

Commune de SIMANDRES

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

**Délibération
N° 2025/14**

NOMBRE DE MEMBRES		
En Exercice	Présents	Votants
13	11	12

Séance du 19 février 2025

L'an deux mil vingt-cinq, le dix-neuf février à 20 heures 30, le Conseil Municipal de cette Commune régulièrement convoqué, s'est réuni EN SESSION ORDINAIRE au nombre prescrit par la loi dans la salle du conseil municipal de Simandres, sous la présidence de Monsieur BOULUD Michel, son Maire

Date de convocation : 14 février 2025

Date d'affichage : 14 février 2025

Présents : Mesdames, Clotilde GERARDIN, Frédérique LEPERS, Nathalie PANSIOT, Anne Sophie VERDIEL, Messieurs, Maurice BLANC, Michel BOULUD, Yves CASTIN, Pierre Emmanuel PAIRE, Thierry GAT, Patrick HARZEL, Stéphane BOREL

Pouvoirs : Monsieur Michel COLOVRAY a donné pouvoir à Monsieur Michel BOULUD

Excusée : Madame Isabelle LUIZET

Secrétaire : Monsieur Pierre-Emmanuel PAIRE

PROJET DE PLAN DE MOBILITE DES TERRITOIRES LYONNAIS – AVIS DE LA COMMUNE

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code des transports et notamment ses articles L1214 – 12-1, L1214-12-2, L1214-28-2 et R 1214-13 ;

Vu la Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;

Vu l'Ordonnance n° 2021-408 du 8 avril 2021 relative à l'Autorité Organisatrice des Mobilités des Territoires Lyonnais ;

Vu le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais arrêté par le Conseil d'administration du SYTRAL Mobilités en date du 21 novembre 2024 ;

Vu le courrier de SYTRAL Mobilité notifiant pour avis le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais reçu par lettre recommandée reçue le 2 décembre 2024 ;

Considérant que le Plan de Mobilité (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 permettre de développer une approche globale, cohérente et favoriser la planification de services de mobilité à l'échelle de son territoire ;

Considérant que le Plan de Mobilité doit déterminer les principes régissant :

- L'organisation de la mobilité des personnes ;
- L'organisation du transport de marchandises ;
- La circulation ;
- Le stationnement.

Considérant que le Plan de Mobilité doit tenir compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien également avec les territoires voisins ;

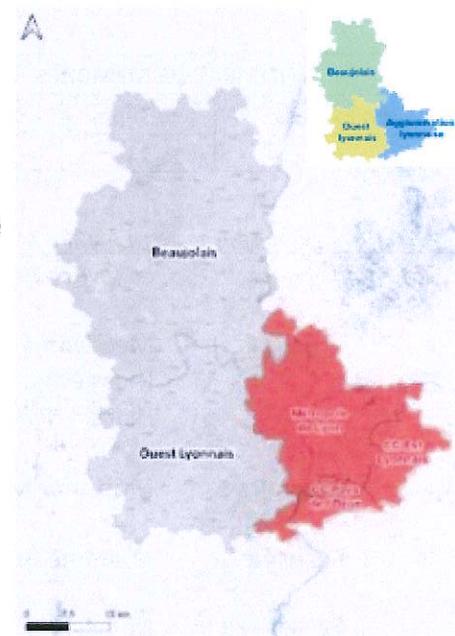
Considérant qu’afin d’assurer une cohérence globale des politiques publiques sur le territoire, il s’articule avec d’autres documents de planification, soit dans un rapport de compatibilité ou de prise en compte (SRADDET, PPA, DTA, PCAET, SCOT, PLU, ...)

