CONSEIL LOCAL DE DÉVELOPPEMENT
ENTRE BIEVRE ET RHÔNE

MOBILITÉ DOUCE

AVIS N°3

Mobilités douces

ENTRE BIEVRE ET RHONE

Sommaire

Introduction

Avis

Faciliter la mobilité sur ce territoire
  En renforçant l'offre en transport en commun
  En accompagnant le développement des mobilités partagées
  En développant la mobilité solidaire
Organiser une mobilité plus durable
  En développant les modes doux
  En proposant des services aux usagers

Suites à donner

Introduction

Préambule

Instance de démocratie participative instaurée par la loi, le Conseil Local de Développement s'efforce d'apporter une expertise citoyenne dans le contenu des politiques locales. Lieu de concertation, de participation citoyenne et de dialogue territorial entre personnes bénévoles, le Conseil Local de Développement conduit ses travaux sur saisine de l'intercommunalité ou par auto-saisine. Il peut ainsi proposer tout sujet relevant du champ d'action d'Entre Bièvre et Rhône qui lui semble refléter une attente de la population.

Contexte

Quelles offres de transport sur le territoire d'EBER ?

La mobilité est au cœur du projet de territoire porté par les élus de la Communauté de communes Entre Bièvre et Rhône. Bien que des services existent déjà sur ce territoire (gares SNCF, réseau de transport en commun notamment), la mobilité est encore fortement tournée vers la voiture individuelle.

Les déplacements étant une préoccupation majeure pour les habitants de ce territoire, l'objectif est de proposer une offre de services plus diversifiée à tous les usagers. Cela doit se traduire par la mise en place de services quotidiens et concrets via :

- Le renforcement du réseau de transport en commun (nouveaux services, nouvelles lignes) qui couvrira toutes les communes du territoire dans le courant du premier trimestre 2024.
- La définition d'un schéma modes doux qui permettra l'aménagement de 3 axes cyclables structurants via la définition d'un plan pluriannuel d'investissements.
- La promotion d'une politique d'incitation et d'accompagnement au covoiturage.

Pourquoi le Conseil Local de Développement s'intéresse aux mobilités ?

En mettant en place ce CLD, le Conseil communautaire et sa Présidente ont souhaité disposer de points de vue citoyens qui apportent un éclairage particulier aux dispositifs et projets portés par EBER.

Le CLD souhaite travailler sur le développement des modes doux de transport car ils impactent directement les habitants du territoire dans leur vie quotidienne en faisant en sorte que chacun garde la liberté de se déplacer tout en respectant le souci d'un développement durable. Les mobilités sont, en outre, des axes intégrateurs et structurants des politiques sectorielles de la Communauté de communes (aménagement, qualité de l'air, transition énergétique, santé, économie…).

Ce travail du CLD viendra compléter les visions apportées par les professionnels de ces questions ainsi que par les techniciens et les élus locaux.

Ce n'est pas un point de vue d'expert des domaines étudiés, de technicien ou d'élu qui est demandé au CLD mais des avis que l'on pourrait qualifier « d'usage ». L'apport du CLD à la question des mobilités sera celui d'habitants ; celui de leurs perceptions de l'offre de transport locale et de la politique de mobilité du territoire ; celui de leurs ressentis.

Méthodologie

Présentation du sujet

La mobilité sera parmi les thématiques prioritaires traitées dans le projet de territoire Entre Bièvre et Rhône. Les enjeux sont multiples et stratégiques : accès à l'emploi, aux services, à l'éducation, aux loisirs, autonomie et intégration sociale, lutte contre le changement climatique, problématiques liées à la hausse des prix des carburants... Outre le service de transports en commun organisé par Entre Bièvre et Rhône qui doit s'étendre à échéance 2024, la Communauté de communes réfléchit à son implication dans d'autres offres de services de transport (modes doux, covoiturage, mobilité dédiée aux personnes en insertion professionnelle) afin de consolider l'offre de mobilité du territoire.

Objectifs de la mission

Les élus d'EBER, à travers une saisine, souhaitent mobiliser les membres du CLD afin qu'ils puissent :

- Formuler un avis sur la stratégie « mobilités » d'EBER.

Calendrier

Le calendrier de formulation de l'avis du CLD sur les mobilités a été le suivant :

- Mars 2023 - Mars 2024 : Elaboration de l'avis ;
- 18 Avril 2024 : Passage en Bureau du CLD ;
- 02 Juillet 2024 : Commission Mobilités – Transports d'EBER ;
- 04 février 2025 : Passage en Plénière du CLD.

