

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS**  
**Séance du Conseil Municipal du jeudi 20 février 2025**

Élus :	33	L'an deux mille vingt cinq, le vingt février ; le Conseil Municipal de la ville de Mions, légalement convoqué le vendredi quatorze février deux mille vingt cinq, s'est réuni en séance publique à l'Hôtel de Ville sous la présidence de Monsieur Mickaël PACCAUD, Maire.
Présents :	26	
Absents :	7	
Pouvoirs :	5	
Votants :	31	
Présents :		Mickaël PACCAUD, Julien GUIGUET, Josiane GRENIER-FOUADE, Nicolas ANDRIES, Jean-Michel SAPONARA, Nathalie HORNERO, Jean LANG, Josée CORDIER, Radomir TRIFUNOVIC, Audrey LEGER, Elodie CAYER-BARRIOZ, Alain CHAMBRAGNE, Claudie LINOSSIER, Yvain MOREAU, Etienne ROCHETTE, Jacky MEUNIER, Régine MANOLIOS, Aline BERRUYER, Jean-François CALVO, Anna MIGNOZZI, Francis MENA, Bruno VANANTY, Yves PARRET, Laure HUGONET, Ivan CATTANEO, Sylvie BENVENUTO
Absents :		Anne-Bénédicte FONTVIEILLE, Claude COHEN
Absents ayant laissés procurations :		Patrick TUR à Julien GUIGUET Céline BERNARD à Mickaël PACCAUD Julien HEMON à Jean-Michel SAPONARA Suzanne LAUBER à Josiane GRENIER-FOUADE Sophie SPENNATO à Bruno VANANTY
Secrétaire de séance :		Jean-Michel SAPONARA

**Délibération n° 0\_DL\_2025\_020**

**Objet** : Avis sur le projet d'arrêt du plan de mobilités des territoires lyonnais

**Rapporteur** : Mickaël PACCAUD

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 du SYTRAL Mobilités n°22-045 du 16 mai 2022 prescrivant l'élaboration du Plan de Mobilité,

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

Vu la délibération du Conseil d'Administration du SYTRAL Mobilités n°24-093 du 21 novembre 2024 concernant l'arrêt de projet du Plan de Mobilité des territoires lyonnais,

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, Monsieur Mickael PACCAUD, Maire, informe le Conseil Municipal de ce qui suit :

Le plan de mobilité 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 détermine les principes régissant :

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

Le Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Lyonnaise 2017-2030, approuvé en 2017, ne couvrait qu'une partie du territoire actuel et ne permettait plus de répondre aux enjeux actuels de mobilité.

Le territoire actuel couvert par SYTRAL Mobilités s'étend sur 80 km Nord/Sud et 50 km Est/Ouest, 1,9 million d'habitants dont 1,5 million dans l'agglomération lyonnaise.

### **Le Plan de Mobilité a identifié 4 leviers et 22 axes pour accélérer le changement de comportements :**

Levier 1 : Réduire les distances parcourues 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
- 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

**La contribution de la ville de Mions au plan de mobilité reprend de manière détaillée, certaines thématiques énoncées dans les leviers, axes et actions, concernant directement et concrètement la commune.**

### **Remarques générales :**

Le plan de mobilité traduit une volonté de développer les transports en commun, favoriser les déplacements des modes actifs et de proposer des alternatives à l'automobile.

Cette politique s'entend et a pour but de modifier les pratiques de déplacement des habitants et usagers de notre territoire pour préserver la qualité de l'air mais aussi la santé de nos concitoyens et agir contre le dérèglement climatique. La commune de Mions est attentive et ouverte à dans l'idée théorique du projet mais juge son application difficilement réalisable compte-tenu de la faiblesse des modes alternatifs proposés à ce jour aux territoires périurbains voir ruraux.

Nous formulons donc des points de vigilance et des pistes d'amélioration pour certains axes :

### **Levier 1 – Axe 1 : Améliorer l'articulation entre urbanisme et déplacements :**

L'articulation entre les transports et l'urbanisme peut être traité à travers les PLU en cohérence avec le SCOT. Il est un document stratégique de planification de l'occupation des sols, et a donc un rôle majeur à jouer.