Considérant qu’il est élaboré par le SYTRAL Mobilités, autorité organisatrice de la mobilité sur un territoire de 3 200 km², comportant 262 communes et 1,9 millions d’habitants environ ;

Considérant qu’afin de faciliter une approche intégrée des enjeux de Mobilité mais en prenant en compte les spécificités territoriales, trois « bassins locaux de mobilité » ont été identifiés comme échelle d’analyse et de réflexion. Il s’agit du Beaujolais, de l’Ouest Lyonnais et de l’Agglomération Lyonnaise ;

Considérant que la commune de Simandres (via la CCPO) est intégrée dans le bassin local de l’Agglomération lyonnaise avec la Métropole de Lyon et la CCEL ;

Considérant que la procédure d’élaboration du document, lancée par délibération du Conseil d’Administration du SYTRAL Mobilités en date du 16 mai 2022, a fait l’objet de phases de concertation au travers notamment d’ateliers d’élus du Conseil d’Administration ;



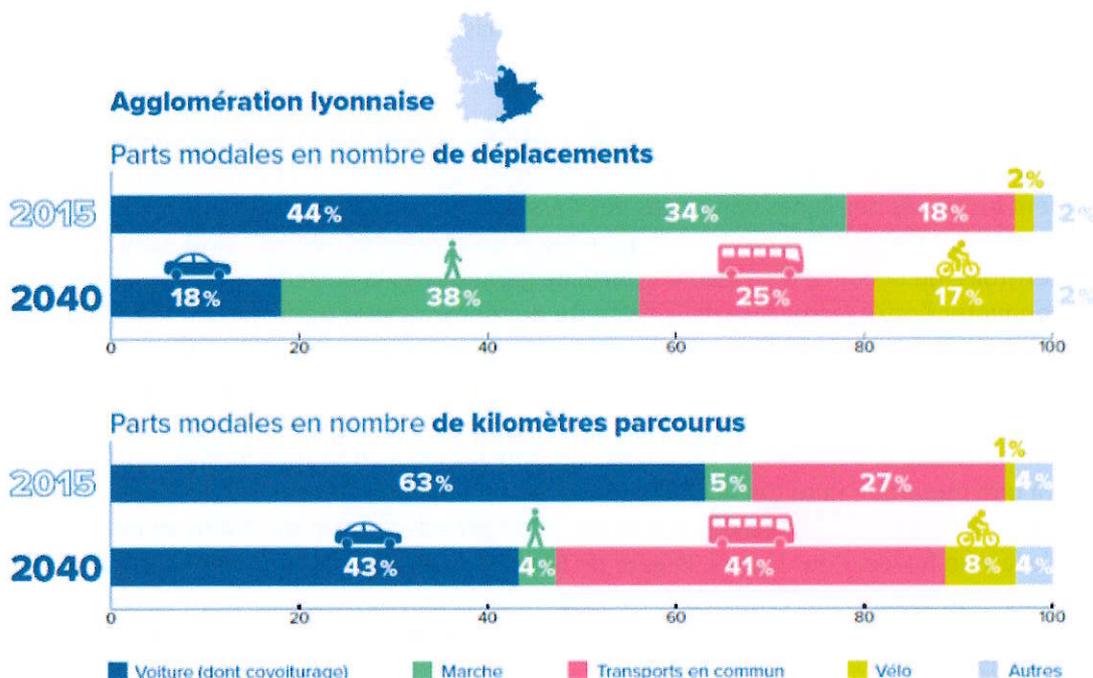
Considérant que le Plan de Mobilité définit 4 ambitions clés d’aujourd’hui jusqu’à 2040. Elles sont listées cidessous :

- 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 toutes et tous et dans tous les territoires. Développer des offres de 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.

Considérant que ce document détermine l’objectif de diviser par deux l’usage de la voiture à l’horizon 2040 (par rapport à 2015) :

- Pour obtenir des bénéfices en termes de santé et de bien-être ;
- Pour refonder un système de mobilité au bénéfice de toutes et tous. Pour cela, il doit être appliqué avec discernement afin de bien s’adapter aux différentes réalités territoriales

Considérant que ce document définit des parts modales cibles ambitieuses à l’échelle du ressort territorial et à l’échelle des bassins locaux de mobilité. Celles définies pour le bassin local de mobilité de l’Agglomération lyonnaise sont les suivantes :



Considérant que pour accélérer le changement de comportement et fonder un nouveau système de mobilité, le Plan de Mobilité définit les 4 leviers suivants :

- **Levier 1** : Réduire les distances parcourues, en lien avec l'organisation du territoire ;
- **Levier 2** : Poursuivre le développement des offres et des services de mobilité moins carbonés ;
- **Levier 3** : Limiter les déplacements encore largement carbonés en redéfinissant les usages nécessaires à la voiture ;
- **Levier 4** : Faciliter le passage à l'acte en accompagnant et provoquant les changements de pratiques de mobilité.

