRAL Mobilités, dont la Métropole, et les Présidents des établissements publics en charge de l'élaboration des SCoT sont obligatoirement associés à l'élaboration du PDM des territoires lyonnais. Les représentants des professions et des usagers des transports, les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les Chambres de commerce et d'industrie (CCI) et les associations agréées de protection de l'environnement sont, quant à eux, consultés à leur demande sur le projet.

Une fois le projet de plan arrêté par le conseil d'administration de SYTRAL Mobilités, il est soumis pour avis au Conseil régional, aux Conseils départementaux intéressés, au Conseil métropolitain, aux Conseils communautaires des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) membres, aux AOM limitrophes, aux Conseils municipaux des communes comprises dans son périmètre (dont les 58 communes de la Métropole) ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'État concernées. Le projet de plan sera ensuite soumis à enquête publique et éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, pour être approuvé par le conseil d'administration de SYTRAL Mobilités en octobre 2025.

2° - Mode de concertation des habitants et usagers

L'élaboration du PDM a permis une association des citoyennes et citoyens allant au-delà des obligations réglementaires propres à ce type de démarche. La démarche de diagnostic du PDM s'est appuyée sur cinq groupes de travail citoyens, constitués par zone géographique, afin de prendre en compte les spécificités territoriales, et par classe socio-professionnelle, de façon à intégrer les spécificités individuelles

À 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 29 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. Le Conseil de développement de la Métropole a bénéficié, dans ce cadre, d'une présentation du PDM et a ainsi pu remettre une contribution propre lors de cette phase.

3° - Contenu

a) Ambitions et objectifs

Le projet de PDM dessine quatre ambitions clés pour les mobilités sur son territoire, à l'horizon 2040 :

- Faire des mobilités un levier de bien-être et de santé et non plus de nuisances, en particulier en milieu urbain, l'ambition étant de réduire la place accordée à la voiture pour ouvrir de nouvelles opportunités,
- Développer des offres et des services de mobilités prenant en compte tous les publics et tous les territoires (territoires ruraux et quartiers politiques de la ville en particulier),
- Adapter les mobilités aux temporalités des modes de vie des habitants, en développant un système efficace à tous les moments de la journée et de la semaine,
- Décarboner largement les mobilités, en divisant par deux les usages de la voiture solo.

Le projet traduit ensuite ces ambitions en objectifs généraux à atteindre

- S'inscrire dans la trajectoire fixée par la SNBC nationale, soit atteindre - 64 % d'émissions CO₂ par le secteur des transports sur la période 2015-2040 ;
- Pour l'amélioration de la qualité de l'air, se conformer aux objectifs du 3ème PPA de l'agglomération lyonnaise

Des objectifs chiffrés sont formulés sur les mobilités, en particulier celles des personnes

- Diviser par deux les déplacements en voiture solo d'ici 2040, en modulant cet objectif selon les territoires et les types de déplacements, notamment en fonction de leur longueur :
 - o Pour les déplacements de moins de 1 km : 50 % des déplacements effectués en voiture solo sont à reporter sur la marche, .
 - o Pour les déplacements de 1 à 10 km : 50 % des déplacements effectués en voiture solo sont à reporter sur le vélo, .
 - o Pour les déplacements de plus de 1 km, internes à l'agglomération lyonnaise : 25 % des déplacements effectués en voiture solo sont à reporter sur les transports en commun, .
 - o Pour les déplacements de plus de 10 km en échange avec Lyon et Villeurbanne : 50 % des déplacements effectués en voiture solo sont à reporter sur les transports en commun, .
 - o Pour les déplacements de plus de 10 km en lien avec la couronne de l'agglomération lyonnaise : 50 % des déplacements effectués en voiture solo sont à reporter sur le covoiturage ;-

À terme, cela fera évoluer de manière importante l'usage et la fréquentation des modes alternatifs à la voiture. Par rapport à 2015, ces objectifs à l'horizon 2040 conduisent ainsi à : .

- Augmenter de 50 % l'usage des transports collectifs urbains,
- Multiplier par deux l'usage des transports collectifs interurbains, routiers et ferroviaires,
- Multiplier par dix l'usage du vélo

b) Leviers et plan d'actions

Levier 1 : la réduction des distances parcourues, en lien avec l'organisation du territoire

En termes de nombre de déplacements, le PDM table sur une stabilité d'ici à 2040 sur le territoire, compte tenu de l'évolution démographique prévue (+ 0,25 %/an entre 2018 et 2050, selon le scénario central du modèle outil méthodologique de projection d'habitants, d'actifs, de logements et d'élèves -OMPHALE- de l'INSEE) et d'une hypothèse de diminution de la mobilité individuelle passant de 3,2 à 3 déplacements/jour/personne d'ici 2040.

L'enjeu réside dans la réduction de la longueur de ces déplacements, pour laquelle il faut :

- Améliorer l'articulation entre urbanisme et déplacements : d'une part, en faisant le lien avec le projet de territoire porté par le SCoT de l'agglomération lyonnaise (en révision), d'autre part, en misant sur des actions de plus court terme relevant du rapprochement des services de proximité des lieux de vie, en particulier dans les milieux peu denses (services ambulants, espaces de coworking, etc.),
- Optimiser la gestion du dernier kilomètre pour les marchandises.

