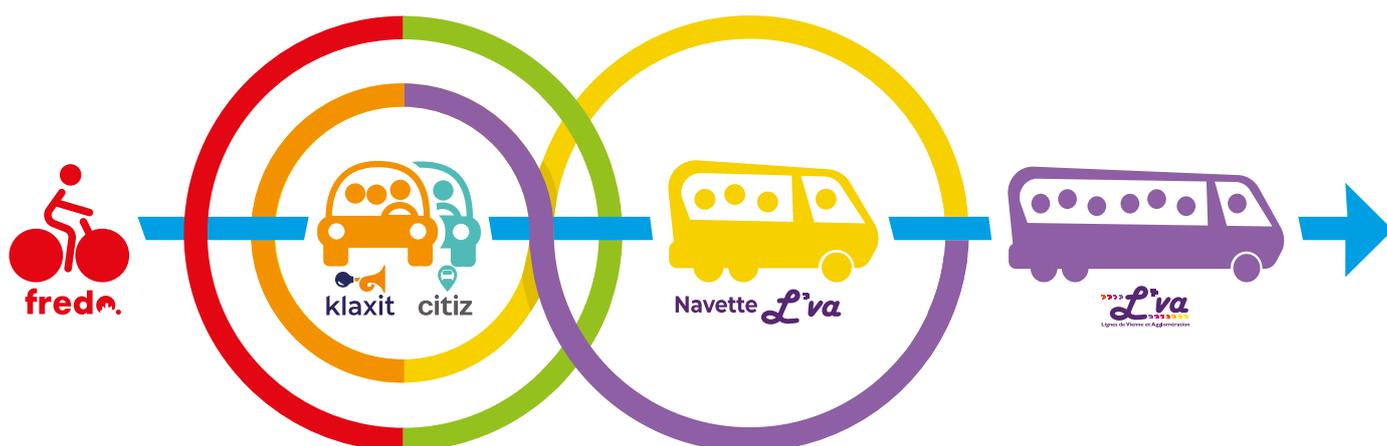


PROJET DE PLAN DE MOBILITÉ

Vienne
Condrieu
Agglomération

RÉSUMÉ



Bouger...facile avec l'Agglo !

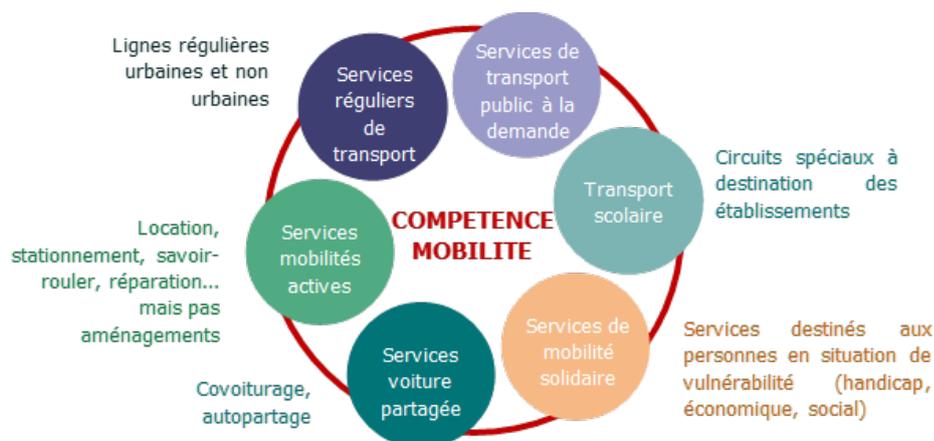
SOMMAIRE

UN PLAN DE MOBILITE, C'EST QUOI ?	3
LES ELEMENTS SAILLANTS DU DIAGNOSTIC	5
LE TERRITOIRE	6
L'OFFRE DE MOBILITE	7
UN PROJET MOBILITE AMBITIEUX POUR L'HORIZON 2031	8
LES AMBITIONS	9
LE PLAN D'ACTION	10



Un plan de mobilité, c'est quoi ?

Vienne Condrieu Agglomération est **AUTORITE ORGANISATRICE DES MOBILITES (AOM)** sur son ressort territorial. A ce titre, la collectivité est compétente pour mettre en œuvre un Plan de Mobilité (PDM, anciennement PDU). Ses possibles actions s'articulent autour de plusieurs « **SERVICES MOBILITES** » :



Le Plan de Mobilité doit permettre à la collectivité de définir son **AMBITION ET SES OBJECTIFS EN TERMES D'ORGANISATION DES DEPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE** pour les **10** prochaines années.

