

**DÉPARTEMENT
DU RHÔNE**

**Arrondissement
de Lyon**

Métropole de Lyon

République Française

COMMUNE DE SAINTE FOY-LÈS-LYON

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES**

DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Nombre de membres
art. 16 Code Municipal : **35**

en exercice : **35**

qui ont pris part à la
délibération **35**

Séance du 13 février 2025

Liste des délibérations publiée le 21 février 2025

Date de convocation du Conseil Municipal : 7 février 2025

Nombre de conseillers municipaux en exercice au jour
de la séance : 35

Présidente : Mme Véronique SARSELLI

Secrétaire : M. Benjamin VINCENS-BOUGUEREAU

Secrétaire auxiliaire : M. Claude ROIRE,

Directeur général des services

OBJET

5

**Avis sur le projet
de Plan de mobilité (PDM)
de SYTRAL mobilités**

Membres présents : Mmes et MM. SARSELLI, BAZAILLE, MOUSSA, BARRELLON, GIORDANO, RODRIGUEZ, GOUBET, NOVENT, BOIRON, ESCOFFIER, MOMIN, CAUCHE, DUMOND, GUERINOT, PONS, FUSARI, JACOLIN, FUGIER, ASTRE, ROSAIN, PASSELEGUE, CHOMEL de VARAGNES, MOREL-JOURNEL (pouvoir à Mme CHOMEL de VARAGNES jusqu'au rapport n° 2), VINCENS-BOUGUEREAU, LATHUILIÈRE, REPLUMAZ, MIHOUBI, KOWALSKI, GILLET, MAMASSIAN, SCHMIDT, de PARDIEU,

Membres excusés : Mmes et M. BARRIER (pouvoir à M. CAUCHE), DUPUIS (pouvoir à Mme BAZAILLE), VIEUX-ROCHAS (pouvoir à M. VINCENS-BOUGUEREAU).

1 - Contexte réglementaire et périmètre du PDM

Madame GOUBET, Adjointe au Maire, explique que le Plan de mobilité (PDM) est un document de planification et de programmation en matière de mobilité : il détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement.

Depuis la Loi d'orientation des Mobilités de 2019, le PDM remplace le plan de déplacements urbains (PDU), afin de prendre en compte :

- l'ensemble des types et services de mobilités sur le territoire,
- les enjeux d'inclusion de tous les citoyens dans les services de mobilité, via une annexe "accessibilité"
- les enjeux de limitation de l'étalement urbain et environnementaux, via une annexe dédiée qui vise à évaluer la contribution du Plan à la diminution des émissions de gaz à effet de serre, et participer à la préservation de la biodiversité et à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore.

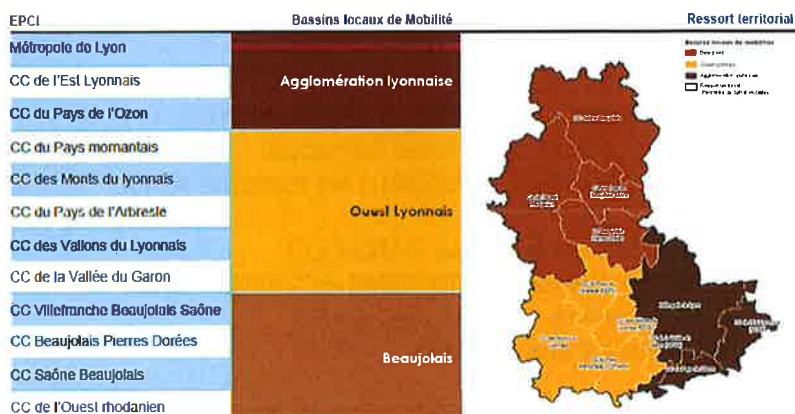
Depuis le 1er janvier 2022, le SYTRAL Mobilités, autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais, couvre l'ensemble de la Métropole de Lyon et du Département du Rhône.

Or, le Plan de déplacement urbain 2017-2030 de l'agglomération lyonnaise ne couvre pas l'ensemble de ce territoire, mais uniquement la Métropole de Lyon, la Communauté de communes de l'Est Lyonnais, et six communes de l'Ouest Lyonnais.

