

Conseil Municipal
Séance publique 03/02/25

/ Délibération DEL25_02_03_7

CADRE DE VIE. Avis de la Ville en réponse à la sollicitation de SYTRAL Mobilités dans le cadre du projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais

Nombre de conseillers municipaux en exercice : 49
Nombre de présents : 37

Date de la convocation 28/01/2025

Présidente Madame Michèle PICARD

Secrétaire Monsieur Nicolas PORRET

Présent-e-s : Madame Michèle PICARD, Monsieur Nacer KHAMLA, Madame Saliha PRUDHOMME-LATOUR, Madame Véronique FORESTIER, Madame Samira MESBAHI, Monsieur Djlannie BENMABROUK, Madame Véronique CALLUT, Monsieur Bayrem BRAIKI, Monsieur Nicolas PORRET, Madame Patricia OUVRARD, Monsieur Ndiaye HAMDIATOU, Madame Monia BENAÏSSA, Monsieur Pierre-Alain MILLET, Madame Valérie TALBI, Monsieur Jean-Maurice GAUTIN, Monsieur Aurélien SCANDOLARA, Madame Joëlle CONSTANTIN, Madame Yolande PEYTAVIN, Monsieur Pierre MATEO, Monsieur Saïd Hamidou ALLAOUI, Monsieur Jeff ARIAGNO, Madame Nathalie DEHAN, Madame Amel KHAMMASSI, Madame Christelle CHARREL, Monsieur Karim SEGHIER, Monsieur Murat YAZAR, Monsieur Benoît COULIOU, Madame Aude LONG, Monsieur Albert NIGRA, Madame Marie-Danielle BRUYERE, Monsieur Lionel PILLET, Monsieur Aurélien ARNOULD, Monsieur Cyril SANTANDER, Monsieur Lotfi BEN KHELIFA, Monsieur Maurice IACOVELLA, Monsieur Alexandre DALLERY, Monsieur Damien MONCHAU

Absent-e-s / Excusé-e-s : Monsieur Idir BOUMERTIT, Monsieur Farid BEN MOUSSA, Madame Camille CHAMPAVERE, Madame Estelle Sophia JELLAD, Madame Fazia OUATAH, Monsieur Yalcin AYVALI, Madame Fatma LOUCIF HAMIDOUCHE

Dépôt de pouvoir Monsieur Lanouar SGHAIER **donne pouvoir** à Monsieur Benoît COULIOU, Madame SOUAD OUASMI **donne pouvoir** à Madame Monia BENAÏSSA, Madame Sophia BRIKH **donne pouvoir** à Madame Michèle PICARD, Monsieur Yannick BUSTOS **donne pouvoir** à Madame Patricia OUVRARD, Madame Sandrine PICOT **donne pouvoir** à Monsieur Lotfi BEN KHELIFA

Dans le cadre de l'élaboration du Plan de Mobilités des territoires lyonnais, le président de SYTRAL Mobilités sollicite l'avis du conseil municipal de Vénissieux. L'ensemble des documents relatifs au plan de mobilités des territoires lyonnais est accessible au 5^e étage – DCV / service Mobilité Voirie pour consultation sur place. Deux annexes permettent de synthétiser les enjeux et de résumer le plan de mobilités, dans sa globalité (annexe n°1 – délibération de SYTRAL Mobilités arrêtant le projet de plan de mobilités) et plus spécifiquement sur Vénissieux et le sud-est lyonnais (annexe n°2).

La Ville de Vénissieux prend acte de ce projet et en partage les objectifs, que sont :

- faciliter l'évolution des pratiques de mobilité selon les territoires,
- trouver des solutions adaptées aux territoires peu denses et aux quartiers prioritaires de la politique de la ville,
- inscrire pleinement les modes actifs dans la politique de déplacement au service de la santé publique,
- améliorer la qualité du cadre de vie en réduisant le trafic automobile et l'exposition des populations aux nuisances qui y sont liées.

La Ville prend acte de l'objectif fort de réduction de la part modale de la voiture (sur l'agglomération lyonnaise page 64) de 44 % en 2015 à 18 % en 2040 mais regrette que la part modale des transports en commun qui était de 15 % en 2006 avec objectif de 22 % en 2030 sur le PDU de 2018 ne passe qu'à 25% en 2040.

La Ville de Vénissieux se félicite des projets de développement des modes de déplacements durables sur la Ville. Ces projets, pilotés par SYTRAL Mobilités et auxquels la Ville a activement participé, s'inscrivent dans une dynamique d'amélioration de l'offre de transport en commun dans la Métropole de Lyon et visent à réduire les inégalités d'accès aux transports. Par exemple, la ligne de tramway T10, qui reliera la Gare de Vénissieux à Gerland, constitue un projet structurant pour améliorer la liaison entre Vénissieux et Lyon. Les projets de tramway T8 et de Bus à Haut Niveau de Service, récemment annoncés, doivent relier Vénissieux à Vaulx en Velin La Soie et sont perçus comme des atouts pour fluidifier les déplacements dans l'Est de l'agglomération. Les enjeux de transformation urbaine et paysagère sont importants, pour mieux accueillir le développement économique.

La Ville souhaite cependant que soient prises en compte les demandes formulées lors de précédentes consultations et qui reflètent les attentes et besoins de nos habitants en matière de déplacements. À ce titre, nous souhaitons revenir sur les points suivants, correspondant aux éléments du plan de mobilités :

Adaptation du terminus et modification des lignes 111, 112 et 113 : L'adaptation du terminus de ces lignes permet de marquer le terminus à la gare de Vénissieux et d'éviter de les faire circuler à vide sur l'avenue Jules Guesde. Le plan de mobilités (Page 98) indique que des lignes de Cars à Haut Niveau de Service seront créées entre gare de Vénissieux et Chaponnay, et entre gare de Vénissieux et Givors, correspondant aux lignes 112 et 113. La transformation de ces lignes en CHNS positionne la gare de Vénissieux comme un véritable pôle d'échanges multimodal mais ne répond pas totalement au besoin de créer un pôle de regroupement de véhicules, plus au Sud, à rayonnement régional (nous y reviendrons dans le point suivant). Dans le cadre des travaux du tramway T10, il est opportun d'organiser dès à présent cette adaptation du terminus des lignes 111, 112 et 113 à la gare de Vénissieux en préfiguration de l'arrivée des CHNS.

Liaison à haut niveau de service entre Vénissieux et Corbas : Le plan de mobilité fait référence au corridor bus (pages 107 et 108) mis en place en 2022-2023 entre Vénissieux et Corbas via un renforcement de la ligne 54. Mais, il ne répond cependant pas à la demande de prolongement d'une ligne forte de transport en commun vers Corbas. Par contre, un couloir bus sur le boulevard Croizat, permettant la mise en place d'un mode de transport en commun à Haut Niveau de Service entre Vénissieux et Corbas aurait tout son sens. La mise en place de cette liaison permettrait de faire face à la demande croissante de déplacements sur le Sud-Est de l'agglomération tout en limitant l'usage de la voiture individuelle. Un parc-relais à Corbas permettrait alors d'accueillir efficacement les véhicules venant du sud de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et de les rabattre vers ce parking.