Levier 2 : la poursuite du développement des offres et des services de mobilités

Cela consiste à :

- Développer le réseau structurant de transports en commun,
- Développer et améliorer le réseau de maillage de transports en commun,
- Créer un réseau de transports en commun lisible, accessible et attractif,
- Faciliter et favoriser l'intermodalité, - donner à la marche et au vélo toute leur place pour les déplacements de courte et moyenne distance,
- Créer un réseau structurant de covoiturage,
- Mettre en œuvre des offres de mobilité adaptées aux plus vulnérables, - inciter au report modal pour les flux de marchandises.

Levier 3 : la redéfinition des usages nécessaires de la voiture, notamment en agissant sur l'espace public.

Le PDM pose l'ambition d'un usage de la voiture particulière raisonné et réservé aux déplacements sans alternatives de mobilités. Cela consiste à :

- Agir sur les voiries structurantes,
- Repenser l'organisation de l'espace public et son partage,
- Mieux organiser et maîtriser le stationnement automobile,
- Favoriser l'usage des motorisations alternatives et des véhicules moins polluants,
- Favoriser les usages partagés de la voiture,
- Réduire l'impact des opérations logistiques sur l'espace public.

Levier 4 : l'accompagnement et l'encouragement des changements de pratiques de mobilité.

Pour convaincre et être adoptées, les offres de mobilité doivent exister mais aussi être suffisamment connues, compréhensibles, accessibles et désirables, de façon à lever les éventuels freins présents chez les individus vis-à-vis de nouvelles formes de déplacements.

Il convient donc de :

- Développer le conseil en mobilité et renforcer l'accompagnement et la communication,
- Faciliter l'expérimentation par l'usage et permettre la découverte des offres de mobilité, -
- Améliorer la sécurité des déplacements,
- Proposer un parcours usager facilité et équitable,
- Inciter les entreprises de transport de marchandises à réduire leurs impacts environnementaux,
- Développer l'information et la connaissance en matière de logistique.

Avis défavorable de la commune de Limonest

les objectifs de décarbonation affichés par ce plan sont pleinement partagés par la commune de Limonest tels que, réduire les émissions de gaz à effet de serre, promouvoir des mobilités alternatives et développer les infrastructures de transports collectifs ne se décrète pas. Si ces ambitions sont non seulement nobles mais aussi urgentes, nous regrettons que ce document fasse plusieurs fois l'impasse sur la façon dont il sera rendu opérationnel et concret pour les habitants.

Par exemple, le PDM ambitionne de réduire de moitié l'usage de la voiture solo, appelé aussi autosolisme, d'ici 15 ans soit en 2040. Or, aujourd'hui, trois quarts des déplacements sur le territoire national et local font moins de 5 kilomètres, et une grande majorité d'entre eux sont réalisés en voiture individuelle, souvent par une seule personne.

Pour changer ce mode de déplacement polluant, il ne suffit pas de proposer des transports en commun, il faut que ces derniers soient supérieurs dans tous les domaines, plus compétitifs que l'usage du véhicule individuel, que ce soit au niveau de son coût, de sa fréquence, du temps gagné, de la qualité de service et de son maillage comprenant le moins de ruptures de charge possible. En somme, plus le parcours client est simple, plus les transports en commun sont pris.

Aujourd'hui, la situation est loin d'être le cas. Elle l'est encore moins dans les zones rurales et périurbaines de l'agglomération, où les alternatives que constituent les transports en commun sont encore trop faibles dans ces différents domaines pour provoquer un changement d'habitudes, où l'intermodalité avec le rail existant par exemple reste presque un impensé. Ces projections ignorent donc plusieurs contraintes locales et nous prenons le risque, avec ce PDM, de creuser les inégalités en la matière.

La transition vers des véhicules électriques nécessite ainsi des investissements massifs, mais aussi un renouvellement rapide du parc automobile, dont le coût est prohibitif pour de

Accusé de réception en préfecture
069-216901165-20250213-20250212-DE
Date de télétransmission : 14/02/2025
Date de réception préfecture : 14/02/2025

nombreux ménages. En ces temps d'incertitudes, négliger les contraintes financières et sociales de nos concitoyens, c'est nier un contexte qui rend l'adoption rapide de telles mesures et de nouveaux comportements bien plus difficile qu'à l'habitude. Une approche plus graduelle et réaliste aurait été préférable pour garantir des résultats concrets et pérennes.

Nous sommes convaincus que les mobilités de demain doivent être efficaces et adaptées aux réalités de tous les habitants du territoire, qu'ils soient urbains, périurbains ou ruraux. Cependant, ce Plan de Mobilité tel qu'il est présenté ne répond pas à ces attentes. Pour toutes ces raisons, il est proposé de voter contre ce Plan de Mobilité.

DELIBERE

A l'unanimité des membres du conseil municipal présents et représentés, il est décidé de :

- DONNER un avis défavorable au PDM des territoires lyonnais arrêté par l'AOMTL SYTRAL Mobilités, en conseil d'administration du 21 novembre 2024.
- AUTORISER Monsieur le Maire à signer tout document utile à la concrétisation de cette décision

*Délibéré en séance les jour, mois et an susdits.
Suivent au registre les signatures des membres présents.
Copie certifiée conforme,
A Limonest, le 13/02/2025*


Max VINCENT
Maire de Limonest