Le projet de SCOT en cours de révision générale annonce une augmentation de la population, + 170 000 habitants entre 2020 et 2040 attendu sur le territoire du SCOT. A contrario, le futur plan de mobilité du SYTRAL prévoit moins de voitures à Lyon et 1<sup>re</sup> couronne, zéro parking relais en périphérie et zéro transport en commun supplémentaire à Mions. En conséquence, si nous accueillons plus d'habitants et qu'aucun projet alternatif à la voiture n'est développé sur le territoire, le nombre de voiture augmentera.

La densification des territoires ne peut se réaliser et/ou se prévoir que lorsque la mobilité alternative est pensée, prévue et planifiée. Nous assistons depuis plusieurs années à une forte dynamique de délaissement de la ville pour la campagne, un délaissement de l'urbain pour le périurbain, voir le rural. Ce phénomène entraîne de manière automatique un éloignement des lieux de travail et de services, avec pour conséquence directe une augmentation considérable des distances parcourues, une congestion accrue des infrastructures routières, avec une forte dépendance à l'automobile, augmentant ainsi l'empreinte carbone de notre territoire.

L'urbanisation, l'accès aux transports en commun, ou aux solutions alternatives à la voiture, la composition des ménages joue également un rôle sur le nombre de véhicules par foyer.

Il est crucial de souligner que l'absence d'une vision claire et ambitieuse en matière de mobilités alternatives en milieu périurbain et rural ne fera qu'aggraver ces déséquilibres. Si nous ne mettons pas en place des solutions de transports publics de proximité, des infrastructures adaptées à la mobilité douce (vélo, marche), et des alternatives à la voiture individuelle, la problématique de la mobilité ne sera pas résolue. Bien au contraire, cela entraînera une dérégulation supplémentaire des espaces urbains et une aggravation des inégalités d'accès aux services, tout en continuant de favoriser une logique de dépendance automobile.

Il est donc impératif que les pouvoirs publics prennent conscience de l'importance de repenser et de planifier des alternatives concrètes et accessibles à la voiture. Cela passe par une meilleure articulation entre l'urbanisme et la mobilité, en veillant à ce que les nouveaux projets de développement soient conçus en tenant compte des besoins en matière de transport, et en priorisant des modes de déplacements durables et efficaces.

De plus, il faut également réfléchir à des modes de transports alternatifs à la voiture circulaire et non toujours en étoile. Il n'est pas concevable de ramener toutes les lignes de transport au même

centre, il faut également pouvoir desservir les villes avoisinantes en transport en commune en site propre (TCSP) de manière circulaire.

## **Levier 2 – Axe 1 : Renforcer l'offre ferroviaire :**

### 1/ Analyse et contexte :

*La section entre Saint-Fons et Grenay est empruntée chaque jour par environ 200 trains : 75% Trains Express Régionaux, 15% Trains grandes lignes, et 10% trains de marchandise. Cette hétérogénéité des circulations sur trois puis deux voies impacte fortement l'exploitation de la ligne, générant des retards voire des annulations.*

### 2/ Préconisations :

Le train est une solution efficace pour répondre à la problématique des usagers qui transitent par la commune de Mions, tous les jours, pour se rendre sur leur lieu de travail, et qui viennent notamment du Nord Isère. Ainsi, le plan de mobilité ne doit pas réfléchir à un territoire cloisonné mais s'ouvrir sur les flux venant des départements limitrophes, c'est à dire depuis l'Ain, l'Isère, la Loire, la Drome (logique Scot).

Il faut savoir que depuis la gare SNCF de Saint-Priest, un usager peut rejoindre la gare de Jean-Macé en 12 minutes et la gare de Perrache en 14 minutes. La solution du développement du TER pour le périurbain voir le rural reste la solution la plus viable.

Nos préconisations sont les suivantes :

- De nouveaux TER, dernières générations, sur les lignes surchargées.
- L'élargissement des amplitudes horaires.
- La cadence au quart d'heure.

Attention toutefois, il convient de préserver la population des différentes nuisances sonores et visuelles que ce projet pourra générer et veiller à ce que des protections soient mises en place pour réduire leurs effets.

Nous souhaitons également la réouverture des gares SNCF notamment la gare Chandieu-Toussieu (la porte du Dauphiné) et la gare de Reventin (au sud de Vienne).