Desserte des zones d'activités : La Ville de Vénissieux demande une amélioration significative de la desserte en transports en commun des zones d'activités et industrielles de son territoire. Cette demande inclut un renforcement des fréquences des lignes de bus et de tramways, en particulier aux heures de pointe, afin de répondre aux besoins des salariés et des entreprises. Il est également essentiel d'adapter les horaires des transports aux rythmes décalés, notamment pour les travailleurs en horaires postés (3x8), qui représentent une part importante des effectifs dans ces secteurs.

Enfin, la Ville souhaite que SYTRAL engage une réflexion partenariale avec les entreprises pour coconstruire des solutions adaptées, telles que la création de dessertes spécifiques ou la mise en place de navettes dédiées, afin de promouvoir une mobilité durable et efficace pour tous. Par exemple, le projet de BHNS depuis 7-Chemins mériterait d'être prolongé vers Corbas, en empruntant le Boulevard Urbain Est prolongé, accessible à tous modes, vers Saint-Priest pour desservir la Zone industrielle de Vénissieux - Corbas et se poursuivre sur Corbas.

Parkings-relais – Problématiques d'usage et de saturation : La saturation du parking-relais de la gare de Vénissieux constitue un frein à l'usage des transports en commun. Nous demandons à mieux communiquer pour encourager à l'utilisation du P+R Hôpital Feyzin Vénissieux, d'autant que ce parking bénéficiera d'une liaison directe avec la gare et une stratégie de priorisation autour du P+R de la gare de Vénissieux. En effet, dans la réorganisation du réseau de bus à l'issue de l'arrivée du tramway T10, une ligne forte reliera Saint-Fons via le boulevard Yves Farge et empruntera l'avenue du 11 novembre et desservira le P+R, avant de rejoindre directement la gare de Vénissieux, qui deviendra son nouveau terminus. Ce tracé en fera une alternative intéressante au T4 pour connecter le parc relais à la gare et justifie l'idée de communiquer largement autour de ce parc relais afin de limiter l'entrée des voitures dans Vénissieux.

Fréquence et saturation de la ligne de tramway T4 : Les usagers des transports sur Vénissieux font régulièrement remonter la problématique de saturation de la ligne T4 et l'impossibilité d'effectuer le trajet dans de bonnes conditions du fait de la saturation de la ligne. Souvent, la ligne T4 fait l'objet de retard et de circulations irrégulières et peut même décourager à l'usage des transports en commun. Le renforcement de la fréquence de passage de la ligne de tramway T4 résoudrait ces deux problématiques.

Mise en place d'un ticket à tarif réduit pour les déplacements courts : Malgré un réseau de transport dense, la voiture reste largement utilisée, souvent pour des trajets courts. Pour inverser cette tendance et rendre les transports en commun plus attractifs, notamment pour les personnes à revenus modestes, la Ville demande la mise en place d'un ticket à tarif réduit pour les déplacements courts ou d'un abonnement spécifique « vénissien », avec un tarif réduit pour des trajets illimités à l'intérieur de la commune. Ce type de solution viserait à augmenter l'utilisation des transports en commun, réduire la dépendance à la voiture et encourager des modes de déplacements plus durables.

Accompagnement au changement de pratiques : Dans le cadre du travail sur le déploiement des Agences de mobilité en lien la SPL Relation Usagers, la ville de Vénissieux a demandé l'installation d'une antenne de l'agence des mobilités autour de la gare, pour renforcer l'accompagnement au changement. Cette demande permettra de mieux accompagner les Vénissiens dans leurs changements de modes de déplacements.

Amélioration des conditions de déplacements en modes actifs : En 2022, la Ville a adopté un plan de renforcement du maillage cyclable, visant à passer de 42 km d'aménagements cyclables à 60 km à horizon 2030. Par ailleurs, les déplacements à pied jouent un rôle primordial dans la vie quotidienne des habitants de Vénissieux. Fort de ce constat, il est nécessaire d'œuvrer pour l'amélioration de la sécurité piétonne (lutte contre les points noirs où des accidents impliquent des piétons, identification des zones où la cohabitation entre piétons et véhicules est mal gérée).

Mise en accessibilité de la gare (PMR) : Depuis plusieurs années, la Ville demande de réétudier la date de réalisation des travaux de mise en accessibilité (horizon 2035) pour permettre d'améliorer le rabattement multimodal et de conforter Vénissieux comme porte d'entrée de la Métropole. L'enjeu de rabattement et de diffusion n'est pas uniquement vers la gare SNCF, elle l'est aussi vers le pôle d'échanges multimodal TCL – il est nécessaire de considérer que la gare SNCF draine des flux d'usagers vers le métro, le tramway et les bus de la gare. Ainsi, la mise en accessibilité de la gare SNCF est nécessaire pour améliorer l'intermodalité au sein de la gare de Vénissieux (rappelé page 19 dans l'annexe accessibilité du plan de mobilités).

Demande d'étude d'un aménagement du boulevard Ambroise Croizat : Le boulevard Ambroise Croizat est un point dur et inconfortable pour les PMR, les piétons et les cyclistes, notamment au niveau du pont au-dessus des rails. De nombreux conflits d'usages y sont identifiés. La Ville a demandé de réaliser l'aménagement d'un encorbellement sur le pont ferroviaire pour permettre de résoudre les points durs, notamment dans le cadre de la création de la Voie Lyonnaise n°13, qui permettrait d'augmenter la largeur de la voirie disponible et d'ainsi proposer de véritables espaces dédiés aux piétons et aux cycles. Mais, sans attendre cet aménagement lourd, la Ville demande d'étudier une solution intermédiaire au plus vite.

Noeud Ferroviaire Lyonnais et amélioration des déplacements passagers ferroviaires : La Ville de Vénissieux regrette que les dépendances avec le trafic rail passager ne soient pas plus étudiées pour inscrire le plan de mobilités dans la perspective d'un Réseau Express Métropolitain, élément clé de la réduction des trafics pendulaires et de leur impact sur le stationnement en périphérie, comme sur le développement des quartiers autour des gares, et notamment de la gare de Vénissieux, 3ème gare multi-modale de l'agglomération mais seulement 9ème gare voyageur.

Enjeu rappelé dans le plan de mobilités (page 146), le transport ferroviaire est en effet essentiel pour réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre, mais l'offre actuelle reste insuffisante et peu fiable.