Modalités de travail

Un groupe de travail comprenant 10 membres du CLD s'est constitué lors de la plénière du 23 février 2023. Ce groupe s'est réuni à 7 reprises afin de rédiger son avis avec l'appui de des agents EBER en charge des transports-mobilités et du schéma modes doux :

- 04 avril 2023 : Présentation des actions « mobilités » d'EBER ; Calage des missions et des objectifs ; Validation du calendrier et de la méthodologie de travail.
- 23 mai 2023 : Présentation du schéma modes doux (axes 1 et 2).
- 13 juin 2023 : Retour sur les premières réunions et échanges sur la trame de rédaction de l'avis.
- 19 octobre 2023 : Présentation du schéma modes doux (axe 3).
- 23 novembre 2023 : Retour sur la dernière rencontre et validation de trame de rédaction de l'avis.
- 08 janvier 2024 : Rédaction de l'avis et de son contenu.
- 26 mars 2024 : Finalisation de la rédaction et validation de l'avis.
- 02 juillet 2024 : Présentation des éléments en commission Mobilités – Transports d'EBER.
- 03 juillet 2024 : Réunion sur la priorisation des axes du schéma modes doux.

Le contenu de l'avis a été présenté et validé lors de la plénière du CLD du 04 février 2025.

AVIS

En préambule, le CLD souhaite mettre en avant 3 points qui ressortent également dans les autres avis déjà rendus. Il s'agit de points à améliorer/prendre en compte dans l'élaboration et la mise en œuvre des dispositifs/politiques d'EBER :

- **L'évaluation**

Nécessité de définir une véritable méthodologie de suivi et de prévoir des indicateurs d'évaluation qualitatifs et quantitatif pour juger de l'efficacité des actions menées (nouveau réseau de transport en commun, création de pistes cyclables).

- **La communication**

Compte tenu de la place centrale de la voiture dans notre société, toutes ces initiatives, pour réussir, devront s'accompagner d'explications et d'encouragements auprès des habitants et usagers. Comment EBER va communiquer sur l'offre mobilité du territoire ? Le CLD juge pertinent la définition d'un plan de communication dont l'aspect numérique sera à privilégier (réseaux sociaux, vidéo…).

- **Les équilibres territoriaux**

Le CLD veillera à ce que les projets accompagnés dans le cadre de l'offre de transport prennent en compte les spécificités/particularités territoriales d'EBER (urbain/rural ; secteur vallée du Rhône/secteur du territoire de Beaurepaire…) afin d'offrir un niveau de service équilibré.

Faciliter la mobilité sur ce territoire

En renforçant l'offre en transport en commun

Au premier trimestre 2024, les bus TPR (Transports du Pays Roussillonnais) céderont la place au nouveau réseau de transport en commun d'Entre Bièvre et Rhône : le 37.

Cette offre en transport en commun comprendra :

Des lignes régulières au nombre de 3 :

- Une ligne existante (ligne A) dont le tracé évoluera légèrement sur l'agglomération roussillonnaise et permettra la desserte en alternance des centre-bourgs de Chanas et Sablons.
- Deux nouvelles lignes :
  - la ligne B qui reliera la gare routière de Beaurepaire à la gare SNCF du Péage-de-Roussillon via 17 points d'arrêts ;
  - la ligne C qui assurera une desserte plus fine de l'agglomération roussillonnaise au départ du Péage-de-Roussillon (quartiers résidentiels, clinique, commerces, établissements scolaires…).

Autre nouveauté, une navette sera créée pour relier la gare du Péage de Roussillon aux principales entreprises de la zone économique INSPIRA (3 allers le matin et 3 retours le soir).

Le service de Transport A la Demande (TAD)

Le service TAD zonal assurera une couverture de l'ensemble des 37 communes du territoire. Déclenché uniquement sur réservation, ce service proposera une offre horaire plus fréquente (4 allers-retours possibles par jour) et davantage de points de descente sur les lieux d'intérêt des différentes communes.

Le TAD ACCESS

Ce service est maintenu est étendu à l'ensemble du territoire pour les personnes âgées de plus de 75 ans ou à mobilité réduite.

Sur cette offre en transport en commun, le CLD salue le travail réalisé et les linéaires proposés qui :

- apportent plus de cohérence et d'équité quant à la desserte des communes d'EBER ;
- répondent aux besoins de transports sur la partie est du territoire ;
- desservent les principaux points d'intérêt du territoire (gares, commerces, pôles médicaux, zones d'activités, établissements scolaires…).