Considérant que la commune Simandres a été sollicitée pour avis le 2 décembre 2024 sur le projet de Plan de Mobilité et dispose d'un délai de 3 mois pour rendre son avis ;

Considérant que les remarques de la CCPO sur le document sont détaillées dans les paragraphes ci-dessous ;

Objectifs de parts modales

Considérant que des objectifs de parts modales sont identifiés à horizon 2040 et déclinés à l'échelle des 3 bassins locaux de mobilité pour tenir compte de la spécificité des territoires au sein du ressort territorial. La commune de Simandres (via la CCPO) est intégrée dans le bassin local de mobilité de l'Agglomération lyonnaise, avec la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CCEL) et la Métropole de Lyon. Cependant, les parts modales visées pour ce bassin sont ambitieuses et ne représentent pas la réalité du territoire communal qui est plus proche, dans les usages et dans l'offre de service, du bassin de l'Ouest Lyonnais. Il faut attendre le focus territorial situé en toute fin du document pour que soit précisé les contextes très différents entre la Métropole de Lyon et les deux autres intercommunalités. En effet, il existe des disparités d'usages et d'offres importantes entre ces territoires, qu'il est nécessaire de souligner et de prendre en compte dans la mise en œuvre du PDM dès le diagnostic. La CCPO avait émis le souhait que ces disparités soient bien identifiées dès le début du document et que des objectifs de parts modales soient précisés par EPCI à l'intérieur du bassin local de mobilité de l'Agglomération Lyonnaise ce qui n'est pas le cas dans la version arrêté du document ;

Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise

Considérant que le PDM préconise de réaliser avant 2040 la partie sud du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération lyonnaise (CFAL) - (Levier 2, axe 1, action 2). La carte en page 96 situe la nouvelle infrastructure à créer le long de la LGV Paris-Marseille. Dans son courrier en date du 4 juillet dernier, la CCPO avait demandé que soit clairement indiqué dans le paragraphe concerné que le tracé sud du CFAL suivra la

ligne de la LGV Paris-Marseille jusqu'à la voie de chemin de fer existante au sud de Saint Rambert d'Albon (tracé dit LGV Valloire). Le document arrêté apporte ainsi une précision sur l'itinéraire qui devra ainsi être privilégié le long de la ligne à grande vitesse ;

Amélioration de la desserte de la gare de Sérézin-du-Rhône et Cars à Haut Niveaux de Services

Considérant que le PDM prévoit pour le territoire de la CCPO deux lignes de Cars à Haut Niveaux de Services (CHNS) qui reprennent les tracés des lignes existantes des Cars du Rhône 112 et 113 - (Levier 2, axe 2, action 1). Il est à noter qu'aucune des deux lignes ne passe par la gare SNCF de Sérézin-du-Rhône. Ainsi, contrairement à sa définition, pour le territoire de la CCPO, le réseau de CHNS ne garantit pas la parfaite connexion au réseau lourd, ne participe pas à compléter l'offre ferroviaire dans l'attente du renforcement des trains en étant un maillon de l'intermodalité. En complément de ce réseau structurant, le PDM prévoit d'augmenter et de compléter l'offre de maillage local en transport en commun sur le ressort territorial. Dans la précédente mouture du document, il n'était fait aucune référence à l'amélioration de la desserte de la gare de Sérézin-du-Rhône en matière de transport en commun alors que la desserte actuelle n'est pas satisfaisante en termes d'offre multimodale et de performance. Suite à une remarque faite par la CCPO, la version arrêtée du PDM prévoit en page 232 un nouveau paragraphe sur l'amélioration des conditions d'intermodalités en gare de Sérézin-du-Rhône et notamment le lien avec le côté ouest de la voie ferrée. Pour rappel, la gare de Sérézin-du-Rhône est la gare la plus utilisée sur le territoire du Sud Est de l'agglomération lyonnaise. Ainsi une amélioration des transports en communs de la gare est fortement attendue par les élus communautaires et les usagers (demande constante depuis la réorganisation de l'offre TC de 2022/2023).