Le contenu du PDM, défini par le code des transports, vise à répondre notamment à **11** OBJECTIFS :

1 : Un équilibre durable entre les besoins mobilité et la protection de l'environnement et de la santé

2 : Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale

3 : L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements

4 : La diminution du trafic automobile et le développement des usagers partagés des véhicules

5 : Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements moins consommateurs d'énergie

6 : L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération

7 : L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics

8 : L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales, artisanales et des particuliers

9 : L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises, des collectivités publiques, des élèves et des personnels des établissements scolaires

10 : L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements

11 : La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif



Les éléments saillants du diagnostic

Le territoire

Vienne Condrieu Agglomération est un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) qui est né le 1^{er} janvier 2018, du regroupement de ViennAgglo, de la Communauté de Communes de la Région de Condrieu et de la commune de Meyssiez.

L'EPCI s'étend sur une superficie de 419 km², compte 90'000 habitants et se compose de 30 communes, 18 du département de l'Isère et 12 du département du Rhône.

Réparti sur les deux rives du Rhône, le territoire forme une agglomération située à 30 kilomètres au Sud de Lyon, au pied du Parc Naturel Régional du Pilat.



UNE POPULATION STRUCTUREE AUTOUR DU RHONE

- ▶ Près de **70%** de la population du territoire réside **LE LONG DE LA VALLEE DU RHONE**.
- ▶ La principale zone agglomérée est constituée de la **COMMUNE DE VIENNE**, qui regroupe près de **30'000 HABITANTS**.
- ▶ Plus de **27'000 EMPLOIS** sur le territoire, qui suivent les mêmes logiques de répartition que l'habitat.

PLUS DE 300'000 DEPLACEMENTS QUOTIDIENS



- ▶ Près de **82%** des déplacements du territoire sont réalisés par des **RESIDENTS DE L'EPCI**.
- ▶ A l'échelle de l'agglomération, près de **2/3 DES DEPLACEMENTS SE FONT A L'ECHELLE COMMUNALE**, le reste s'organisant selon le positionnement géographique par rapport à la vallée du Rhône.
 - ▶ Des **DEPLACEMENTS EXTERNES** en interaction forte vers la **METROPOLE LYONNAISE**
- ▶ Plus de **27'000 EMPLOIS** sur le territoire, qui suivent les mêmes logiques de répartition que l'habitat.



UNE MAJORITE DE DEPLACEMENTS REALISES EN VOITURE

- ▶ Sur l'agglomération, le taux d'équipement est de l'ordre de **1,42 voitures/ménage** et **90%** des ménages possèdent **AU MOINS UN VEHICULE**.
- ▶ **72%** des déplacements sont réalisés en voiture. L'usage de la voiture est relativement élevé, y compris pour **LES DEPLACEMENTS DE COURTE DISTANCE**.

L'offre de mobilité

A

DES AXES DE TRANSPORT EN LIEN AVEC LA TOPOGRAPHIE DU TERRITOIRE

- ▶ Un réseau routier dense le long de la Vallée du Rhône, marqué par un **FORT TRAFIC DE TRANSIT**
- ▶ Un projet de demi-échangeur sur l'A7 côté Vienne Sud pour **LIMITER LE TRAFIC DE TRANSIT** à Vienne.
- ▶ Du **STATIONNEMENT GLOBALEMENT PEU CONTRAINT**, hormis dans quelques entités urbaines telles que Vienne ou Condrieu.
- ▶ Une **ACCIDENTOLOGIE IMPORTANTE** sur le territoire
- ▶ Un territoire bénéficiant d'une bonne desserte ferroviaire (axe Lyon-Marseille) et d'un accès au fret fluvial sur le Rhône

UNE OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS GLOBALEMENT EN PHASE AVEC LES BESOINS DU TERRITOIRE



- ▶ Un réseau de transport collectif urbain, **L'VA**, qui **COMPREND 9 LIGNES REGULIERES** qui desservent **5 COMMUNES**
 - ▶ Un service de transport à la demande, **LA NAVETTE L'VA**
 - ▶ Un réseau de **TRANSPORT INTERURBAIN** qui permet de desservir les polarités environnantes
- ▶ **3 GARES FERROVIAIRES** sur le territoire, avec un cadencement significatif et des temps de trajets compétitifs avec la voiture