Cette remarque faite, le CLD souhaite faire remonter certains questionnements :

- Question du développement de la multimodalité sur le territoire et de la complémentarité entre les différents modes de mobilités alternatifs à la voiture individuelle : transport en commun, gares SNCF, modes doux et covoiturage.
- Question de la complémentarité/cohérence de ces axes avec les réseaux de transport en commun voisins (Vienne Condrieu et Porte DrômArdèche).

Le CLD préconise également :

- De passer, en lien avec le PCAET et en cohérence avec les circuits de distribution locaux, les futurs véhicules en motorisation bas-carbone (biogaz, électrique ou hydrogène) dans un contexte de réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques.
- De coordonner, avec le secteur privé, des actions de sensibilisation des salariés et des actions connexes de communication/sensibilisation au sein des entreprises du territoire pour la navette.
- De mettre en place des outils de suivi de la fréquentation de ces lignes et de la satisfaction des usagers (définition d'indicateurs, enquête de satisfaction…) et de recueil des suggestions (exemple : création d'un arrêt à Green 7 pour la ligne B).
- D'abaisser l'âge des bénéficiaires du TAD ACCESS à 70 ans, voire 65 ans (expérimentation sur Bugey Sud d'une ouverture aux 15-18 ans).
- De publier les données de transports du réseau sur le Point d'Accès National aux données de transport qui rassemble les données de toute l'offre de mobilité à travers la France (https://transport.data.gouv.fr/). Cela permettra ensuite aux calculateurs d'itinéraires (Google Maps, Apple Plan, SNCF Connect, etc.) d'intégrer ce réseau et/ou de s'assurer qu'il fait partie de l'agrégat publié par le réseau Ourà (https://transport.data.gouv.fr/datasets/agregat-oura).

En accompagnant le développement des mobilités partagées

Sur le covoiturage, la collectivité fait la promotion sur son site internet de la solution de covoiturage en ligne « Mov'ici ». Lancée par la Région Auvergne Rhône-Alpes, Mov'ici comporte un site internet et une application mobile qui regroupent l'offre et la demande de covoiturage à l'échelle régionale.

Afin de faciliter localement l'organisation du covoiturage, le CLD estime qu'EBER devrait :

- Mettre en place une plateforme de covoiturage en se positionnant sur l'opportunité de lancer l'application Klaxit en lien avec les territoires voisins (application déjà mise en place sur Vienne Condrieu et Porte DrômArdèche).
- Réfléchir à l'opportunité de mettre en place une incitation financière en même temps que la mise en place de Klaxit. Cette incitation pourrait avoir un réel impact, notamment pour le démarrage du service et la création de l'offre.

- Référencer et signaler les parkings de covoiturage.
- Publier ces parkings de covoiturage sur la plateforme ouverte des données publiques françaises (https://www.data.gouv.fr/fr/) afin qu'elles soient référencées dans la Base Nationale des Lieux de Covoiturage.
- Travailler sur l'implantation de points stop directionnels.
- Réfléchir à la création d'un réseau d'autostop organisé (ligne de covoiturage spontané opérées par Ecov) sur les grands axes (financement possible avec le Fonds vert).

Les mobilités partagées comprennent aussi l'autopartage. Ce système permet de louer une voiture en libre-service de manière occasionnelle, à l'heure, à la journée ou plus. Le CLD estime qu'EBER devrait sonder les démarches mises en œuvre sur les territoires voisins (Vienne-Condrieu avec Citiz par exemple).

En développant la mobilité solidaire

Des partenariats existent entre EBER et des structures locales (association le Tacot, Association pour le Droit à l'Initiative Economique) afin de développer, en complémentarité avec les services existants (cars, trains, lignes scolaires, lignes spéciales, taxis…), la mobilité solidaire (location de cyclomoteurs, de vélos à assistance électrique (VAE) et de vélos classiques ; aides financières ciblées…) à destination des publics en insertion pour des démarches administratives ou professionnelles.

Sur les mobilités solidaires, le CLD encourage la collectivité à renforcer ces partenariats (développement de la mobilité solidaire sur l'ouest du territoire) et à communiquer sur ces actions (point d'information centralisé sur les aides existantes en lien avec les missions locales).

Organiser une mobilité plus durable

En développant les modes doux

Afin de favoriser le report vers les modes doux pour les courtes distances, la Communauté de communes Entre Bièvre et Rhône élabore actuellement son Schéma directeur modes doux.