Le SYTRAL Mobilités doit donc établir un Plan de mobilité étendu à l'ensemble de son périmètre d'action, qui se substituera au PDU actuellement en vigueur sur le territoire concerné.

Ce territoire est vaste et diversifié :

- Plus d'1,8 million d'habitants, dont 80 % au sein de la Métropole de Lyon
- une surface de 3 200 km² répartie entre 262 communes, appartenant à 11 communautés de communes ou d'agglomération et 1 métropole
- Près de 900 000 emplois
- 3 bassins de mobilité identifiés : l'agglomération lyonnaise, l'ouest lyonnais, le Beaujolais



Résumé non technique de l'évaluation environnementale du Pdm de SYTRAL Mobilités p11

Enfin, le Plan de mobilité doit prendre en compte et être compatible avec les orientations et objectifs des différents documents de planification et schémas directeurs existants sur le territoire, soit :

- la Directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise
- le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise
- le Schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)
- les Schémas de cohérence territoriale (SCOT)
- les Plans locaux d'urbanisme et d'habitat (PLU-H)
- les Plans climat air énergie territoire (PCAET)

Le Plan de mobilité s'inscrit également dans la stratégie nationale bas carbone, qui vise la neutralité carbone à horizon 2050, ce qui implique une division par 6 des émissions de gaz à effet de serre sur son territoire par rapport à 1990. Pour rappel, la neutralité carbone est définie par la Loi énergie-climat de 2019 comme «un équilibre, sur le territoire national, entre les émissions anthropiques par les sources et les absorptions anthropiques par les puits de gaz à effet de serre».

2 - Objectifs réglementaires du Plan de Mobilité

Selon l'article L1214-2 du Code des transports, le PDM vise à assurer :

- L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain
- Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale (territoires moins denses ou ruraux, QPV, mais aussi personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite)
- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements
- La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants
- L'amélioration de 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

- L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement et la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs
- L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers
- L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques ainsi que des élèves et des personnels des établissements scolaires
- L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire
- L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
- La réalisation, la configuration et la localisation d'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

3 - Calendrier d'élaboration

La sollicitation de l'avis de la commune, en tant que personne publique associée, s'inscrit dans le processus réglementaire d'élaboration du Plan de Mobilité, décrit ci-dessous.



Extrait du projet arrêté de PDM du Sytral Mobilités, p26

Les services de l'Etat, le Département du Rhône, les gestionnaires d'infrastructure de transports localisées dans le périmètre, les membres de SYTRAL Mobilités et les présidents des établissements publics en charge de l'élaboration des SCOT sont obligatoirement associés à l'élaboration du PDM.

Les représentants des professions et usagers des transports, associations de personnes handicapées ou à mobilité réduite, les Chambres de commerce et d'industrie et les associations de protection de l'environnement sont consultés sur le projet à leur demande.

Enfin une fois le projet de PDM arrêté par le Conseil d'administration de SYTRAL Mobilités, il est soumis pour avis au Conseil régional, départemental, EPCI et à la Métropole, aux Conseils municipaux des communes concernées, ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'Etat.

4 - Objectifs du projet de PDM de SYTRAL Mobilités

Le Plan de Mobilité comporte 4 objectifs principaux à horizon 2040 :

- Des mobilités comme leviers de bien-être et de santé et non plus de nuisances, notamment en milieu urbain : une réduction de la place de la voiture qui offre de nouvelles opportunités. Réussir d'ici 2040 à donner à la voiture sa juste place pour des mobilités sources de bien-être (santé, qualité de vie)

- Des mobilités pour toutes et tous dans les territoires : développer des offres et services prenant en compte tous les publics et tous les territoires. Réussir d'ici 2040 à garantir un droit à la mobilité partout, pour toutes et tous

- Des mobilités adaptées aux temporalités des modes de vie : un système efficace à tous les moments de la journée et de la semaine

Réussir d'ici 2040 à proposer un système de mobilité efficace à tous les moments de la journée et de la semaine

- Des mobilités largement décarbonées : une division par deux des usages de la voiture solo
Enclencher d'aujourd'hui à 2040 une décarbonation profonde de nos mobilités

Le scénario choisi par le SYTRAL Mobilité est celui du report modal massif. Ainsi, l'objectif affiché est de diviser par deux de l'usage de la voiture par rapport à 2015.

