

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

SÉANCE DU CONSEIL MUNICIPAL

DU 27 FÉVRIER 2025

L'an deux mille vingt cinq, le vingt sept février, Le Conseil Municipal de la Commune,
légalement convoqué le 20/02/2025, s'est réuni
en séance publique ordinaire à l'Hôtel de Ville.

Président : Monsieur Gilles GASCON, Maire.

PRÉSENTS (32) :

Gilles GASCON, Doriane CORSALE, Messaouda Nadia EL FALOUSSI, Bernard GUTTIN, Fabrice LODI-CHEMAIN, Alain BERLIOZ CURLET, Stéphane PEILLET, Liliane ROCHE, Laurent SCHEIWE, Farida SAHOULI, François MEGARD, Janie ARGOUD, Jacques BURLAT, Purification LOPEZ, Jean-François MORICE, Bernard CHAMBRILLON, Michèle MACHARD, Alioune DIOP, Gilles DELAMADELEINE, Madeleine VERGNOLLE, Claire-Lise COSTE, Pascal LACHAIZE, Suzana ELEZI, Olivier MAS, Amandine GAILLARD, Gilbert CHARVET, Marie-Jeanne JUVENETON, Wafia ZAK, Véronique MOREIRA, Philippe ROLLAND, Gilles GRANDVAL, Zafer GIRISIT

ABSENTS (3):

Christian MOISSARD, Liliane WEIBLEN, Sabrina BOUTIBA

ABSENTS AYANT DONNÉ PROCURATION (8) :

Frédéric JEAN à Doriane CORSALE, Sophie VERGNON à Messaouda Nadia EL FALOUSSI, Marthe CALVI à Madeleine VERGNOLLE, Sylvie ALLEMAND à Laurent SCHEIWE, Roch SANCHEZ à Fabrice LODI-CHEMAIN, Laurence FAVIER à Liliane ROCHE, Anthony REA à Bernard GUTTIN, Lise BOIRIVENT à Gilles GRANDVAL

Nombre de conseillers municipaux en exercice : 43

Nombre de présents : 32

Nombre de votants : 39

Secrétaire de séance : Madame Amandine GAILLARD

Délibération n° 2025_024

***Objet: AVIS ET COMMUNICATIONS : Plan de mobilité des territoires lyonnais -
Avis de la commune***

Rapporteur : Monsieur GASCON

(service : Gestion des Assemblées)

Mesdames, Messieurs,

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a instauré les Plans de Mobilité (PdM), en lieu et place des Plans de Déplacements Urbains (PDU).

Conformément aux dispositions légales, et notamment les articles L.1214-1 et suivants du Code des Transports, SYTRAL Mobilités a été chargé de l'élaboration et de la mise en œuvre du PdM des territoires lyonnais sur l'ensemble de son ressort territorial.

Par délibération n° 2022-045 du 16 mai 2022, le Conseil d'administration de SYTRAL Mobilités a prescrit l'élaboration du PdM des territoires lyonnais, en a fixé les objectifs et défini les modalités de concertation.

Par délibération n°2024-093 du 21 novembre 2024, le Conseil d'administration de SYTRAL Mobilités a arrêté le projet de PdM.

Document de planification et de programmation en matière de mobilité, le PdM 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 s'inscrit dans un projet politique de développement du territoire et doit être compatible avec :

- Les orientations de la Directive Territoriale d'Aménagement du territoire (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise,
- Les objectifs fixés par le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise,
- Les règles générales du fascicule du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité (SRADDET),

Il doit également prendre en compte :

- Les objectifs du SRADDET,
- Les orientations des Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) des Monts du Lyonnais, du Beaujolais, de l'Ouest lyonnais et de l'Agglomération lyonnaise, tous les quatre en cours de révision.