UNE POLITIQUE ASSEZ VOLONTARISTE POUR LE DEVELOPPEMENT DES MODES ACTIFS

- ▶ Plus de **45 KILOMETRES D'AMENAGEMENTS CYCLABLES EN 2019** : un kilométrage encore insuffisant pour générer une croissance significative, mais un **SCHEMA CYCLABLE** en cours d'élaboration
- ▶ **450 ARCEAUX** en rive-gauche, création de **175** places de **STATIONNEMENT SECURISEES ET INDIVIDUELLES** dans le centre-ville de Vienne
- ▶ Développement d'**UN SERVICE DE LOCATION** de vélos auprès des particuliers et via les entreprises
- ▶ Une **PRATIQUE SIGNIFICATIVE DE LA MARCHÉ**

UNE OFFRE DE MOBILITE ALTERNATIVE POUR LA VOITURE EN DEVELOPPEMENT



- ▶ **7 AIRES DE COVOITURAGE** sur le territoire et de nombreuses aires informelles. Une promotion du covoiturage par l'intermédiaire de Mov'Ici et de Klaxit à l'échelle locale
 - ▶ Une offre locale de **4 VEHICULES D'AUTOPARTAGE** en boucle à Vienne
 - ▶ Une **VINGTAINE** de **BORNES DE RECHARGES** pour véhicules électriques, assez peu utilisées pour l'instant



Un projet mobilité ambitieux pour l'horizon 2031

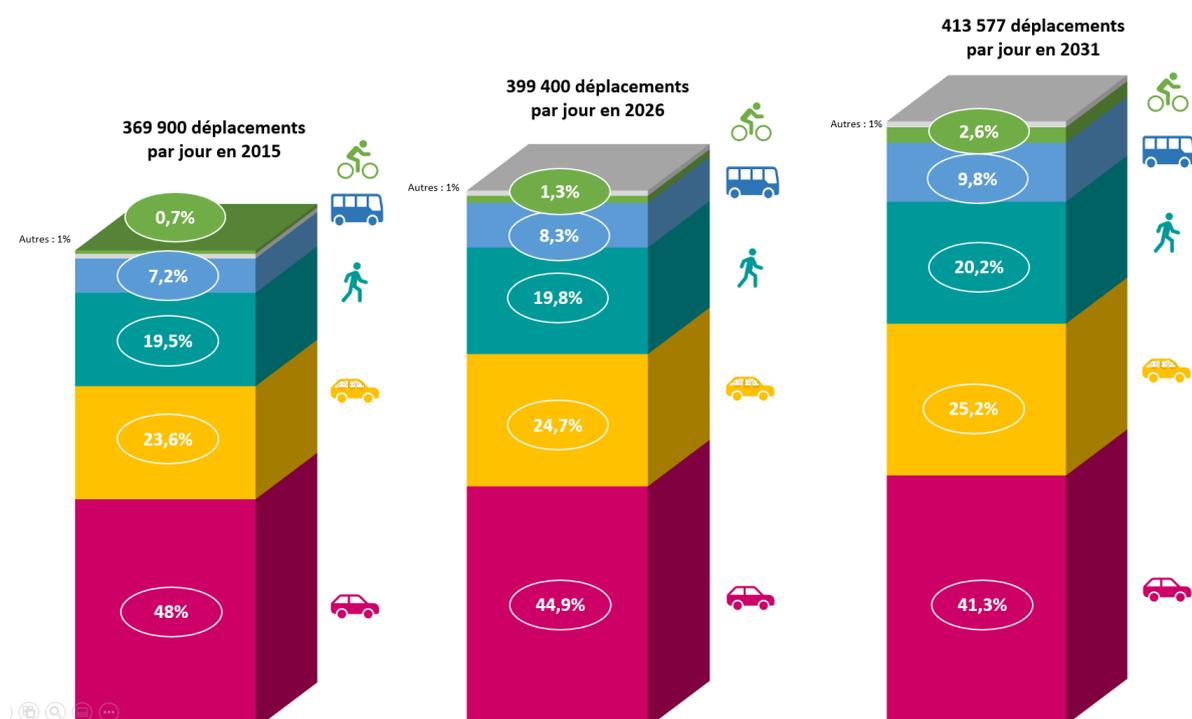
Les ambitions

Vienne Condrieu Agglomération s'est fixé l'**objectif d'une diminution sensible de l'usage individuel de la voiture.**

A l'horizon 2031, il est prévu que **41.3% des déplacements seront réalisés en voiture à usage individuel** contre **48% en 2015**. Cet objectif ambitieux est rendu possible grâce à :