Pour rappel, la commune est contre le projet de tracé actuel de la partie sud du projet du CFAL (le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise). Avec un tel projet, Mions serait enclavée entre les trains et l'autoroute au sud de la commune et la rocade A46 au nord ! Le bruit, la pollution, les nuisances, les risques, une commune périurbaine sacrifiée par les pouvoirs publics... On se souvient tous du déraillement et la perte de chargement d'un train de fret transportant de l'éthanol survenu le 13 mars 2017 en gare de triage de Sibelin sur la commune de Solaize. Le transport de matières dangereuses doit être éloigné des zones urbaines et donc du nœud ferroviaire lyonnais de Sibelin et Part-Dieu. Il faut travailler à un véritable grand contournement du fret ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

## **Levier 2 – Axe 2 : Développer et améliorer le réseau de maillage de transport en commun :**

### 1/ Analyse et contexte :

De sa position géographique, Mions est une commune de transit pour les habitants du Nord-Isère et de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CCEL), étant un carrefour important entre ces zones et Lyon. La commune connaît donc un trafic significatif, notamment aux heures de pointes. Le déploiement du réseau de transport en commun et donc primordial.

Aujourd'hui, les temps de trajet sont les suivants :

Temps de trajet	Distance	Nombre d'arrêts par bus	Ligne de bus	Nombre de kilomètres
40 min	Mions Mairie → Parking Bel Air Saint-Priest	20 arrêts	62 + C25	4,8 km
20 min	Mions Mairie → Saint-Priest Gare	11 arrêts	62	4,2 km
18 min	Mions Mairie → Lycée Condorcet	14 arrêts	62	4,3 km
55 min	Mions Mairie → Vénissieux Gare	28 arrêts	87	8,5 km
25 min	Mions Pesselière → Parking Bel Air Saint-Priest	6 arrêts	30 + C25	3,7 km
25 min	Mions Pesselière → Saint-Priest Gare	8 arrêts	30 + C25	3,1 km
45 min	Mions Pesselière → Vénissieux Gare	29 arrêts	30 + 62	8,5 km

Le lycée Condorcet est accessible depuis le centre de la commune par la ligne 62, et met théoriquement 18 min. En réalité, le temps de trajet pour un lycéen mioland est de 45 minutes. Ainsi, le temps passé dans les transports en commun, est un frein à l'efficacité des études. L'optimisation du temps et des ressources disponibles pour maximiser l'apprentissage et le bien-être des élèves participe pleinement à l'excellence éducative. Il est de notre devoir de travailler en ce sens.

L'accès à ces gares n'est que la première étape du parcours de mobilité des usagers afin d'accéder au cœur de l'agglomération.

Il y a actuellement seulement :

- Deux lignes classiques qui passent sur la commune (62 et 87) :
- Une ligne dédiée à la zone industrielle des Pierres Blanches (ZI8),
- Une ligne Trans Isère (T36).

Au vu du développement démographique de la ville (environ 15000 habitants) et de son positionnement géographique (dernière commune de la métropole de Lyon côté Sud), il est évident que la desserte de la commune n'est pas adaptée aux besoins. De plus, nous constatons un rallongement des temps de trajet qui ne fait que s'accroître depuis une vingtaine d'années.

Pour rappel et selon une étude, Mions est une des communes qui dispose du plus grand nombre de véhicules par habitant de la métropole. Ce chiffre peut facilement s'expliquer par le manque d'offres en matière de transport en commun. D'autant plus que les deux seules lignes classiques (62 et 87), présentent un trajet quasi similaire, rejoignant la Gare de Vénissieux. La multimodalité est donc assurée uniquement par le biais de cette station de métro.

La ligne 62 présente l'avantage de rejoindre le tramway T2 à Saint-Priest. En matière de fréquence de passage, la ligne 87 ne passe pas le dimanche, la seule solution pour se déplacer devient donc

la ligne numéro 62. De plus, nous constatons depuis plusieurs années, que les horaires indiqués ne sont pas toujours respectés, retards, suppressions ... Lorsque le bus n'est qu'un maillon du parcours, ce dernier peut rapidement devenir contraignant si les horaires ne sont pas respectés. Par ailleurs, il existe une réelle problématique au niveau de la desserte de la zone industrielle « Pesselière » située au Nord / Est de la commune et en limite avec la ville de Saint-Priest. Cette zone est actuellement composée de nombreuses entreprises et continue à se développer. Aucune offre de transport en commun n'est actuellement proposée pour rejoindre cette zone ; la ligne ZI8 dessert pourtant la zone industrielle de la commune de Saint-Priest située à seulement quelques kilomètres. Les chefs d'entreprises nous alertent très fréquemment sur leurs difficultés à recruter du personnel car l'offre en transports en commun n'est absolument pas adaptée. D'autant plus que l'accès le plus rapide à cette zone se fait depuis la route d'Heyrieux, fortement fréquentée et notamment par les poids lourds. De fait, elle est dangereuse et non adaptée aux modes doux.