Considérant que la CCPO est très favorable à la mise à l'étude d'une ligne TC de maillage sur un axe est-ouest au départ de la gare de Sérézin-du-Rhône tel qu'identifié sur la carte en page 230 ;

Stationnement vélo

Considérant que le PDM aborde le dimensionnement et la sécurisation d'emplacement de stationnement pour les vélos (Levier 2 – axe 4 – action 2). Il est précisé que 3 000 emplacements de stationnement pour les vélos seront dimensionnés et sécurisés d'ici 2030 à proximité des arrêts des offres de mobilité mises en place par SYTRAL Mobilités. 2500 places seront réalisées sur le territoire de la Métropole d'ici 2026. La CCPO souhaiterait connaître le positionnement des 500 emplacements restants et savoir si SYTRAL Mobilités prévoit de financer ces installations. La Communauté de Communes a réalisé en 2024 une étude de stationnement des vélos et souhaite être associée aux réflexions portées sur le sujet de la mise en place d'emplacement de stationnement sur son territoire ;

Aménagement d'un réseau cyclable structurant

Considérant que le projet de Plan de Mobilité prévoit l'aménagement d'un réseau cyclable structurant à l'échelle du ressort territorial - (Levier 2 – Axe 5 – Action2). Il identifie ainsi sur la carte page 129 des principes de liaisons (sans présager des itinéraires précis, ni des aménagements à mettre en œuvre). Pour le territoire de la CCPO sont identifiés deux liaisons se connectant aux territoires voisins : une liaison est-ouest à le long de la RD 149 (rectifié suite aux remarques de la CCPO transmis le 4 juillet dernier) et une liaison nord-sud le long de la RD 307.

Considérant que pour des questions de faisabilité techniques et financières, la CCPO n'est pas favorable aux principes édictés pour l'aménagement du réseau vélo structurant. En effet, le document arrêté précise que les aménagements devront être séparés de la circulation et végétalisés, ce qui n'est pas envisageable de manière systématique pour le territoire du Pays de l'Ozon. De plus, la plupart de ces tracés sont situés sur des voiries départementales, dont l'accord du département du Rhône reste indispensable pour réaliser des aménagements. Enfin, il est à rappeler que les priorités d'aménagement du plan vélo de la CCPO sont la desserte des collèges et celle de la gare de Sérézin-du-Rhône. Les zones d'emplois et les centralités urbaines seront desservies par la suite ;

Aménagement des voies réservées au covoiturage

Considérant que le projet de Plan de Mobilité prévoit la poursuite de l'aménagement de voies réservées au covoiturage (Levier 2 – Axe 6 – action 3 et Levier 3 – axe 1 – action 1). En parallèle de la création d'aires de covoiturage, le PDM identifie plusieurs axes sur lesquels des voies réservées seront mises en œuvre ou devront être étudiées. En termes d'insertion pour ces voies réservées, il porte le principe de réaffectation d'une voie de circulation générale existante. A ce stade du document, il est indiqué qu'une étude sera réalisée sur l'A46 sud.

Plus tard dans le document, il est complété d'une étude sur des travaux de requalification de l'A46 et sur la mise en œuvre de voies réservées aux TC et / ou au covoiturage qui sera réalisée avant 2030, pour selon les résultats, une mise en œuvre avant 2040. La CCPO souhaite rappeler son opposition au passage à 2x3 voies de l'A46 et également à la mise en place d'une voie réservée pour le covoiturage qui ne fonctionne pas d'après les experts des services de l'Etat qui se sont exprimés dans ce sens lors de la concertation sur l'A46. Les élus communautaires sont ainsi favorables à la poursuite de l'A432 jusqu'au sud de Vienne pour décharger l'A46 du trafic de transit nord sud européen ;