- Un travail sur l'**amélioration des conditions de circulation et la promotion des modes actifs** (réaliser et mettre en œuvre un schéma cyclable, résorber les discontinuités, valoriser la marche comme mode de déplacement, assurer un partage de la voirie et des espaces publics privilégiant les modes actifs, poursuivre la mise en accessibilité de l'espace public et des établissements recevant du public, repenser l'espace public avec un confort d'usage, communiquer...). L'ensemble des actions fera augmenter la part modale piéton et cycle à 22.8% en 2031 contre 20.2% en 2015.
- Un travail sur l'**optimisation des véhicules et un meilleur taux de remplissage** (promotion du covoiturage, incitation à l'autopartage, communication ...) qui fera passer la part modale de la voiture partagée de 23.4% en 2015 à 25.2% en 2031.
- Un travail sur l'**attractivité et l'accessibilité du réseau de transports en commun** (accroître et optimiser le réseau, développer le Maas, poursuivre la mise en accessibilité PMR, améliorer l'offre TAD, optimiser le réseau de transport scolaire, privilégier l'urbanisme à proximité des réseaux de transports, faciliter l'intermodalité, communiquer et valoriser...) qui fera évoluer la part modale des transports collectifs de 7.2% en 2015 à 9.8% en 2031.
- Un travail sur l'**urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité.**

La projection de la diminution de la part de la voiture se fait en particulier sur les flux internes au territoire avec un diminution plus forte sur les flux rive gauche. L'accent est mis sur les transports collectifs et les modes actifs avec des actions ciblées sur les flux internes (sur les deux rives) et sur les flux inter-rives. L'accent a été mis sur le covoiturage pour les flux principalement en échanges avec le territoire.



Objectifs d'évolution des modes de déplacements à horizons 5 et 10 ans

Le plan d'action

Pour atteindre ses objectifs, le **Plan de Mobilité** prévoit **quatre grands volets transversaux d'interventions** :



Ces volets sont déclinés eux même en **trente-neuf actions** prenant en compte la réalité de l'organisation multipolaire du territoire, la diversité des tissus urbains (Vienne Cœur de l'agglomération, secteurs périurbain et secteurs ruraux...) et la multiplicité des motifs, des échelles et des temporalités de déplacements.

Pour élaborer le PDM, Vienne Condrieu Agglomération a conduit une concertation intense tout au long de la démarche avec l'ensemble des partenaires concernés (autres autorités organisatrices de la mobilité concernées, communes, territoires voisins...) ainsi qu'avec la population directement, ou indirectement (groupe mobilité du Conseil de développement...).

Une partie du processus de concertation s'est inscrit dans le cadre de la réécriture concomitante des trois documents de planification que sont le Plan Climat Air Energie Territorial, le Programme Local de l'Habitat et donc le Plan de Mobilité.

Ce temps fort de la concertation (dite concertation 3P) a permis de s'adresser à des publics diversifiés avec différentes manières de contribuer :

- **Des outils numériques** : une plateforme participative et un questionnaire (également réalisable en version papier).
- **Des événements sur le terrain** : deux cafés jeunes, un live YouTube et Facebook pour échanger avec le Président de l'agglomération, quatre kiosques citoyens.
- **Des ateliers en salle** : quatre ateliers participatifs de 2 heures chacun.

Les différents volets et les actions qui s'y rattachent sont présentés ci-après.



VOLET A : S'engager durablement dans une réduction des émissions pour préserver la santé et le cadre de vie

✓ ENJEUX

- Réduire les impacts du parc automobile et protéger les populations les plus exposées.
- Réduire et optimiser les déplacements.
- Inciter au report modal particulièrement sur le secteur centre.

✓ ACTIONS

Action A.1 : Travailler à la réduction des vitesses sur les grands axes circulés



Diminuer l'exposition aux polluants atmosphériques et au bruit tout en améliorant les conditions de circulation.

Action A.2 : Protéger les établissements recevant un public sensible exposé aux nuisances



Maintenir les conditions d'un cadre de vie sain sur les secteurs les plus impactés par les nuisances.

Réduire les nuisances "mobilité" autour des établissements recevant un public sensible qui ne pourraient pas être déménagés (ou en attendant qu'ils le soient).

Action A.3 : Poursuivre le verdissement de la flotte de véhicules du réseau de transports en commun



Limiter les impacts environnementaux de la flotte de véhicules du réseau L'va de transports en commun.

Action A.4 : Optimiser, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules des employeurs publics et privés



Limiter les impacts environnementaux des flottes de véhicules VL et PL des employeurs publics et privés.