## 2/ Préconisations :

La commune de Mions souhaite pouvoir bénéficier de la création de deux lignes Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) avec :

- Un itinéraire rationalisé,
- Un système de priorité aux intersections ;
- Une forte fréquence (5 à 10 min aux heures de pointe et moins de 15 min aux heures creuses) ;
- Une amplitude horaire élevée (circulation la semaine, en soirée et le week-end) ;
- Et accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Il sera intéressant de travailler à la création d'une ligne BHNS qui relierait Mions Centre :

- au BUE (Boulevard Urbain Est) dans sa portion sud avec la traversée des voies SNCF Grenay – Saint Fons.
- à la gare de Chandieu – Toussieu (cf. annexe)
- et notamment, à la gare de Vénissieux (premier pôle multimodal accessible depuis Mions doté d'un parking relais, de lignes de tramway et métro). La création de cette ligne à haut niveau de service présente un fort enjeu pour notre territoire tant sur le plan social, économique, environnemental que santé publique.

Il serait judicieux de créer une nouvelle ligne de transport en commun classique, qui permettrait de rejoindre une autre station de métro. En effet, ce dernier est plus rapide sur les longues distances. A contrario, le tramway est un mode de transport efficace sur les courtes distances mais un mioland travaillant à Lyon allonge son trajet très significativement.

Il faudrait de plus que la ligne 87 puisse circuler les dimanches, afin que la ligne numéro 62 ne soit pas l'unique alternative.

Enfin, il est primordial de desservir la zone industrielle Pesselière, car l'accès en modes doux est tout simplement trop dangereux ; travailler sur la prolongation de la ligne ZI8 semble la solution la plus adaptée. Il faudrait également travailler sur l'amplitude horaire proposée. Les travailleurs de la zone d'activités sont en majorité en horaire décalé. Il faut donc proposer des bus plus tôt (5h du matin) et plus tard le soir (23h).

Vue l'évolution de la population annoncée dans le projet de révision du SCOT, il serait judicieux de prévoir un plan de développement du métro afin de desservir les communes de l'Est lyonnais permettant aux miolands d'y accéder via un parking relais ou un BHNS.

## **Levier 2 – Axe 4 : Faciliter et favoriser l'intermodalité :**

### 1/ Analyse et contexte :

La commune de Mions ne fait l'objet d'aucun projet intermodal et les temps de trajets domicile-travail sont supérieurs à 2h par jour pour rejoindre le cœur de l'agglomération lyonnaise.

### 2/ Préconisations :

Nous souhaitons que les gares de Saint-Priest et Chandieu-Toussieu puissent faire l'objet de la création d'un pôle multimodal doté de :

- Un parking relais en capacité suffisante pour accueillir les véhicules du Nord Isère, notamment la création du parking relais initié par l'ASF à la sortie n°13 Mangetemps,
- Des cadences et des trames de TER adaptés à la demande,
- Des liaisons cyclables avec garage à vélos sécurisés.

## **Levier 2 – Axe 5 : Donner à la marche et au vélo toute leur place pour les déplacements de courte et moyenne distance :**

### 1/ Analyse et contexte :

La commune de Mions est malheureusement impactée par un fort trafic routier et par un manque d'infrastructures en termes de mobilité douce ne permettant pas des alternatives à la voiture.

Cette situation soulève la nécessité d'une réflexion approfondie pour réaménager les espaces publics et favoriser une mobilité partagée et sécurisée :

- L'absence d'élagage / fauchage, la présence de gravillons rendent la circulation des cyclistes dangereuse et inconfortable,
- Des voies réservées et prioritaires lors d'intersection avec plusieurs axes routiers,
- Des pistes cyclables continues et protégées pour rejoindre Lyon facilement.