Ressort territorial du Plan de mobilité :

En 2022, le SYTRAL est devenu SYTRAL Mobilités et a étendu son périmètre géographique. Ce dernier intègre à présent les territoires de la Métropole de Lyon et des 11 intercommunalités du Rhône. Les 262 communes et les 1,9 million d'habitants qui le composent se répartissent au sein de territoires variés tant urbains, périurbains que ruraux. Trois bassins locaux de mobilités ont été identifiés :

- Le Beaujolais,
- L'Ouest lyonnais,
- L'Agglomération Lyonnaise

Les grands principes du projet de Plan de mobilité des territoires lyonnais :

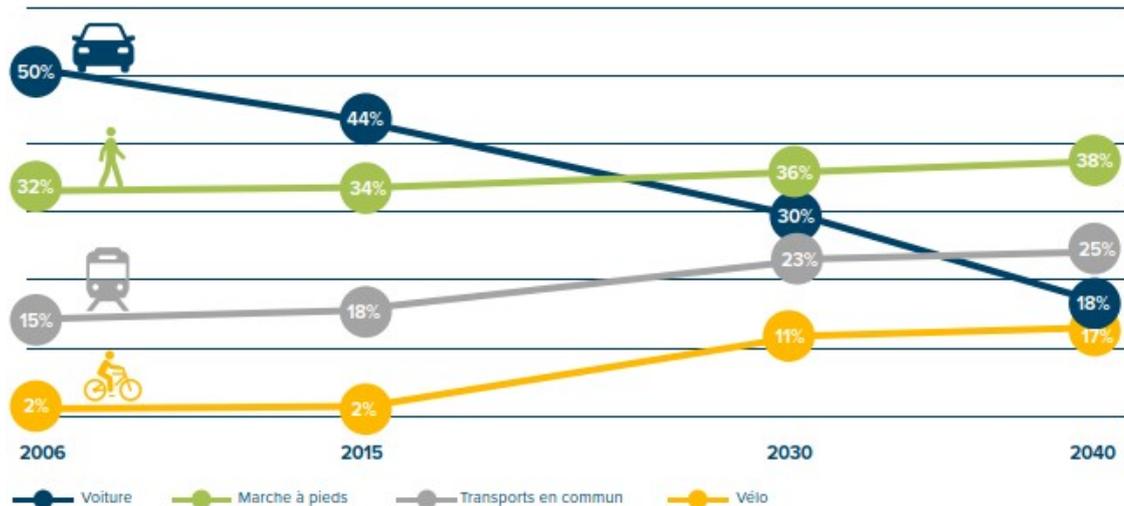
- Contribution à la mise en œuvre des différents projets de territoire au travers notamment de mesures visant à articuler davantage le développement du territoire et les politiques de mobilité,
- Développement de solutions de mobilité durable visant à favoriser les transports collectifs, le covoiturage, la marche, le vélo et à réduire l'utilisation de la voiture individuelle,
- Amélioration de l'accessibilité pour tous les territoires en renforçant l'offre de transports collectifs et les infrastructures,
- Sécurité et inclusivité des déplacements, avec un objectif de diminution des accidents et de meilleure prise en compte des personnes à mobilité réduite,
- Préservation de l'environnement et la lutte contre le réchauffement climatique, en réduisant les nuisances sonores, la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre,
- Gestion multimodale des déplacements, notamment l'amélioration des conditions d'intermodalité, des itinéraires cyclables et des offres de covoiturage.

Objectifs de parts modales cibles fixés à l'échelle du ressort territorial et de chaque bassin local de mobilité :

Sur le territoire de SYTRAL Mobilités, le PdM fixe globalement les objectifs suivants :

- Réduire de plus de 50 % la part modale de la voiture entre 2015 et 2040 en nombre de déplacements,
- Porter la part modale du vélo de 1,40 % en 2015 à 16 % en 2040,
- Porter la part modale des transports collectifs de 16 % en 2015 à 23 % en 2040.

Focus sur les objectifs de parts modales dans le bassin local de l'agglomération lyonnaise, comprenant la Métropole de Lyon, la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CCEL) et la Communauté de Communes du Pays de l'Ozon :



Le Plan d'actions est structuré autour de 4 leviers principaux, eux-mêmes subdivisés en axes puis déclinés en actions suivant un calendrier à moyen ou long terme et par bassins locaux de mobilité :

Levier 1 : réduire les distances à parcourir, en lien avec l'organisation du territoire
 Ce levier comprend 2 axes

Levier 2 : poursuivre le développement des offres et des services de mobilité
 Ce levier comprend 8 axes