Ce schéma vise à aménager un réseau de pistes cyclables structurant d'intérêt communautaire permettant d'intégrer également la notion de « vélo utilitaire » suivant trois axes :

- Création d'un axe cyclable structurant Nord / Sud : Les Roches de Condrieu => Chanas (Axe 1).
- Création de deux axes cyclables structurants Est / Ouest :
  - Cour et Buis => Saint Alban du Rhône (Axe 2) ;
  - Saint Barthélémy => Sablons (Axe 3).

Ce schéma doit aboutir à la mise en œuvre opérationnelle des aménagements cyclables retenus et à la déclinaison d'un programme pluriannuel de travaux.

Sur les modes doux, le CLD constate, par rapport aux collectivités voisines, un retard d'aménagements pour les déplacements «doux» sur ce territoire. Le CLD est conscient des contraintes et des difficultés que peut rencontrer la collectivité (forte présence des infrastructures routières, organisation du territoire, topographie souvent peu adaptée à l'usage du vélo au quotidien…) et que plusieurs années seront certainement nécessaires pour développer la pratique du vélo et réussir à faire cohabiter cyclistes, piétons et automobilistes.
La définition de ce schéma modes doux et sa mise en œuvre sont donc attendues.

Sur ce schéma, le CLD souhaite apporter les remarques suivantes :

I. Concertation

Pour élaborer ce schéma, la collectivité semble ne pas avoir sollicité les associations d'utilisateurs (cyclistes, randonneurs…). Le CLD préconise à EBER de créer une commission mixte ou un conseil des mobilités regroupant différents acteurs : élus et techniciens compétents en la matière, usagers des services de transports, associations cyclistes ou liées aux mobilités douces, autosolistes, associations de parents d'élèves, etc. afin de co-construire la politique de mobilité de l'intercommunalité et ainsi répondre au mieux aux besoins des administrés. Si une telle instance semble compliquée à mettre en place, le CLD préconise de réaliser à minima des questionnaires sur le sujet en s'inspirant du questionnaire « mobilité en centre-bourg » de la commune de Salaise-sur-Sanne.

II. Priorisation entre les axes

L'axe 1 (Nord-Sud) se veut orienter vers les usages fonctionnels (travail et scolaire) en complémentarité de l'axe touristique qu'offre la ViaRhôna. Les tracés 2 et 3 sont plus orientés vers les usages touristiques et de loisirs. Ainsi, le CLD juge la réalisation de cet axe 1 prioritaire du fait de la densité d'activités et d'habitants.

III. Priorisation au sein des axes

Dans l'aménagement futur de ces 3 axes, le CLD propose de prioriser la sécurisation des ronds-points et des traversées des grands axes routiers.

A. Axe 1

Le CLD rappelle la complémentarité à trouver avec les lignes de transport en commun. Ainsi pour cet axe jugé prioritaire, un tracé alternatif le long du Rhône a été évoqué sur le secteur Les Roches-St-Alban - St-Maurice.

B. Axe 2

Pour cet axe 2, le CLD propose de favoriser la réalisation de tronçons permettant de desservir de manière sécuriser les écoles.

C. Axe 3

Pour cet axe 3, le CLD met en avant l'intérêt d'aménager en priorité les tronçons :

- « St-Barthélémy-Beaurepaire » (fréquentation potentielle importante) ;
- « Sablons-Chanas » (connexions des centres-bourgs avec axe 1 et ViaRhôna).

Le CLD propose également de favoriser la réalisation de tronçons permettant de desservir de manière sécuriser les écoles.

IV. Suggestions supplémentaires

D. Tracés complémentaires

En lien avec l'axe 1, le CLD indique qu'une connexion sera à créer entre le quartier des citées et la zone des castors pour rejoindre le centre de Salaise.
Sur un volet plus touristique, le CLD propose, en lien avec les collectivités territoriales (Région, Département, EPCI), de réfléchir à la valorisation :

- de l'ancienne voie ferrée « Beaurepaire – St-Rambert d'Albon » comme voie verte ;
- du futur tracé de la voie cycliste régionale des lacs.

E. Adaptation du schéma en fonction de la pratique du vélo

La réalisation des axes se faisant sur plusieurs années, la pratique du vélo et ses usages sur le territoire auront pu évoluer entre-temps. Afin de répondre au mieux à la demande et à ses évolutions possibles, le CLD propose que le schéma soit flexible sur les aménagements à réaliser et à prioriser en se penchant notamment sur l'usage et la fréquentation des premiers tronçons qui seront réalisés.