Poursuite de la requalification des autoroutes et voies structurantes

Considérant que le PDM prévoit de poursuivre la requalification des autoroutes et des voies structurantes d'agglomération (Levier 3 – axe 1 – action 1). Ainsi, des actions possibles de transformation de certains de ces axes sont prévues, en créant des possibilités de franchissement avec la réalisation de passages supérieurs (passerelles modes actifs). La CCPO est favorable à la densification du réseau de covoiturage sur son territoire et aux autres projets de parking dans le cadre du programme porté par les Autoroutes du Sud de la France (ASF) sur la sortie 15 Saint-Symphorien d'Ozon / Chapotin et l'aire de Sérézin-du-Rhône. Pour cette dernière, il a été étudié la possibilité d'y ajouter une passerelle modes actifs au-dessus de l'A7 pour rejoindre la zone d'emploi Compagnie Nationale du Rhône (CNR) située de l'autre côté de l'autoroute. La CCPO souhaiterait ainsi que ce projet soit ajouté dans la fiche action concernée ;

Offre de stationnement privée aux abords de la gare de Sérézin-du-Rhône

Considérant que le PDM prévoit de réguler l'offre de stationnement privée (Levier 3 – axe 3 – action 2). Il définit ainsi un zonage fondé sur la desserte en transport collectif que les PLU devront respecter pour l'écriture des normes de stationnement. Trois zones sont définies dont la numéro 3 qui inclue, sur l'ensemble du ressort territorial, un périmètre situé à moins de 500 m d'une gare. Ainsi, 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.

Considérant que le code de l'urbanisme précise dans son article L. 151-36 que « *pour les constructions destinées à l'habitation situées à moins de 500 m d'une gare et dès lors que la qualité de la desserte le permet, il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement* ». Ainsi selon la qualité de la desserte, une gare peut ne pas être concernée par cette règle. Nous souhaiterions que, comme l'indique le code, le projet de PDM reprenne cette notion de qualité de desserte, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Ensuite, nous nous interrogeons sur le fait que la gare de Sérézin-du-Rhône soit intégrée dans ce zonage car elle ne nous paraît pas suffisamment desservie notamment en terme de transport collectif et ne constitue pas à ce jour un véritable pôle d'échange (au sens de l'intermodalité) ;

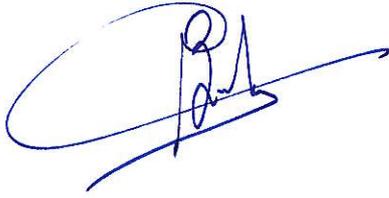
Poursuite de la mise en place de la ZFE-m

Considérant que le PDM indique la poursuite de la mise en place de la ZFE-m (Levier 3 – axe 4 – action 1). Il est ainsi précisé qu'il est nécessaire, avant 2030, de développer l'accompagnement des usagers, notamment les plus fragiles, pour les résidents des territoires directement concernés par la ZFE-m, mais également tous les usagers en lien avec ce périmètre qui concentre de nombreux emplois. La CCPO a exprimé à plusieurs reprises son désaccord sur la mise en place de la ZFE-m et son amplification. Elle est inquiète des impacts de ce dispositif sur la mobilité de ses habitants et de ses entreprises qui n'ont pas à ce jour de solutions alternatives pour se rendre sur Lyon (notamment tôt le matin et tard le soir). La CCPO n'interviendra pas sur le sujet de la ZFE-m car elle estime que c'est à la Métropole de Lyon d'accompagner les administrés et les travailleurs du territoire sur ce sujet.

Après en avoir délibéré, le conseil municipal à l'unanimité moins une abstention Nathalie PANSIOT, décide :

- **D'EMETTRE** un avis favorable au projet de Plan de Mobilité en tenant compte des remarques formulées ci-dessus par la Communauté de Communes du Pays de l'Ozon;
- **D'AFFIRMER** son désaccord, comme la Communauté de Communes du Pays de l'Ozon, sur la mise en place de la ZFE-m, son amplification et son opposition au passage à 2x3 voies de l'A46 et également à la mise en place d'une voie réservée pour le co-voiturage qui ne fonctionne pas d'après les experts des services de l'Etat qui se sont exprimés lors de la concertation sur l'A46

Le Maire
Michel BOULUD



Publié le 21 février 2025

Transmis en Préfecture le 21 février 2025



Le 20 février 2025

Le secrétaire de séance
Pierre-Emmanuel PAIRE