Levier 3 : redéfinir les usages nécessaires de la voiture, notamment en agissant sur l'espace public
 Ce levier comprend 6 axes

Levier 4 : accompagner et encourager les changements de pratiques de mobilité
 Ce levier comprend 6 axes

Actions stratégiques par bassin local de mobilité

Pour le bassin de l'agglomération lyonnaise en lien avec le territoire Sanpriad, retenons :

1- Les actions programmées avant 2030

- Développement du réseau de tramway et des bus à haut niveau de service (BHNS), avec notamment le prolongement du BHNS Part-Dieu / 7 chemins vers le métro D Parilly
- Mise en œuvre de contrats d'axes, conditionnant le développement de tout nouveau projet structurant de transports collectifs à une densification du territoire, notamment pour accompagner la mise en œuvre des lignes structurantes nord-sud de l'Est de la Métropole,
- Renforcement du maillage local de bus et cars, en s'articulant autour de deux pôles de structurations des lignes de transports collectifs dans la zone Mi-Plaine et à la gare de Saint- Priest
- Requalification des Voies Structurantes d'Agglomération, notamment par la

mise en œuvre de voies réservées au covoiturages et/ou aux transports sur l'A43,

- Etudes pour le développement de lignes de covoiturage, notamment entre Saint-Laurent-de-Mûre et Lyon et entre Heyrieux et Vénissieux
- Mise en œuvre d'une première étape du renforcement de l'offre TER,
- Finalisation du réseau cyclable de Voies Lyonnaises (VL), notamment les VL n°2, 5 et 12 traversant le territoire Sanpriod.

2- Les actions programmées avant 2040

- Poursuite du développement du réseau structurant de transports en commun via notamment la création de la ligne T8 entre Vaulx-en-Velin La Soie et la gare de Vénissieux,
- Requalification, voire transformation globale, des Voies Structurantes d'Agglomération avec notamment la mise en œuvre d'une meilleure intégration urbaines de certaines portes de l'A43 au niveau de Bron-Parilly et la mise en œuvre, en fonction des conclusions des études de requalification conduites, de voies réservées aux transports collectifs et/ou au covoiturage sur la Rocade Est et l'A46 Sud,
- Etudes sur de nouvelles infrastructures routières, notamment le Boulevard Urbain Est (BUE) dans le cadre d'approches multimodales accompagnées de diminution des capacités sur les axes à proximité,
- Transformation de manière majeure de certains axes traversant des zones urbaines notamment les RD306 et RD318 afin d'en réduire la capacité de circulation et d'utiliser l'espace libéré en faveur des autres modes et d'aménagements paysagers,
- Réalisation des investissements nécessaires à la désaturation de l'étoile ferroviaire lyonnaise et des aménagements ferroviaires structurants notamment le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) Nord et Sud et la mise à quatre voies de la section Saint-Fons-Grenay,
- Développement d'alternatives pour les flux logistiques de longue distance, à travers notamment les infrastructures ferroviaires : CFAL, plateforme de transport combiné Vénissieux-Saint-Priest.

Par ailleurs, les sujets dits « transverses » tels que le partage de l'espace public, le stationnement, ou bien encore la sécurité sont également traités. On retiendra :

- Redéfinir l'organisation du stationnement automobile sur le domaine public, sur la voirie et dans les parcs publics et réguler l'offre de stationnement automobile privée,
- Améliorer la sécurité des déplacements en agissant pour la sécurité routière et accentuer les actions de prévention de la délinquance.



Les documents composant le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais :

- Le Plan de Mobilité en lui-même ;
- Son annexe accessibilité ;
- L'évaluation environnementale et son résumé non technique.

Conformément à l'article L1214-28-2 du Code des Transports, SYTRAL Mobilités sollicite aujourd'hui l'avis du conseil municipal de Saint-Priest.

Avis de la commune :

Observations générales :

Jusqu'en 2022, le Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL) a été gérée dans la recherche du consensus et toujours avec la participation de toutes les sensibilités politiques composant l'assemblée métropolitaine.