### 2/ Préconisations :

Nos propositions s'orientent sur les grands axes suivants :

- La création de voies dédiées aux modes actifs reliant Mions aux gares SNCF, à l'ouest avec la gare de St Priest et à l'Est avec la future ouverture de la gare de Chandieu-Toussieu ;
- La création de voies modes doux adaptées et sécurisées permettant de traverser la commune pour les Miolands mais aussi pour les personnes venant des communes limitrophes (Corbas, Chaponnay, Toussieu, St Pierre de Chandieu) ;
- L'amélioration des axes permettant de desservir les zones d'activités de Mions qui sont souvent mal desservies par les autres transports en communs et dont les travailleurs sont pour un grand nombre en horaires décalés ;
- Le maillage des pistes cyclables existantes (trop souvent interrompues) ;
- La desserte de Mions par la voie lyonnaise 2 n'est pas réalisable telle que dessinée ce jour, certaines portions des rues du 23 août 1944 et Libération sont trop étroites. De plus, il y aura des problèmes de circulation car ces voies sont empruntées par des engins agricoles. La commune est donc défavorable au passage de la VL2 sur ces deux routes, nous souhaitons qu'elle rejoigne la voie verte de l'ancienne voie ferrée.

Ces propositions devront être accompagnées du développement des infrastructures liées à la pratique du vélo, des pistes cyclables sécurisées, mais aussi des garages à vélos aux endroits stratégiques et permettant de recharger les VAE des usagers, des offres de sensibilisations des Miolands, des aides aux usagers pour l'achat de VAE... L'entretien des pistes cyclables est un réel enjeu en matière de sécurité. La métropole doit renforcer son investissement. Créer de nouvelles

pistes cyclables ou voies lyonnaises c'est bien mais entretien celles existantes et créer un maillage reliant les pistes entre elles est tout autour prioritaire.

Nous réitérons notre demande d'aménagement de l'ancienne voie ferrée des Brosses (présenté en CTM) pour la création d'une voie verte permettant de rejoindre la gare de Saint-Priest depuis le quartier Brosses – Joliot Curie mais aussi de créer une continuité avec le réseau existant du centre-ville et de la rue du 23 août 1944 (cf. annexe).

## **Levier 2 – Axe 6 : Développer des infrastructures dédiées au covoiturage :**

### 1/ Analyse et contexte :

Actuellement, la ville de Mions ne dispose d'aucune zone de covoiturage, malgré la pertinence d'un projet qui avait été envisagé pour favoriser cette pratique. Ce projet, qui prévoyait la création d'une aire de covoiturage à proximité immédiate d'une entrée et sortie d'autoroute (n°13), aurait permis à de nombreux automobilistes de se regrouper et de partager leurs trajets. Cependant, il n'a pas été retenu, freinant ainsi le développement d'une solution de mobilité durable et efficace.

### 2/ Préconisations :

Nous souhaitons que le projet de création de l'aire de covoiturage présentée par l'ASF soit réétudié. Ce projet s'inscrit dans le prolongement des politiques nationales et locales, notamment la ZFE et la réduction de la place du véhicule personnel pour les trajets domicile-travail, volonté portée par la majorité métropolitaine.

Pour rappel, le projet portait sur une surface de 6 000 m<sup>2</sup>, il comportait 120 places de stationnement dont des places PMR, des bornes de recharge pour véhicules électriques ainsi que des abris et consignes à vélo (cf. annexe).

Ce projet permettrait de désengorger la commune de Mions, territoire de transit automobile du fait de sa position géographique en favorisant le covoiturage.

Afin d'inciter les usagers à prendre les transports en commun, tout au long de la semaine, il serait judicieux de laisser l'accès aux différents parking relais le dimanche afin que les habitants des communes périurbaines et rurales puissent aller en ville le dimanche sans utiliser leur véhicule personnel.

Le développement de parkings relais est primordial pour plusieurs raisons, surtout dans un contexte où l'on cherche à réduire la congestion urbaine, encourager l'usage des transports en commun et améliorer la qualité de vie des citoyens. Ainsi, pour cette raison, il est important de créer de nouveau parking relais sur les communes périphériques comme Moins et de développer les transports en commun afin de permettre aux usagers de rejoindre rapidement un métro ou un train.

Développer des parkings relais permet d'améliorer la fluidité du trafic et la qualité de l'environnement, mais aussi encourager une mobilité plus durable, pratique et accessible pour tous. Cela s'inscrit dans une vision globale de gestion urbaine visant à répondre aux enjeux de l'excellence éducative, de l'environnement et du bien-être des citoyens.