F. Sécurisation des itinéraires

Le CLD propose que la sécurisation des pistes cyclables soit réfléchie en fonction notamment de la fréquentation et des établissements présents. Ainsi, une forte fréquentation et/ou la présence d'établissements recevant du public amènera l'aménagement d'une piste en propre. A l'inverse, une faible fréquentation pourra justifier un simple marquage au sol de la piste.

Pour favoriser, faciliter et sécuriser la pratique du vélo, le CLD propose, à l'instar de celui de Vienne-Condrieu, que le schéma travaille sur une liste d'aménagements cyclables à étudier/expérimenter sur le territoire d'EBER comme :

- la circulation à contresens,
- le « tourne à droite » aux feux,
- le balisage explicite au sol,
- une signalétique spécifique vélo pour indiquer les points d'intérêt,
- les sas vélo aux feux,
- des portes-vélos à l'avant des bus.

Suite aux retours d'associations du territoire, le CLD propose que le schéma travaille sur une sécurisation des ronds-points (exemple du rond-point D51/D538 sur la commune de Primarette ou du rond-point

D73/D519 entre Beaurepaire et Marcollin…) et des traversées des grands axes routiers (traversée de la D519 au niveau de Jarcieu, traversées de la Nationale 7…).

En proposant des services aux usagers

En complément de la création d'infrastructures et de la sécurisation des déplacements en modes doux, la Communauté de communes doit également développer les services autour de la pratique du vélo. Le CLD propose ainsi de travailler :

- **Sur l'apprentissage/promotion du vélo**

Pour le CLD, il est important que le schéma intègre un volet « apprentissage et promotion » en vu de construire et de diffuser un culture/pratique du vélo à toutes les composantes du territoire.

Ces apprentissages pourraient prendre la forme :

- d'actions pédagogiques dans les écoles via le soutien et la mise en place du « savoir rouler à vélo » dans les écoles. Ce programme permet aux enfants de bénéficier des apprentissages nécessaires à une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège ;
- d'organisation d'ateliers d'apprentissage vélo et remise en selle. Destinés aux adultes et salariés, ces ateliers permettent de reprendre les fondamentaux du déplacement à vélo et amène le vélo comme solution de déplacement ;
- d'organisation d'ateliers de réparation vélo.

- **Sur l'installation d'équipements de service**

Atelier à Revel-Tourdan

Les utilisateurs des pistes cyclables d'EBER doivent pouvoir trouver sur le territoire les équipements nécessaires à la bonne pratique du vélo. Ainsi, le CLD préconise la mise en place de stationnements et d'équipements pour les vélos comme :

- des arceaux vélos ;
- des box sécurisés (comme à Vienne, ces box pourraient prendre place dans des locaux commerciaux vacants dans les centres-villes des communes urbaines du territoire) ;
- des points de recharge pour vélos électriques ;
- des stations de gonflage ;
- des abris à vélos ;
- des points de réparation ;
- des vestiaires/douches dans les entreprises/administrations ;
- le déploiement du label Accueil Vélo par l'Office de tourisme.

- **Sur la mise en place d'incitations**

Dans un second temps, le CLD invite la Communauté de communes à regarder l'opportunité :

- **de développer un service de location de Vélos à Assistance Electrique (VAE)**

Des collectivités se lancent dans la mise en place d'un service de location de VAE pour favoriser les mobilités douces sur leur territoire. C'est le cas par exemple de la Communauté de communes Bugey Sud qui a développé un service réservé aux habitants du territoire ou aux personnes qui y travaillent (durée de location du VAE de 1,2 ou 3 mois pour un tarif mensuel de 40€).

- **de mettre en place un dispositif d'aide financière pour l'achat d'un vélo**

Différentes collectivités ont lancé ce type de dispositif. Ainsi, Vienne-Condrieu Agglomération a mis en place, à destination des particuliers de plus de 18 ans résidant dans les communes situées sur son territoire, une aide financière de 150 € pour l'achat d'un VAE.

Suites à donner

Le CLD reste à la disposition des élus et des services d'EBER pour approfondir et mettre en œuvre ces préconisations.

Ponctuellement, le CLD pourra sonder les usagers/habitants sur cette mise en œuvre (consultation, enquête…).

CLD

CONSEIL LOCAL DE DÉVELOPPEMENT

ENTRE BIÈVRE ET RHÔNE

TERRE D'ÉNERGIES !