Lors de sa transformation en établissement public local le 1^{er} janvier 2022, l'exécutif métropolitain a fait le choix de déroger au principe de proportionnalité. Cela a considérablement amoindri le pluralisme démocratique, excluant de facto les voix de l'opposition, et avec elles, une partie de la diversité des propositions pour la planification de nos transports publics et la gestion de notre mobilité. La démarche d'élaboration partenariale avec les élus des territoires de la Métropole de Lyon en a été ainsi particulièrement affectée.

En 2022, l'exécutif métropolitain décidait par ailleurs d'abandonner tout projet de développement de nouvelles lignes de métro, pourtant actées (Métro E).

Au regard des enjeux démographiques, économiques et environnementaux du territoire lyonnais, notre assemblée délibérante a demandé à deux reprises à la Métropole de Lyon et à SYTRAL Mobilités de reposer le principe d'un grand plan métro. (Délibérations 2022-197- et 2023-154 relatives à l'instauration d'une Zone à Faibles Emissions).

Nous observons que cette option n'a pas été retenue et que le calendrier relatif à la ZFE reste toujours aussi inversement proportionné à l'offre de mobilité actuelle.

Nous notons également l'absence d'équité territoriale, notamment au sein du bassin de mobilité dit de « l'agglomération lyonnaise » qui correspond au périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).

Les caractéristiques propres aux villes de seconde couronne et aux villes périurbaines sont en effet invisibilisées par celles de la Métropole : les objectifs de report modal se retrouvent les mêmes que ceux envisagés pour le cœur de l'agglomération.

Nous rappelons que 40 % des habitants et des emplois à l'échelle du SCOT ne sont desservis actuellement par aucun réseau structurant de transports collectifs.

Enfin, il n'existe pas de données 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) de 2015, ce qui empêche d'observer finement l'évolution des mobilités sur les dix dernières années, notamment des parts modales ou de la mobilité individuelle des personnes.

Observations spécifiques à la commune de Saint-Priest

- 1- Voiries structurantes d'agglomération

Le PDU 2017-2030 mentionnait l'engagement d'études de faisabilité de grand contournement de l'agglomération lyonnaise et la poursuite de la réalisation du Boulevard Urbain Est (BUE) avant 2022. Or le PdM réduit aujourd'hui à portion congrue l'étude de nouvelles infrastructures routières.

La Ville tient à rappeler que le BUE est un axe majeur constituant une dorsale structurante nord-sud entre les communes de l'Est lyonnais. Aussi elle estime que sa finalisation à la fois dans sa liaison avec Vénissieux au Sud et avec le secteur Bron Aviation au Nord est impérative.

Le tronçon sud Saint Priest-Vénissieux permettrait en effet le bouclage avec le Boulevard Urbain Sud pour désengorger les pénétrantes que constituent la Route de Lyon ou l'A43. La correction du hiatus de la Porte des Alpes au nord via Bron Aviation offrirait, quant à elle, un tracé idoine pour le prolongement de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Part-Dieu/Sept Chemins vers le Métro D / station Parilly.

En conséquence, la Ville souhaite le lancement des études sur ces deux sections dès 2026, et non après 2030 comme proposé dans le PdM.

Les transformations de manière majeure des RD306 et RD318 amèneront très certainement des interrogations sur leur faisabilité. Au-delà des contraintes urbaines et techniques, la Ville rappelle que ces voies d'entrée d'agglomération sont des Routes à Grande Circulation ouvertes notamment aux convois exceptionnels. Une réduction trop importante de la capacité de circulation sur ces axes pourrait par ailleurs entraîner l'embolisation du réseau secondaire et dégrader ainsi le cadre de vie des San-Priods, notamment au sein des hameaux de Manissieux et de la Fouillouse.

Enfin, en l'absence de toute référence en faveur d'un grand contournement autoroutier, la Ville estime illusoire la mise en œuvre de voies réservées aux transports collectifs sur la Rocade Est et l'A46 Sud, véritable barreau autoroutier européen. L'A46 Sud est effet l'une des autoroutes les plus accidentogènes de France (200 accidents/an) sur laquelle circule un fort trafic de transit.

La Ville rappelle qu'elle reste défavorable à tout projet d'élargissement de l'A46 sud tout en défendant la perspective d'un grand contournement afin de redonner à la Rocade des Villages sa fonction originelle. Cette option permettrait sans nul doute d'y développer des transports collectifs en rocade entre territoires périphériques.