Fret et contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise : Sur le plan de la logistique urbaine, la Ville ne peut que souhaiter un renforcement des services ferroviaires existant avec notamment la réflexion autour du dernier kilomètre. Cette dernière viendrait appuyer le développement du site de transport combiné existant, Naviland Cargo. Par ailleurs, la Ville de Vénissieux encourage toute mesure à même de favoriser le report modal rail-route, éloignant des centres urbains une partie des poids lourds très polluants (particules fines). Dans le sillage de ce projet de transport combiné et de la plateforme rail-route mise en place sur le site Naviland Cargo, l'objectif est d'éviter le transit des véhicules poids-lourds par Vénissieux et de désengorger les axes de transit routiers vers Lyon pour apaiser notre Ville. Là aussi le Boulevard Urbain Est prolongé, accessible à tous modes, vers Saint-Priest permettrait une liaison directe des poids-lourds vers le réseau autoroutier. La Ville rappelle sa volonté de voir réaliser le CFAL en totalité, tronçons nord et sud : la réalisation du seul tronçon nord aurait pour conséquence de rabattre le fret ferroviaire sur la ligne historique Lyon / Grenoble. Ceci serait extrêmement préjudiciable pour tous les riverains des communes traversées par cette ligne.

Vu les articles L.1214-28-2 et R.1214-4 du Code des Transports ;

Vu l'article L.2121-29 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

Considérant que la Ville de Vénissieux est pleinement mobilisée pour le développement des modes de déplacements durables ;

Le Conseil municipal,

Le rapport de Monsieur SGHAIER, entendu

après en avoir délibéré,

A l'unanimité des suffrages exprimés,

DÉCIDE

- rendre un avis favorable avec réserves au projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais ;
- rappeler l'ensemble des demandes de la Ville concernant le développement des modes de déplacements durables au Président de SYTRAL Mobilités.

Par délégation du Maire,

Nacer KHAMLA
Premier Adjoint

Le secrétaire,

Monsieur Nicolas PORRET

**DELIBERATION DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION
N°24-093**

**DÉPARTEMENT DU
RHÔNE**

**ARRONDISSEMENT
DE LYON**

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**ÉTABLISSEMENT PUBLIC
SYTRAL Mobilités**

**DELIBERATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
Séance du 21 novembre 2024**

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 38

Date de convocation du Conseil : 14 novembre 2024

Président : Bruno BERNARD

Secrétaire élu : Monsieur Matthieu VIEIRA

N°24-093

Objet : Plan de Mobilité des territoires lyonnais – Arrêt du projet

L'an deux mille vingt-quatre, le vingt et un du mois de novembre à 14h00, les membres de SYTRAL Mobilités se sont réunis en Salle du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités, 21 boulevard Marius Vivier-Merle Lyon 3^{ème}, conformément à la convocation qui leur a été faite par Monsieur Bruno BERNARD, Président.

Droit de vote	Membres du Conseil en exercice		Présent	Absent	Procuration à
3	DEBÛ	Raphaël	X		
3	BADOUARD	Benjamin	X		
2	BAGHDASSARIAN	Patrick		X	
3	BAGNON	Fabien	X		
1	BERNARD	Bruno	X		
3	BOFFET	Laurence	X		
3	BRUNEL	Vinciane	X		
3	BURRICAND	Marie-Christine	X		
2	CHAMBE	Régis	X		
2	CHAUVEROT	Virginie	X		
1	CHONÉ	Jean-Philippe		X	
3	COLLIN	Blandine	X		
2	COMBET	Damien		X	
3	DALBY	Hugo		X	M. BADOUARD
2	DOGANEL	Izzet		X	
3	DUVIVIER	Hélène		X	
3	EDERY	Michèle	X		
3	FRETY	Laurence		X	M. MONOT
3	GEOFFROY	Hélène	X		
3	GEORGEL	Nadine		X	M. KOHLHAAS
3	GIROMAGNY	Véronique	X		
3	KOHLHAAS	Jean-Charles	X		
3	LONGUEVAL	Jean-Michel	X		
3	LUNGENSTRASS	Valentin	X		
2	MALOSSE	Daniel		X	Mme CHAUVEROT
2	MEUNIER	Philippe		X	

**DELIBERATION DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION
N°24-093**

3	MONOT	Vincent	X		
1	OUTREBON	Pascal		X	
3	PERCET	Joëlle		X	
3	POPOFF	Sophia		X	M. VIEIRA
3	PORTIER	Alexandre		X	
1	RONZIÈRE	Pascal		X	M. CHAMBE
3	TEYSSIER	Marie-Pierre		X	
2	VALERO	Daniel		X	
3	VAN STYVENDAEL	Cédric		X	M. LONGUEVAL
3	VERCHÈRE	Patrice		X	
3	VESSILLER	Béatrice	X		
3	VIEIRA	Matthieu	X		

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION,

VU le rapport par lequel Monsieur Jean-Charles KOHLHAAS, 1^{er} Vice-Président et rapporteur désigné par Monsieur le Président, expose ce qui suit :

Vu l'ordonnance n°2021-408 du 8 avril 2021 relative à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais,

Vu le Code des transports, notamment ses articles L.1243-1 et suivants et L.1214-1 et suivants,

Vu le Code de l'environnement, notamment ses articles R. 122-17 et suivants,

Vu la délibération du Conseil d'Administration n°22-045 du 16 mai 2022 prescrivant l'élaboration du Plan de Mobilité.

Vu la délibération du Conseil d'Administration n° 24-093 du 21 novembre 2024 arrêtant le bilan de la concertation citoyenne.

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

Par délibération du 16 mai 2022, le Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités a prescrit l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais, en a fixé les objectifs et défini les modalités de concertation.

Par délibération en date du 21 novembre 2024, le Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités a constaté que les modalités de concertation annoncées par la délibération du 16 mai 2022 ont été effectivement mises en œuvre et en a arrêté le bilan.

L'objet de la présente délibération porte sur l'arrêt du projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais, annexé à la présente délibération.

Ce Plan de Mobilité, établi à l'horizon 2040, vise à répondre aux enjeux environnementaux, sociaux et économiques des déplacements en proposant des solutions concrètes de réduction du trafic routier, des personnes et des marchandises, de développement des transports collectifs, des mobilités actives et des alternatives à l'usage individuel de la voiture. Le Plan de Mobilité est essentiel pour adapter les territoires lyonnais aux défis de la mobilité, tout en conciliant les exigences de développement durable, de qualité de vie, et de cohésion territoriale. Il prend en compte les spécificités locales tout en répondant aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'amélioration de la qualité de l'air conformément aux engagements nationaux.