## **Levier 2 – Axe 7 : Mettre en œuvre des offres de mobilité adaptées aux plus vulnérables :**

### 1/ Analyse et contexte :

Vu le manque de transport en commun sur la commune, le temps et la complexité des trajets pour parcourir quelques kilomètres, les personnes dans le besoin renoncent à se déplacer créant ainsi une rupture et un isolement de ces dernières. Ainsi, certaines personnes âgées ne se rendent plus aux rendez-vous médicaux, notamment spécialités car le trajet est souvent compliqué et source d'inquiétude.

## 2/ Préconisations :

Partant de ce constat et afin de répondre pleinement aux besoins de la population, la commune de Mions, a initié un plan volontariste de protection de la santé territoriale. Dans ce cadre-là, la municipalité a mis en place une navette de transport destinée aux seniors et personnes fragiles pour faciliter les rendez-vous médicaux. L'objectif est de faciliter les déplacements en leur proposant un accompagnement adapté pour pallier les difficultés de mobilité, aussi bien au sein de la commune qu'à l'extérieur. Cette opération a coûté 27 500 € à la commune.

## **Levier 3 - Axe 1 : Agir sur les voiries structurantes :**

### 1/ Analyse et contexte :

Bien que la tendance actuelle vise à réduire l'usage de la voiture, l'étalement et le développement urbain ont généré une augmentation significative des flux de véhicules. Cette évolution devrait être anticipée afin d'éviter des effets néfastes sur la circulation et la qualité de vie.

Par ailleurs, le phénomène de déplacement des populations génère une augmentation des distances entre le domicile et le lieu de travail. Cette dynamique a des conséquences directes sur l'infrastructure routière existante, déjà mise à rude épreuve, et nécessite une révision urgente de l'aménagement du territoire pour garantir une mobilité fluide et durable à l'horizon 2030-2040.

### 2/ Préconisations :

Réduire l'usage de la voiture est un fait, toutefois, des réalités de territoire sont à prendre en compte pour rénover les voies existantes :

- Anticiper le développement de la commune par la création d'un réseau viaire adapté et adéquate :
  - Amélioration des connexions entre le quartier Joliot Curie et le reste de la commune,
  - Réflexion sur la route de Saint-Priest : dimensionnement de la voirie et trottoir inadapté.
- Requalification des espaces publics dans la ZI Pesselière.
- Se donner les moyens d'agir à l'échelle d'un futur PLU-H ambitieux avec l'inscription d'emplacements réservés ainsi que leurs mises en œuvre à travers l'acquisition de ces derniers lors de vente immobilière.

La réduction de l'usage de la voiture ne signifie pas nécessairement s'y opposer. La voiture reste un mode de transport essentiel pour beaucoup de personnes, surtout dans des zones où les transports en commun ne sont pas aussi développés ou accessibles. L'idée n'est pas de supprimer la voiture, mais plutôt de réduire l'utilisation excessive et mal adaptée.

Le but est d'offrir plus d'alternatives pour ceux qui en ont la possibilité ou qui sont ouverts à d'autres solutions, tout en continuant à permettre aux automobilistes d'avoir un accès facile et pratique à leurs véhicules.

## **Levier 3 – Axe 3 : Mieux organiser et maîtriser le stationnement automobile :**

### 1/ Analyse et contexte :

Aujourd'hui, la commune de Mions rencontre un problème majeur de stationnement, accentué par la croissance continue du nombre de logements et des normes de stationnement minimales qui ne répondent pas aux besoins réels des habitants.

La commune prend à sa charge depuis 2014, la création de parking public pour pallier le manque de places de stationnement : achat de foncier, coût de réalisation des travaux.... Certes cette initiative permet d'offrir plusieurs avantages aux habitants et visiteurs, mais elle pénalise fortement le budget communal déjà affecté par la réduction des dotations de l'état et des fiscalités locales. Il n'est pas normal que ce problème incombe aux communes.

Cette situation génère de fortes tensions sur l'ensemble du territoire, avec des places de stationnement devenant de plus en plus rares et souvent saturées. Parallèlement, il est difficile d'encourager les usagers à délaisser leur voiture au profit de modes de transport dits doux ou écologiques, car l'offre de transport public et d'infrastructures adaptées reste largement insuffisante et inadaptée. Sans une véritable évolution de l'aménagement urbain et des alternatives de mobilité, il apparaît peu réaliste de solliciter des efforts importants de la part des habitants pour changer leurs habitudes de transport.