5 - Actions envisagées dans le projet de PDM de SYTRAL Mobilités

Le SYTRAL Mobilités définit quatre leviers d'actions pour atteindre les objectifs fixés plus haut :

- 1) Réduire les distances parcourues en lien avec l'aménagement du territoire
- 2) Poursuivre le développement des offres et services de mobilité
- 3) Redéfinir les usages nécessaires de la voiture notamment en agissant sur l'espace public
- 4) Accompagner et encourager les changements de pratiques de mobilité

Ainsi, dans le cadre de la concertation réglementaire, l'autorité organisatrice des mobilités sur les territoires lyonnais, c'est-à-dire le SYTRAL Mobilités, soumet le projet arrêté de Plan de mobilité à horizon 2040 à la commune de Sainte-Foy-lès-Lyon, en tant que personne publique associée. Le conseil municipal dispose d'un délai de trois mois à réception du dossier pour formuler son avis.

6 - Avis

En premier lieu, la Municipalité rappelle qu'elle est favorable à des mobilités durables et qui doivent également protéger la liberté de circulation de chacun. La Municipalité accompagne les nouvelles mobilités, avec l'octroi par exemple de plus de 850 aides à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique, des mesures pour favoriser les déplacements à pied, l'autorisation de deux services d'autopartage sur la commune, l'installation de bornes de recharge des véhicules électriques sur le domaine public, ou encore les interventions régulières auprès du Sytral dans le but d'améliorer la desserte en transports en commun de la ville.

La Municipalité rappelle qu'un grand nombre d'habitants et d'emplois ne sont pas encore, à ce jour, desservis par un axe structurant de transport en commun au sein de la Métropole de Lyon, et qu'il est attendu 28 000 usagers du vélo en 2030 : ainsi, la voiture individuelle restera un mode de déplacement important, qui doit être pris en compte et pas uniquement contraint. Or ce plan de mobilité n'est pas un outil qui permet de structurer un territoire et d'accompagner les déplacements mais un manifeste contre la voiture.

1 - Absence de ligne de métro E sur l'ouest lyonnais

Concernant la commune de Sainte-Foy-lès-Lyon et plus largement l'ouest lyonnais, c'est le projet de tramway en partie souterrain TEOL qui est présenté comme "ligne structurante". Or, il apparaît qu'en termes de capacité comme d'aménagement du territoire, ce prolongement du tramway T2 ne sera pas structurant comme aurait pu l'être une ligne de métro, tel qu'était envisagé le projet de métro E par exemple. Pour rappel, les estimations pour un projet de métro prévoient une fréquentation de 64 000 voyages/jours et de 100 000 voyages/jours avec la variante de prolongement jusqu'à Bellecour soit deux fois plus que TEOL.

Concernant l'aménagement du territoire, il est à remarquer que le Plan de mobilité prévoit des "contrats d'axe", pour les axes de transports structurants à venir y compris les tramways : le contenu sera à définir et, surtout, à adapter de façon cohérente avec le contexte de l'ouest lyonnais et le peu de foncier disponible notamment sur certaines zones, comme à Sainte-Foy-lès-Lyon.

Enfin, l'implantation de lignes dites "structurantes" pour un territoire doit s'accompagner de solutions de rabattement et d'intermodalités pratiques et adaptées, comme par exemple l'implantation de parcs-relais. A ce sujet, le plan de mobilité demeure assez vague, et potentiellement peu adapté aux territoires situés en deuxième voire troisième couronnes de l'agglomération, ayant comme objectif d'en "*optimiser le fonctionnement en permettant d'offrir une alternative à la voiture individuelle, notamment pour les déplacements pendulaires*" tout en disant vouloir "*en garantir l'accès aux personnes qui en sont les plus éloignées, tout en empêchant les reports de stationnement dans les secteurs environnants*".

Précisément, concernant le projet TEOL, le dimensionnement du parc-relai prévu au terminus, à Alaï (300 places), semble insuffisant, au vu de :

- l'ambition d'une ligne dite structurante pour l'ensemble de l'ouest lyonnais,
- et de son emplacement au sein de l'agglomération lyonnaise.