Rappel du contexte présidant l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités instaure les Plans de Mobilité, en lieu et place des Plans de Déplacements Urbains. Les Plans de Mobilité doivent prendre en compte l'ensemble des nouvelles formes de mobilités, les besoins en matière de mobilités actives, partagées et solidaires et veiller à la limitation de l'étalement urbain.

Ces nouveaux documents doivent également contenir un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons. Ils intègrent également une dimension environnementale, 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, et en participant à la lutte contre la pollution de l'air et les nuisances sonores et à la préservation de la biodiversité.

L'ordonnance n° 2021-408 du 8 avril 2021 relative à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais impose à SYTRAL Mobilités d'élaborer un Plan de Mobilité dans son ressort territorial, dans un délai de trois ans. Elle précise que le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise demeure applicable jusqu'à l'entrée en vigueur du Plan de Mobilité.

Rappel des objectifs ayant guidé 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 :

- 1- 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 ;
- 2- 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 ;
- 3- 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
- 4- 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.

Rappel des différentes étapes de la procédure d'élaboration

Les différentes étapes réglementaires d'élaboration du Plan de Mobilité ont été les suivantes :

- 5- Délibération n°22-045 du 16 mai 2022** : il s'agit de la première étape marquant le démarrage de l'élaboration du Plan de Mobilité des territoires lyonnais. Cette décision énonce les quatre objectifs guidant l'élaboration du Plan de Mobilité et détermine les modalités de concertation avec le public, ainsi que la méthode de travail utilisée, identifie les personnes publiques associées et la consultation des représentants et organismes qui en font la demande ;
- 6 Saisine de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale le 6 octobre 2022** pour un « cadrage préalable » sur le contenu de l'évaluation environnementale et avis en retour délibéré le 10 janvier 2023 ;

**DELIBERATION DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION
N°24-093**

- 7 Concertation préalable environnementale organisée du 9 janvier au 10 mars 2023 : SYTRAL Mobilités a organisé de façon volontaire une première phase de concertation avec le public, procédure encadrée par les articles du Code de l'environnement. A ce titre, un cahier de concertation préalable environnementale a été rendu disponible à l'intention des citoyens, afin d'expliquer ce qu'est un Plan de Mobilité, en présenter les objectifs et caractéristiques, mais aussi l'impact environnemental lié à sa mise en œuvre – impact au regard de l'urgence climatique, de la qualité de l'air, des nuisances sonores, de l'objectif de neutralité carbone et la présentation de solutions de substitution raisonnables – ainsi que les objectifs et modalités de la concertation. Un bilan de la concertation préalable environnementale a ensuite été tiré et publié sur le site internet de SYTRAL Mobilités à compter du 5 mai 2023.
- 8 Concertation de droit commun, dénommée « concertation citoyenne », organisée du 9 mai au 29 septembre 2023 : SYTRAL Mobilités a organisé de façon volontaire une seconde phase de concertation avec le public. Un cahier de concertation citoyenne a été rendu disponible à l'intention des citoyens sur une plateforme numérique interactive, des séances de travail avec les acteurs socio-économiques ainsi que des conférences-débats ont été organisés. Un panel citoyen a également été mis en place dont l'avis citoyen a été publié en juillet 2023. Le bilan de la concertation citoyenne a été arrêté par délibération du conseil d'administration de SYTRAL Mobilités le 21 novembre 2024.

Au-delà des étapes procédurales, l'élaboration du Plan de Mobilité s'est appuyée sur de nombreux temps d'échanges et de réflexion qui ont contribué à la construction d'une stratégie et d'un plan d'action partagés. On peut ainsi notamment citer :

- Les ateliers d'élus du Conseil d'Administration de SYTRAL Mobilités, organisés à huit reprises entre octobre 2022 et juin 2023 ;
- Les six groupes de travail techniques, qui se sont réunis à trois reprises chacun entre octobre 2022 et mai 2023 et ont réuni les techniciens de l'ensemble des personnes publiques associées à l'élaboration du Plan de Mobilité ;
- Les deux séminaires d'élus élargis à des représentants de la Métropole de Lyon et des EPCI membres au-delà des personnes siégeant à SYTRAL Mobilités, organisés le 16 mars 2023 pour échanger sur les grandes orientations du Plan de Mobilité et le 24 janvier 2024 pour partager le contenu du plan d'action ;
- Le comité de cohérence des maîtres d'ouvrage et des partenaires, rassemblant les élus et représentants des maîtres d'ouvrage des principaux projets qui devront être mis en œuvre dans le cadre du Plan de Mobilité (Etat, Région, Département, Métropole de Lyon, ...) ainsi que les présidents des structures porteuses des schémas de cohérence territoriale, qui a été réuni à trois reprises entre janvier 2023 et février 2024 ;
- Le comité technique territorial, associant les techniciens de la Métropole de Lyon et des EPCI membres de SYTRAL Mobilités et permettant de partager les modalités d'organisation de l'élaboration et le contenu du Plan de Mobilité, qui s'est réuni à quatre reprises entre juin 2022 et janvier 2024
- Le comité technique partenarial, associant les techniciens des principales personnes publiques associées à l'élaboration du Plan de Mobilité et permettant d'échanger sur le contenu du projet de Plan de Mobilité, qui s'est réuni à quatre reprises entre septembre 2022 et février 2024.

Au-delà de ces instances dédiées, les travaux conduits ont également été présentés à plusieurs reprises lors des comités réunissant les vice-présidents territoriaux de SYTRAL Mobilités ainsi qu'en bureau exécutif élargi de SYTRAL Mobilités. Des présentations ont également été effectuées dans les différentes instances politiques de la Métropole de Lyon (commission déplacements et voirie,

commission urbanisme, commission générale, conférence métropolitaine des maires) et des EPCI membres de SYTRAL Mobilités.

Documents composant le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais

Le projet de Plan de Mobilité est composé, conformément aux exigences réglementaires, des pièces suivantes :

- Le Plan de Mobilité en lui-même, dont le contenu est détaillé ci-dessous.
- Une annexe sur l'accessibilité détaillant les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite.
- L'évaluation environnementale et son résumé non technique, rédigés en parallèle du projet de Plan de Mobilité, dont le contenu est encadré par les dispositions du Code de l'environnement.

Le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais

Le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais repose sur les grands principes suivants :

1. **La 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
2. **Le 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, mais aussi à construire les conditions permettant le développement d'alternatives au transport routier de marchandises ;
3. **L'amélioration de l'accessibilité** pour tous les territoires, y compris les quartiers prioritaires de la politique de la ville et les zones rurales, en renforçant l'offre de transports collectifs et les infrastructures ;
4. **La sécurité et l'inclusivité des déplacements**, avec un objectif de diminution des accidents et de meilleure prise en compte des personnes à mobilité réduite ;
5. **La préservation de l'environnement et la lutte contre le changement climatique**, en réduisant les nuisances sonores, la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre ;
6. **La gestion multimodale des déplacements**, notamment par l'amélioration des conditions d'intermodalité, des itinéraires cyclables et des offres de covoiturage.