## 2/ Préconisations :

- Augmenter les quotas réglementaires du PLU-H : aujourd'hui, le manque de place de stationnement dans les habitations à une répercussion directe sur le parc de stationnement public de la commune.
- Inciter le stationnement des résidents en garage privé.
- Améliorer le fonctionnement des commerces et des équipements sur certains pôles d'attractivité afin de permettre une rotation du stationnement : extension et création de nouvelles zones bleues, création d'un nouveau parking.
- Favoriser la mutualisation des parkings des équipements publics fermés le week-end (par exemple, les collèges et lycées, tout en garantissant la sécurité des sites).

## **Levier 3 – Axe 4 : Favoriser l'usage des motorisations alternatives et des véhicules moins polluants :**

### 1/ Analyse et contexte :

Pour information, en mai 2023, 86 % des Français étaient défavorables à la mise en place des ZFE, selon une consultation du Sénat. Alors que nous assistons depuis plusieurs années à une incitation croissante à l'utilisation de véhicules dits « moins polluants », les aides diminuent fortement. Ce constat paradoxal démontre une discrimination flagrante entre les citoyens et accroît les inégalités sociales.

Premier frein : le coût d'acquisition des véhicules propres est considéré comme trop élevé pour 77 % des particuliers. D'ailleurs 83 % des répondants n'envisagent pas de changer de véhicule du fait de la mise en place des ZFE. L'accessibilité de la métropole est aussi considérée comme insuffisante pour 51 % des répondants depuis les zones périurbaines ou rurales avoisinantes. 47 % estiment que le classement Crit'Air manque de pertinence et 42 % expliquent notamment leurs réticences par l'insuffisance de l'offre de services et d'infrastructures de transports alternatifs à la voiture individuelle dans l'agglomération.

### 2/ Préconisations :

Afin d'éviter l'exclusion sociale de cette population, nous préconisons de :

- Revoir le calendrier de mise en place des vignettes Crit'Air acceptées au sein du périmètre ;
- D'augmenter les aides à l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion électrique en cas de remplacement d'un véhicule plus polluant.

#### **Levier 4 – Axe 3 : Améliorer la sécurité des déplacements**

Améliorer la sécurité des déplacements est un enjeu majeur pour réduire les accidents, protéger les usagers et favoriser des environnements plus sûrs :

- Améliorer les infrastructures routières : entretien des routes, séparation des flux de circulation, amélioration des intersections ;
- Sécuriser les transports publics : renforcer les contrôles de sécurité dans les transports publics, protéger les agents de ces mêmes transports, améliorer la communication sur les itinéraires, les horaires, les perturbations ...
- Sécuriser les mobilités douces et partagées : mettre en place des infrastructures dédiées, améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes, sécuriser les abords des zones scolaires, hospitalières.
- Améliorer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite : rendre l'espace public et les transports accessibles à tous et pour tous.

#### **Levier 4 - Axe 6 : Développer l'information et la connaissance en matière de logistique**

La logistique joue un rôle fondamental dans l'optimisation des déplacements, que ce soit pour les transports de marchandises ou pour les trajets quotidiens. Développer l'information et la connaissance en la matière peut faire une différence, notamment pour améliorer l'efficacité des systèmes de transport, réduire les coûts et l'empreinte carbone, et mieux gérer les infrastructures. Le SYTRAL se doit de jouer un rôle central dans l'optimisation des flux de transport de marchandises et la réduction des impacts environnementaux dans la région lyonnaise, notamment :

- Développer des hubs logistiques multimodaux,
- Encourager l'utilisation de véhicules propres pour les livraisons,
- Optimiser les itinéraires de livraison,
- Soutenir les solutions de logistique urbaine collaborative,
- Réduire l'impact des livraisons nocturnes,
- Accompagner les entreprises dans la transition verte.

Pour conclure, la commune de Mions émet un avis défavorable sur le projet de plan de mobilité du SYTRAL. Nous souhaitons que les préconisations émises au sein de cet avis soient étudiées afin de trouver des solutions concrètes aux problématiques qui sont les nôtres, et un engagement ferme de réalisation de projets sur notre territoire.

**Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, à l'unanimité :**

**- ÉMET UN AVIS DÉFAVORABLE** au projet d'arrêt du Plan de Mobilité du SYTRAL.

Pour extrait conforme,

Le Maire,  
Conseiller régional délégué,



Envoyé en préfecture le 25/02/2025

Reçu en préfecture le 25/02/2025

Publié le



ID : 069-216902833-20250224-0\_DL\_2025\_020-DE

Mickaël Paccaud