2- Développement du réseau structurant de transports en commun

Axe A8 : Projet de Ligne de tramway T8 entre Vaulx-en-Velin La Soie et Gare de Vénissieux et projet de prolongement de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Part -Dieu – Sept Chemins vers Métro D Parilly.

Concernant le bouclage de l'axe A8 du PDU entre Gare de Vénissieux et Vaulx-en-Velin La Soie, le plan de mandat du Sytral 2021-2026 adopté le 17 décembre 2020 envisageait initialement un démarrage des travaux d'ici la fin du mandat pour une mise en service en 2028. Il n'en a rien été.

Par ailleurs, des études ont été menées en 2020 sur le tronçon central de l'axe A8, suivi

d'une étude d'opportunité avec une analyse de plusieurs variantes de tracé. Ces études n'ont jamais été portées à la connaissance de la Ville de Saint-Priest qui avait pourtant fait part, à de multiples reprises, de sa volonté de participer pleinement à la réflexion sur le choix du tracé envisagé sur son territoire.

La Ville a connu un développement économique et résidentiel important et conforme aux orientations du SCOT actuel. Depuis le lancement des réflexions sur le maillage d'un réseau de transports collectifs qui passe de « l'étoile à la toile », la Ville a toujours soutenu un tracé de la ligne A8 sur le BUE dont le profil de voie intègre la possibilité d'un Transport collectif en site propre (TCSP).

Nous ne pouvions accepter en effet que cette ligne structurante pour notre territoire ne passe qu'en frange de Saint-Priest et écarte la possibilité de desservir plus de 100 ha de zones d'activité économique, 650 nouveaux logements développés sur le secteur ouest de la commune et le collège Simone Veil, sans compter les projets résidentiels dans le secteur de La Rage et des Brigoudes (350 logements).

Aussi en complément du projet de ligne de tramway T8 (250 M€), Sytral Mobilités nous propose de prolonger la ligne BHNS Part-Dieu – Sept Chemins jusqu'au Métro D Parilly (70 à 90 M€) via notamment le BUE.

Si cette nouvelle option paraît plus conforme aux attentes de la commune, il n'en demeure pas moins qu'elle soulève quelques observations.

L'opportunité de deux lignes de rocade situées parfois à quelques centaines de mètres l'une de l'autre, notamment à hauteur de Champ du Pont, doit être réexaminée. Comme indiqué précédemment, la Ville souhaite que les études de faisabilité relatives au projet de BHNS puissent approfondir la desserte du secteur Bron Aviation via la finalisation du BUE. En effet, le tracé actuellement pressenti ne dessert pas ce secteur économique important. Il convient donc de le réinterroger dès à présent.

3- Gare de Saint-Priest

La Ville intervient depuis des années, notamment auprès de la Métropole et du Sytral, afin de faire de la gare de Saint-Priest une alternative concurrentielle à la voiture pour accéder au centre de l'agglomération. Malgré certaines avancées travaillées avec le Sytral lors du précédent mandat, il est regrettable que ses atouts ne soient pas davantage pris en compte pour le développement et l'amélioration de la qualité de l'offre de transports en commun dans le cadre de l'étude de rabattement multimodal des gares Sud-Est menée actuellement par la Métropole et Sytral mobilités.

4- Réseau Cyclable

Avec plus de 60 kilomètres de bandes, pistes et voies vertes cyclables, la Ville de Saint-Priest porte une politique ambitieuse pour le développement d'un réseau cyclable de qualité sur son territoire.

Avec les autres communes membres de la circonscription métropolitaine de la Porte des Alpes (Bron, Chassieu et Mions), nous avons fait le choix également d'inscrire dans notre projet de territoire la résorption des discontinuités cyclables, le développement des

axes secondaires et le renforcement cyclable Nord/Sud.

Sur ce dernier point, la Ville de Saint-Priest rappelle que la traversée de l'A43 reste un point noir pour les cyclistes et les piétons. Il nous paraît indispensable d'intégrer au plan Vélo la traversée à hauteur du Boulevard de la Porte des Alpes. Là aussi, cette rupture du BUE empêche la connexion Sud-Nord pourtant très demandée par les usagers, en particulier du Parc Aviation.