1. Un projet commun sur un territoire inédit

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais porte un projet de mobilité ambitieux qui couvre l'ensemble du ressort territorial de SYTRAL Mobilités. Ce projet fédérateur, premier du genre à cette échelle hors Île-de-France, prend en compte les spécificités des différents territoires qu'ils soient urbains, périurbains ou ruraux.

L'élaboration du Plan de Mobilité a permis de mobiliser la Métropole de Lyon et l'ensemble des intercommunalités membres du ressort territorial de SYTRAL Mobilités, l'Etat, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département du Rhône, les différentes structures porteuses de Scot (SEPAL, syndicat mixte du Beaujolais, Syndicat de l'Ouest Lyonnais, Communauté de Communes des Monts du Lyonnais), les acteurs socio-économiques ainsi que les citoyens autour d'objectifs communs dont :

- la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux,
- la promotion des mobilités actives et de l'usage des transports collectifs,
- la lutte contre les inégalités d'accès à la mobilité,
- l'amélioration des conditions de vie de la population.

2. Placer l'habitant au cœur des mobilités

- Le ressort territorial de SYTRAL Mobilités est un vaste territoire diversifié composé de 262 communes recouvrant de près de 3 200 km² et en constante évolution ;
- La population et le nombre d'emplois augmentent régulièrement et au-delà de la moyenne nationale contribuant à accroître le volume de déplacements sur le territoire ;
- Les trois quarts des déplacements effectués par les habitants du territoire font moins de cinq kilomètres et sont principalement réalisés en voiture, ce qui souligne l'importance d'offrir aux habitants des alternatives confortables et sécurisées pour ces déplacements ;
- Le vieillissement de la population se poursuit, engendrant de nouveaux enjeux pour la mobilité des habitants notamment en matière d'accessibilité et de traitement des espaces publics aujourd'hui trop largement dévolus à la voiture individuelle

La mise en œuvre d'alternatives à l'usage de la voiture a permis, depuis plus de 20 ans dans l'agglomération lyonnaise, de générer une baisse de sa part modale, et les impacts de la crise sanitaire sont venus renforcer certaines tendances déjà en cours auparavant, comme la hausse de l'usage du vélo dans tout le territoire. La crise climatique liée aux émissions de gaz à effet de serre, dont le secteur des transports est un des principaux émetteurs, vient renforcer l'impérieuse nécessité de poursuivre la baisse de l'usage de la voiture conformément aux stratégies nationales et aux enjeux des politiques internationales en matière d'adaptation et de lutte contre les changements climatiques.

De manière analogue aux enjeux sur les déplacements des personnes, des alternatives aux transports routiers de marchandises doivent être confortées, d'une part pour le grand transit avec les aménagements ferroviaires à mettre en œuvre, et d'autre part pour la desserte fine des territoires par des alternatives décarbonées.

3. Les quatre ambitions clés du Plan de Mobilité

Le Plan de Mobilité repose sur quatre grandes ambitions qui guideront les politiques de mobilité d'aujourd'hui à 2040 :



4. Des parts modales cibles ambitieuses à l'échelle du ressort territorial et adaptées à chaque bassin local de mobilité

Le Plan de Mobilité, qu'il vous est proposé d'arrêter, fixe **des objectifs ambitieux de répartition modale à l'échelle du ressort territorial et adaptés à chaque bassin local de mobilité**.

Sur le territoire de SYTRAL Mobilités, il est ainsi proposé de viser les objectifs ambitieux suivants :

- 9 Une baisse de plus de moitié de la part modale de la voiture entre 2015 et 2040 passant de 48% à 23% en nombre de déplacements ;
- 10 Une augmentation significative de la part modale du vélo passant de 1,40% des déplacements en 2015 à 16% en 2040, soit plus de dix fois plus de déplacements réalisés à vélo ;
- 11 Une augmentation de la part modale des transports collectifs (ferrés, urbains, interurbains) de près de 50% passant de 16% en 2015 à 23% en 2040.

Afin de bien prendre en compte les objectifs spécifiques de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux, des objectifs d'évolution des parts modales kilométriques sont également fixés. La prise en compte des distances parcourues (directement corrélées aux émissions de gaz à effet de serre et de polluants) dresse un portrait légèrement différent des pratiques de déplacements visées d'ici à 2040 avec :

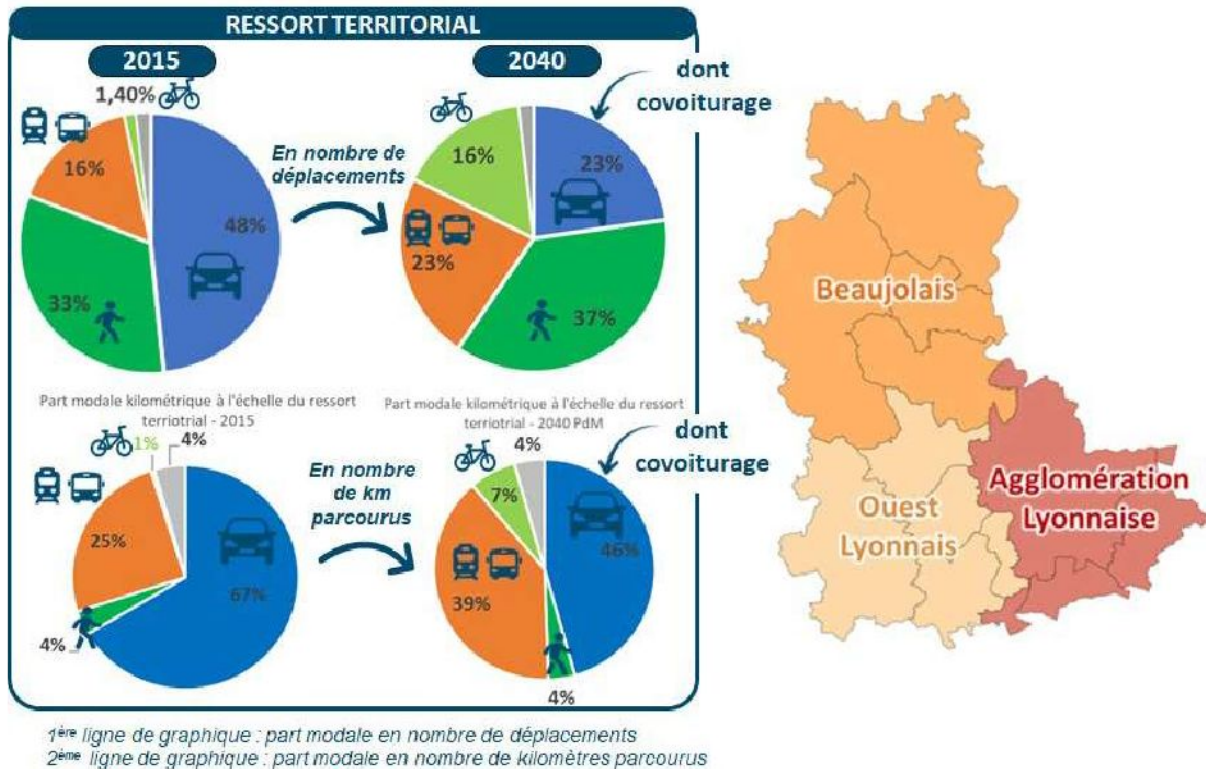
- Une forte baisse des distances cumulées parcourues en voiture, avec une part modale kilométrique passant de 67% en 2015 à 46% en 2040, représentant donc pour la première fois à cet horizon moins de la moitié des kilomètres parcourus quotidiennement dans le territoire ;
- Une part des distances parcourues en transports collectifs qui augmente fortement, passant de 25% en 2015 à 39% en 2040 ;

DELIBERATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

N°24-093

MOBILITES

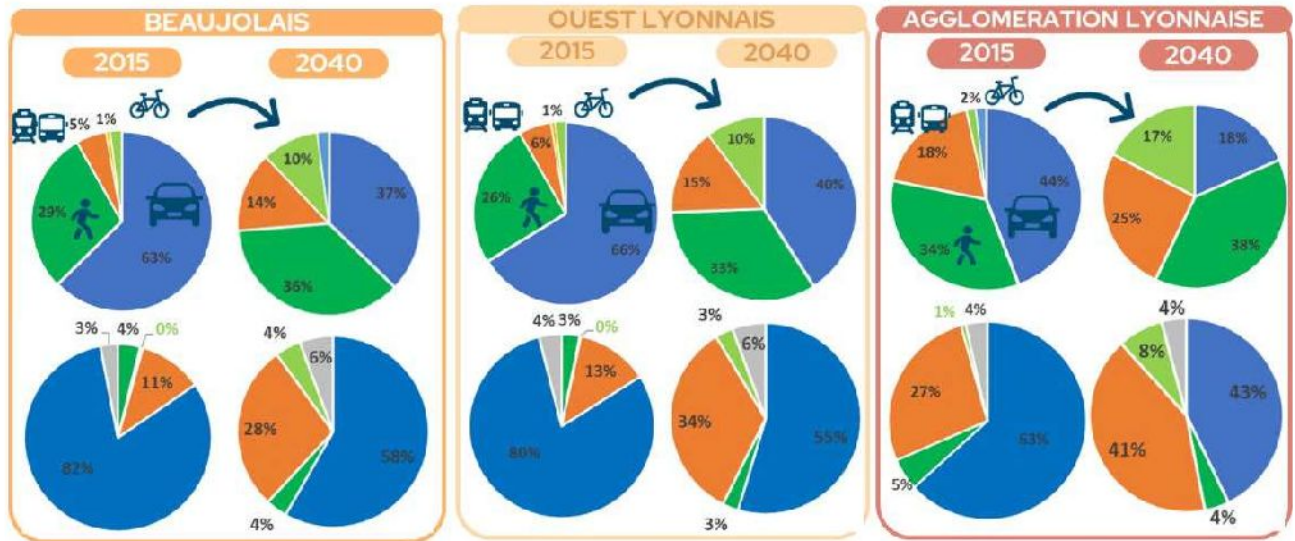
- Un rôle moindre de la marche et du vélo, qui permettent logiquement d'effectuer des déplacements de courtes distances, déplacements pour lesquels la voiture reste néanmoins encore trop utilisée aujourd'hui.



Chaque bassin local de mobilité (Agglomération lyonnaise, Beaujolais, Ouest lyonnais) bénéficie d'objectifs et de stratégies adaptées à ses particularités.

Pour le Beaujolais et l'Ouest lyonnais, l'usage de la voiture étant beaucoup plus important que dans l'Agglomération lyonnaise, les objectifs ont été adaptés afin de conserver l'ambition globale du Plan de Mobilité tout en adoptant une approche réaliste par rapport aux marges d'évolution apparaissant crédibles dans ces territoires.

Pour l'Agglomération lyonnaise, du fait du poids démographique et économique de la Métropole de Lyon ainsi que du large panel d'offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle déjà disponibles sur ce territoire, les objectifs fixés à l'échelle du bassin local de mobilité seront déclinés de manière adaptée sur le territoire des Communautés de Communes de l'Est Lyonnais et du Pays de l'Ozon. Ils pourront notamment être précisés dans le cadre de l'élaboration des Plans Locaux de Mobilité qui viendront détailler et préciser le contenu du Plan de Mobilité.



1^{ère} ligne de graphique : part modale en nombre de déplacements
2^{ème} ligne de graphique : part modale en nombre de kilomètres parcourus

5. Un plan d'action structuré autour de quatre leviers

Le plan d'action du Plan de Mobilité est structuré autour de quatre leviers principaux, eux-mêmes subdivisés en axes, pour atteindre les objectifs retenus :

Levier 1 : Réduire les distances à parcourir, en lien avec l'organisation du territoire

- **Axe 1** : Améliorer l'articulation entre urbanisme et déplacements
- **Axe 2** : Optimiser la gestion du dernier kilomètre pour les marchandises

Levier 2 : Poursuivre le développement des offres et des services de mobilité

- **Axe 1** : Développer le réseau structurant de transports en commun
- **Axe 2** : Développer et améliorer le réseau de maillage de transport en commun
- **Axe 3** : Créer un réseau de transports en commun lisible, accessible et attractif
- **Axe 4** : Faciliter et favoriser l'intermodalité
- **Axe 5** : Donner à la marche et au vélo toute leur place pour les déplacements de courte et moyenne distance
- **Axe 6** : Créer un réseau structurant de covoiturage
- **Axe 7** : Mettre en œuvre des offres de mobilité adaptées aux plus vulnérables
- **Axe 8** : Inciter au report modal pour les flux de marchandises

Levier 3 : Redéfinir les usages nécessaires de la voiture, notamment en agissant sur l'espace public

- **Axe 1** : Agir sur les voiries structurantes
- **Axe 2** : Repenser l'organisation de l'espace public et son partage
- **Axe 3** : Mieux organiser et maîtriser le stationnement automobile
- **Axe 4** : Favoriser l'usage des motorisations alternatives et des véhicules moins polluants

**DELIBERATION DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION
N°24-093**

- **Axe 5** : Favoriser les usages partagés de la voiture
- **Axe 6** : Réduire l'impact des opérations logistiques sur l'espace public

Levier 4 : Accompagner et encourager les changements de pratiques de mobilité

- **Axe 1** : Développer le conseil en mobilité et renforcer l'accompagnement et la communication
- **Axe 2** : Faciliter l'expérimentation par l'utilisateur et permettre la découverte des offres de mobilité
- **Axe 3** : Améliorer la sécurité des déplacements
- **Axe 4** : Proposer un parcours usager facilité et équitable
- **Axe 5** : Inciter les entreprises de transport de marchandises à réduire leurs impacts environnementaux
- **Axe 6** : Développer l'information et la connaissance en matière de logistique

Le plan d'action se traduit par trois focus territoriaux à l'échelle de chaque bassin local de mobilité permettant de préciser l'atterrissage territorial de l'ensemble des actions déclinées dans le Plan de Mobilité. Ces focus permettront notamment de guider l'élaboration des Plans Locaux de Mobilité que doivent ou peuvent élaborer la Métropole de Lyon et les EPCI membres de SYTRAL Mobilités.