En effet, cette capacité est par exemple à mettre en regard avec celle du parc-relais implanté au terminus du métro B "Saint-Genis-Laval Hôpital Lyon-Sud", qui compte 877 places, ou avec celle du parc-relais de la Gare d'Oullins, fermé le 1er janvier 2024 : souvent saturé, bien qu'implanté dans une zone dense en première couronne de Lyon, il comptait 306 places de stationnement, soit autant que prévu pour ce parc-relai d'Alaï.

2 - Nombreuses actions centrées sur les restrictions de l'usage de la voiture individuelle

Le plan de mobilité affiche comme objectif de diviser par deux l'usage de la voiture individuelle entre 2015 et 2040.

Cet objectif de réduction est à mettre en regard avec le précédent Plan de déplacement urbain, qui affichait un objectif de réduction de 20 % de la part modale de la voiture entre 2015 et 2030.

Aussi, la commune de Sainte-Foy-lès-Lyon relève que la ligne du Plan de mobilité proposée n'a pas pour objectif de valoriser des modes de déplacement différents, mais de condamner l'utilisation de la voiture, via des contraintes pesant sur cet usage, comme le montrent les actions ci-dessous :

- "*Redéfinir l'espace nécessaire à la voiture, en agissant sur l'espace public*", "*Réduction de l'espace public alloué à la voiture*", "*Fini la voiture reine de la ville*"
- "*Offre en stationnement public adaptée en continu afin d'être cohérente avec ces objectifs de report modal*"
- "*Proscrire les stationnements en épi et en bataille dans le cadre des réaménagements de voirie et d'espaces publics*"
- "*Réglementation sur les stationnements privés des opérations immobilières devant permettre un nombre de places suffisant pour limiter l'impact sur la voirie tout en ne favorisant pas la possession d'un véhicule (notamment la multi-motorisation)*"
- "*Abaissement de la vitesse sur des voiries structurantes*" (potentiellement jusqu'à 50 km/h sur le boulevard Laurent Bonnevey par exemple), alors que les limitations actuelles sont déjà peu respectées
- "*Transformation majeure de certains axes traversant des zones urbaines, notamment la RD342*" qui traverse la commune sur sa partie ouest. L'exemple détaillé est la rive droite du Rhône dans Lyon : "*réduire la capacité de circulation et utiliser l'espace libéré en faveur des autres modes de circulation et d'aménagements paysagers*"
- "*Poursuivre la mise en place de la ZFE dans la Métropole de Lyon avec l'interdiction des véhicules Critair 2 au sein de la zone actuellement concernée (hors voiries structurantes)*"

La transition vers des mobilités plus durable est un objectif partagé. Cibler quasi-systématiquement l'usage de la voiture individuelle ne peut servir de seule action.

De plus, la volonté d'aller au-delà de la réglementation nationale pour la ZFE imposera aux particuliers et aux entreprises un changement de véhicule qu'ils n'ont pas toujours la capacité financière de supporter.

La réalisation d'aménagements visant essentiellement à réduire l'espace de la voiture engendrera encombrements, distances et temps de parcours allongés, difficultés à trouver du stationnement, avant même que des alternatives performantes ne soient mises en place. Ainsi, une offre de transport performante et attractive constitue un préalable indispensable à la réduction de l'usage individuel de la voiture notamment dans les zones périphériques et une condition nécessaire pour conserver le dynamisme et l'attractivité de l'agglomération lyonnaise.

3 - Objectifs de report modal

Sytral Mobilité a indiqué avoir fait le choix d'un scénario parmi trois :

- transition énergétique du parc roulant
- extension forte des transports lourds (métro et RER)
- report modal massif

C'est ce dernier scénario qui a été jugé comme "le plus favorable". Cependant, les objectifs en termes de report modal semblent peu équilibrés et peu réalistes.

En lien avec le paragraphe précédent, il est à noter que sur l'ensemble du territoire du Plan de la mobilité, la part modale de la voiture serait réduite à moins d'un quart des déplacements, soit une réduction de 42 % des kilomètres réalisés en voiture entre 2015 et 2040.

La mobilité piétonne n'est pas un levier très exploré dans ce Plan de mobilité : l'objectif dans l'agglomération lyonnaise (Métropole de Lyon, CCEL, CCPO), est de passer pour la marche à pied de 34 % à 38 % des déplacements entre 2015 et 2040, contre un passage de 2 % à 17 % pour le vélo, qui ferait alors jeu égal avec la part modale de la voiture, avec un objectif fixé à 18 %.