Concernant le projet de Voie Lyonnaise n°2 entre la Route de Lyon et Mions, la Ville rappelle, comme précédemment indiqué, que la RD 318, composée notamment de la rue A. Briand et de la route d'Heyrieux, est une Route à Grande Circulation sur laquelle circulent plus de 15 000 véhicules/jour ainsi qu'un axe réservé aux convois exceptionnels. Son passage en sens unique n'est donc pas concevable.

Aussi, la Ville réitère son souhait d'une traversée Ouest-Est en lien avec le projet Chabal. Cette option permettrait ainsi de desservir la gare de Saint-Priest par la rue de l'Industrie. La jonction avec Mions devra également faire l'objet d'une démarche concertée et pragmatique qui tienne compte des spécificités de nos deux communes.

Enfin, nous souhaitons que soient pleinement développés sur les communes périphériques les vélos en libre-service qui répondent à des usages de courtes distances, véritable alternative à l'usage de la voiture. Si Sytral Mobilités entend étudier avant 2030 leur extension dans les communes desservies par des lignes structurantes de transports, ceci n'est malheureusement pas acté par des préconisations claires.

5- Stationnement

Le PdM indique que les Plans Locaux de Mobilité (PLM) viseront à assurer l'organisation du stationnement, notamment en définissant les zones qui seront réglementées.

Par ailleurs, le PdM définit un zonage fondé sur la desserte en transport collectif que les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) devront respecter pour l'écriture des normes de stationnement : dans les zones sous influence de lignes fortes de transports (Tramway, BHNS...) ainsi que dans les zones à moins de 500 mètres d'une gare ferroviaire, les normes minimales des PLU ne pourront pas dépasser 1 place par logement pour les constructions destinées à l'habitation et 0,5 place par logement pour le logement social.

La Ville de Saint-Priest rappelle que 38 % des logts sanprioids sont des appartements sans places de parking (*données Métropole de Lyon- Commission Déplacements et Voirie du 4 mars 2024*). Aussi nous souhaitons, là aussi, que les problématiques de stationnement fassent l'objet d'une démarche concertée et pragmatique qui tienne compte de la réalité territoriale de notre commune.

6- Sécurité

Dès 2021, nous avons fait le choix d'inscrire notre commune dans la Stratégie Territoriale de Sécurité et de Prévention de la Délinquance pour les Transports en commun. Aussi le projet d'extension de cette stratégie à l'ensemble du ressort territorial de Sytral Mobilités va dans le bon sens.

Toutefois, nous estimons qu'une mobilisation plus grande de l'intégralité des acteurs du continuum de sécurité, qui comprend notamment les services de transports, s'impose.

Réduire massivement l'insécurité dans les transports permettrait en effet d'offrir aux Grandlyonnais un mode alternatif sûr à la voiture tout en apportant une réponse à la pénurie de chauffeurs de bus qui persiste encore aujourd'hui en raison notamment de l'insécurité dans laquelle ces derniers exercent leur mission.

En ce sens, les conseillers métropolitains de Saint-Priest ont proposé dernièrement à la Métropole de Lyon et à Sytral Mobilités de bien vouloir examiner la possibilité de créer une police métropolitaine des transports avec le concours des communes, à l'instar du modèle développé par la Métropole de Montpellier. Cette proposition n'a pas été retenue.

Vu ledit dossier,

Compte tenu de ce qui précède, je vous propose donc Mesdames, Messieurs :

- D'émettre un avis défavorable au projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais à horizons 2030 et 2040 tel qu'arrêté par Sytral Mobilités le 21 novembre 2024.

PJ :

Annexe 1 : plan de mobilité des territoires lyonnais

Annexe 2 : annexe accessibilité

Annexe 3 : résumé non technique de l'évaluation environnementale

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, au scrutin public, APPROUVE le présent rapport par :

Pour : 35

Contre : 4

Wafia ZAK, Véronique MOREIRA, Philippe ROLLAND, Zafer GIRISIT

Pas de Participation : 1

Gilles GRANDVAL

Pour extrait conforme,

#signature#