Un dernier focus traite spécifiquement des relations avec les territoires voisins, enjeu essentiel pour la mobilité au sein du ressort territorial de SYTRAL Mobilités, et qui permettra de mieux coordonner à l'avenir les projets et politiques conduits à l'interface entre ces territoires.

6. La mise en œuvre du Plan de Mobilité

La dernière partie du document traite des modalités de la mise en œuvre du Plan de Mobilité et de son suivi afin de garantir que, après son adoption, l'ensemble des actions et projets prévus se concrétisent dans le calendrier programmé. Les modalités de suivi définies permettront d'évaluer finement l'avancement de la mise en œuvre des projets ainsi que l'évolution des pratiques de mobilité dans le territoire, en vue notamment de l'évaluation obligatoire du Plan de Mobilité au bout de 5 ans.

DELIBERATION DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION
N°24-093

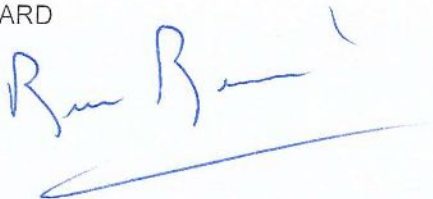
APRES ECHANGES DE VUES,

Présents :	19
Pouvoirs :	7
Ne prend pas part au vote (NPPV)	0
Nombre de votants	26
Abstentions	0
Total Suffrages exprimés	71
Dont « Contre » :	0
Dont « Pour » :	71

DÉCIDE, à l'unanimité des suffrages exprimés :

- d'arrêter le projet de Plan de Mobilité des territoires lyonnais tel que présenté,
- d'autoriser le Président, ou son représentant dûment habilité, à prendre toutes dispositions pour la poursuite de la procédure réglementaire, notamment la soumission du projet aux autorités compétentes pour avis, ainsi que l'organisation de l'enquête publique conformément aux termes des articles L. 1214-16 et L. 1214-28-2 du Code des Transports.

Le Président
Bruno BERNARD



Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais Enjeux pour le Sud-Est et Vénissieux

Contexte général

Le Plan de Mobilité des Territoires Lyonnais (PdM), élaboré par SYTRAL Mobilités, vise à répondre aux défis des déplacements sur un territoire comprenant 262 communes et 1,9 million d'habitants. Ce plan ambitionne une réduction de la dépendance à la voiture individuelle, une augmentation des parts modales des transports collectifs et actifs (marche et vélo) et une contribution significative à la neutralité carbone à l'horizon 2050.

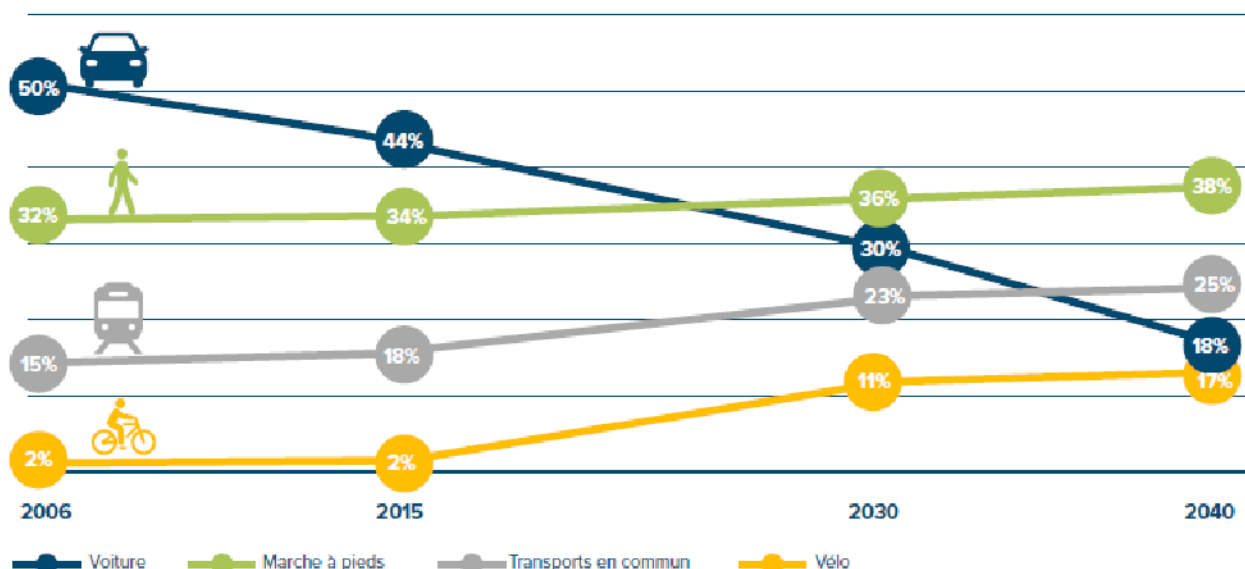
Pour le sud-est de l'agglomération lyonnaise, incluant Vénissieux, les défis majeurs concernent la concentration des flux de déplacements, les impacts environnementaux, et l'amélioration de l'accessibilité des transports.

Enjeux pour l'agglomération lyonnaise et en particulier pour Vénissieux et le Sud-Est

L'agglomération lyonnaise pèse beaucoup dans les volumes de déplacements puisque 93 % des déplacements sont internes au territoire, mais les déplacements vers l'extérieur représentent 40 % des kilomètres parcourus. Dans l'agglomération lyonnaise, les déplacements effectués en interne sont de loin les plus nombreux (page 32 du PDM : 93 % des 4,5 millions de déplacements quotidiens d'après les chiffres de l'Enquête Déplacements de 2015). Parmi eux, 94 % font moins de 10 km, ce qui illustre l'importance des relations de proximité dans le territoire (page 227 du PDM).