La commune de Sainte-Foy-lès-Lyon rappelle que, si la mobilité cyclable est à encourager, elle ne peut constituer la seule alternative (mobilité piétonne, transports en commun performants...), d'autant que cette mobilité cyclable ne convient ni à tous les territoires, ni à tous les citoyens, ni à tous les motifs de déplacement.

Il est cependant à noter que le Plan de mobilité prend bien en compte la réalisation complète du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL), nécessaire pour désengorger les voiries de l'agglomération du trafic de poids lourds de transit.

4 - Sécurité dans les transports en commun

La sécurité dans les transports en commun est une condition indispensable pour un report modal massif et pérenne vers ce type de mobilité.

Selon le dernier rapport du Ministère de l'Intérieur sur le sujet, 8 435 usagers ont signalé avoir été victimes d'un délit en 2023 sur le réseau TCL, soit en moyenne 23 faits par jour. Un chiffre en baisse par rapport à 2022, mais supérieur de 17 % à ce qui avait été recensé en 2016.

Cette thématique doit mobiliser l'ensemble des acteurs, notamment Sytral Mobilité et l'Etat.

Or sur ce point, l'action proposée dans le Plan de mobilité se limite à "Accentuer les actions de prévention de la délinquance dans les transports en commun", à travers :

- des actions de sensibilisation à destination d'enfants et de jeunes adultes sur les thématiques de la sécurité, la tranquillité et à la lutte contre le harcèlement sexiste dans les transports (objectif de 40 000 scolaires et jeunes sensibilisés par an, soit plus du double que ce qui a été réalisé en 2023)
- l'extension à l'ensemble du territoire du Plan de mobilité (dont au-delà de l'agglomération lyonnaise) de la "Stratégie Territoriale de Sécurité et de Prévention de la Délinquance pour les Transports en commun" et de mesures visant à lutter contre le harcèlement sexiste et l'insécurité dans les transports (par exemple : descente à la demande à partir de 22h, vidéo protection, campagne de communication spécifique, plaquette d'aide aux victimes de harcèlement sexiste et d'agression)
- et la mise en place ou l'extension d'autres mesures comme des renforcements d'éclairage, la formation des conducteurs à ce sujets, ou encore la mobilisation de médiateurs.

Ainsi, la commune de Sainte-Foy-lès-Lyon estime qu'au vu de la violence des faits perpétrés dans les transports en commun, des actions de "sensibilisation" sont insuffisantes, et déplore qu'aucun objectif chiffré ne soit donné en termes de moyens visant à lutter contre l'insécurité dans les transports (vidéo protection dans les stations et à bord des véhicules, personnel de médiation, de contrôle et de sécurité, etc...). Ces éléments, pourtant facilement quantifiables, ne figurent pas dans les indicateurs de suivi du Plan de mobilité.

5 - Effets attendu sur les émissions de GES

Il est à noter qu'en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, le Plan de Mobilité précise que les modélisations montrent que les actions mises en œuvre représenteraient une part très minoritaire par rapport à la diminution liée au renouvellement du parc roulant.

Ainsi, selon les évaluations quantitatives effectuées -qui ne prennent que partiellement en compte les changements de comportements de mobilité engagés et attendus- le Plan de mobilité entraînerait :

- une baisse de 1,5 % des émissions de CO2, quand les gains permis par le renouvellement du parc entraîneraient une baisse de 49 % de ces émissions
- une baisse située entre 2,1 % et 2,5 % des émissions de particules fines, quand le renouvellement du parc entraînerait une baisse allant de 33 % à 47 %
- une baisse de 0,03 % des oxydes d'azote, quand le renouvellement du parc entraînerait une baisse de 90 % de ces émissions.

Appelé à se prononcer,
le conseil municipal, à la majorité,
ÉMET un avis défavorable,
(4 avis favorables : Y. LATHUILIÈRE, S. REPLUMAZ, F. MIHOUBI,
C. KOWALSKI, 3 abstentions : P. SCHMIDT, R. MAMASSIAN, B. GILLET)
sur l'arrêt du projet de plan de mobilité émis par le SYTRAL mobilités.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an susdits et ont signé au registre les membres présents.



Pour copie conforme,
Le Maire,

Véronique SARSELLI

Publié en ligne le 21 février 2015