Les objectifs de parts modales portées par le Plan de Mobilité dans le bassin local de mobilité de l'Agglomération lyonnaise sont les suivants (page 229 du PDM) :

Objectifs de parts modales portées par le Plan de Mobilité dans le bassin local de mobilité de l'Agglomération lyonnaise



Situés dans une zone clé de l'agglomération lyonnaise et marquée par de grands aménagements et infrastructures, Vénissieux et le Sud-Est lyonnais concentrent une grande part des enjeux liés à la mise en œuvre du Plan de Mobilités des Territoires Lyonnais. La concentration des flux de déplacements sur un axe Nord-Sud (accès à Lyon), la densité urbaine croissante et les disparités sociales (page 52 du PDM) marquent

les défis spécifiques à ce secteur. L'usage encore majoritaire de la voiture individuelle contribue aux nuisances environnementales, tandis que les infrastructures pour les mobilités actives et les transports collectifs nécessitent des améliorations importantes pour répondre à la demande croissante.

État initial de l'environnement (issu des informations du résumé non technique)

Territoire maillé par des corridors écologiques et des trames vertes, Vénissieux et le Sud-Est de l'agglomération doivent limiter la consommation d'espace et la fragmentation des milieux, maintenir ou renforcer les continuités écologiques / liens fonctionnels des milieux. À travers le Plan de mobilités, les aménagements prévus dans les SCoT ou schémas d'aménagement doivent concilier le développement d'aménagements cyclables ou piétons pouvant offrir ces fonctions avec la préservation des trames vertes et bleues (page 25 du résumé non technique).

Le territoire concerné par le plan de mobilités est concerné par deux principaux types de risques naturels : le risque d'inondation et le risque mouvements de terrain qui concernent la quasi-totalité du ressort territorial. L'enjeu du Plan de Mobilité est de préserver les zones de crues et ouvrages de protection dans le développement de nouveaux aménagements pour ne pas accentuer les risques. Ces derniers sont en effet aggravés avec l'imperméabilisation des sols liée à l'urbanisation et à l'aménagement de stationnements ou voiries. De la même manière, le Plan de Mobilité devra veiller à ne pas accentuer les aléas mouvements de terrain (page 26 du résumé non technique).

L'axe de transit Nord-Sud via Vénissieux concentre une part importante du trafic automobile, aggravant la congestion et les nuisances sonores et atmosphériques. L'un des principaux enjeux du plan de mobilités est de réduire les nuisances sonores dans les secteurs les plus denses, dont Vénissieux et le Sud-Est font parties, correspondant aux zones d'exposition les plus importantes, en limitant le trafic, en régulant les vitesses de circulation, ou en incitant la population au report modal (via les transports en commun ou les modes actifs) dans les zones urbanisées. Une coordination est essentielle avec le réseau structurant de la Métropole de Lyon pour fluidifier les flux, notamment en renforçant les liaisons intermodales. Dans le secteur Vénissieux / Sud-Est, l'amélioration de la santé et du cadre de vie passe par la réduction au maximum des émissions de polluants et dans le même temps le travail pour baisser l'exposition de la population à ces mêmes polluants (page 27 du résumé non technique).

La Métropole, notamment le secteur Vénissieux / Sud-Est, contribue largement aux émissions totales (60%) du ressort territorial, dont 57% des émissions du secteur routier, 69% de celles du tertiaire, 77% de celles du résidentiel, 88% de celles de l'industrie, qui s'explique ici par la présence d'industries consommant des énergies fossiles, et dont les process sont également émetteurs de GES (page 29 du résumé non technique).

Exemples d'actions ciblées sur Vénissieux et le sud-est de l'agglomération

Poursuivre le développement du réseau tramway et bus à haut niveau de service (page 101 du PDM)

Le Plan de Mobilité propose des solutions adaptées pour le sud-est de l'agglomération, notamment le développement de bus à haut niveau de service (BHNS) notamment le BHNS Sept-Chemins <> Parilly sur Vénissieux, ainsi que la création d'un réseau cyclable structurant. Ces actions s'accompagnent d'incitations au covoiturage et de l'aménagement d'espaces intermodaux, tels que des parcs-relais ou le transport combiné et de la plateforme rail-route.

Améliorer la performance des lignes de bus et de cars (page 107 du PDM)

En plus des deux corridors d'ores et déjà livrés en 2023 (Val de Saône et Corbas-Vénissieux), le corridor Portes du Sud (accompagnement de la mise en oeuvre de T10) sera mis en place.

Mise en service les lignes de CHNS suivantes, avant 2040 :

- Gare de Vénissieux (métro D) – Chaponnay, voire le Nord-Isère
- Gare de Vénissieux (métro D) – Givors

Donner aux mobilités actives leur place pour les trajets courte et moyenne distance (page 125 du PDM)

Les infrastructures pour les mobilités actives (vélo, marche) restent insuffisantes, malgré une augmentation de leur usage depuis 2020. Le projet des Voies Lyonnaises prévoit un renforcement des axes cyclables structurants pour desservir cette zone. Il s'agit d'une action pour laquelle Vénissieux a acté la mise en place d'un plan de renforcement du maillage cyclable sur la Ville dès 2022.

Développer la fonction logistique du système ferroviaire (page 146 du PDM)

Réduire le trafic de transit et interne à l'agglomération sur la rocade Est et l'A46 sud en développant des solutions alternatives au tout routier dans le sud-est de l'agglomération et par la mise en œuvre du CFAL complet.

Accompagnement au changement de pratiques (page 195 du PDM)

Le renfort du conseil en mobilité avec la mise en œuvre d'un réseau d'agences des mobilités, par la transformation des agences commerciales TCL en lieux d'information multimodale avec possibilité de conseils personnalisés, et en s'appuyant sur les Plans de Mobilité Employeur en Commun pour les principales zones d'activités du territoire (Mi-Plaine, Techlid, Sud-Est, Meyzieu, Vallée de la Chimie, ...), en particulier dans les QPV, au nombre de six sur Vénissieux.

Un réseau de lignes de covoiturage va être étudié et mis en œuvre en fonction du résultat des études. Avant 2030 sera mise en œuvre en fonction des résultats des études d'opportunité et opérationnelles, la ligne de covoiturage Heyrieux – Vénissieux.

Créer des pôles de rabattement de proximité (page 230 du PDM)

Ce pôle recouvre une liaison cyclable structurante, une ligne de CHNS, une ligne de réseau ferré et plusieurs lignes structurantes de transports en commun.

Suivi et évaluation du plan de mobilités

Des échanges techniques annuels seront organisés avec les principaux partenaires du Plan de Mobilité pour mesurer l'avancement des actions programmées et leurs effets sur les changements de comportements de mobilité. Ils permettront également de fixer des priorités sur les actions à évaluer, notamment en identifiant l'émergence d'enjeux nouveaux susceptibles d'avoir un effet sur la politique de déplacements (page 255 du PDM).