Action A.5 : Encourager les employeurs à recourir à l'autopartage pour faciliter l'extension du parc et son usage par les particuliers



Développer l'offre d'autopartage et réduire le parc de véhicules en circulation destinés aussi bien aux usages professionnels que privés.

Action A.6 : Etudier la faisabilité de réduire le trafic de transit poids lourd



Limiter les nuisances engendrées par le trafic des poids-lourds en transit dans le tissu urbain de l'agglomération, en particulier le long d'un axe Nord/Sud (Vienne, Reventin-Vaugris et Chasse-sur-Rhône...).

Améliorer le cadre de vie de la population en favorisant la mise en œuvre d'aménagements pour les modes alternatifs (transports collectifs, modes actifs...).

Action A.7 : Définir un plan d'actions en matière de logistique urbaine (du dernier km)

-  Réduire les déplacements logistiques dans le tissu urbain dense afin de limiter les nuisances et la pollution de l'air.
-  Privilégier le confort et la sécurité des modes actifs dans les centres-villes.
-  Intégrer l'évolution du e-commerce.

Action A.8 : Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire

-  Préparer l'agglomération à la mutation à venir du parc automobile et faire en sorte que cette mutation ne soit pas freinée par un déficit de déploiement des infrastructures de recharge de véhicules électriques (IRVE).

Action A.9 : Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée

-  Favoriser un territoire des courtes distances dans une logique de réduction des déplacements et de diminution des distances parcourues.
-  Générer une réduction des besoins de déplacements quotidiens en encourageant le télétravail et en mettant en place des espaces de coworking dans les centres villes et bourgs.

Action A.10 : Valoriser et développer le site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône

-  Développer le site multimodal industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône pour contribuer à réduire l'impact des activités logistiques et de transports de marchandises sur le territoire.

Action A.11 : Conforter le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal

-  Contribuer à réduire les impacts des flux logistiques routiers sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération.

Action A.12 : Accompagner la stratégie de gestion du stationnement à Vienne

-  Assouplir la pression du stationnement sur le centre-ville de Vienne.
-  Définir une stratégie de stationnement permettant de libérer du foncier en faveur d'aménagement pour conforter les modes actifs.
-  Améliorer la qualité et le confort de vie des habitants en créant un centre-ville plus apaisé.

Action A.13 : Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de positionnement de P+R

-  Capturer les véhicules en amont du cœur urbain de l'agglomération afin de limiter leurs impacts dans les centres urbains.
-  Proposer une offre alternative efficace à la voiture pour accéder au cœur urbain de l'agglomération depuis les P+R.
-  Décliner une stratégie foncière à l'échelle des documents d'urbanisme locaux pour favoriser le report modal.



VOLET B : Construire un territoire attractif et accessible

✓ ENJEUX

- Sécuriser les déplacements.
- Rendre le réseau de transport en commun plus attractif.
- Garantir l'accessibilité de la chaîne de déplacements.
- Faciliter la traversée du Rhône.
- Développer les pratiques cyclables et piétonnes.
- Mieux répondre aux besoins des habitants du milieu rural.

✓ ACTIONS

Action B.1 : Traiter les points d'insécurité routière



Améliorer la sécurité routière sur l'ensemble du territoire. Réduire l'accidentologie et le nombre d'accidents graves.

Action B.2 : Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs



Repositionner la circulation des modes actifs au cœur des centralités en assurant leur confort et leur sécurité, garantir l'apaisement des circulations.

Mettre en cohérence les futurs aménagements de voirie, le partage de l'espace entre les modes de déplacements ainsi que la limitation de la vitesse en définissant un cadre de référence pour les différents acteurs.

Former les acteurs locaux dans le réaménagement du réseau viaire.

Action B.3 : Accroître et optimiser l'offre de services



Accroître la part modale des transports en commun (urbain et inter-urbain) grâce à un réseau performant s'adaptant à la demande à court, moyen et long terme

Action B.4 : Développer le MaaS (ou service de mobilité intégrée) et rendre plus accessible l'information multimodale



Favoriser l'usage des mobilités alternatives en simplifiant et en fluidifiant le parcours usager/client.

Action B.5 : Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars



Rendre le réseau de transports en commun plus performant pour qu'il constitue une alternative plus concurrentielle à l'usage de la voiture.

Action B.6 : Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports en commun pour les PMR



Assurer la chaîne de mobilité afin que les l'ensemble des personnes à mobilité réduite puissent se déplacer en tout point de l'agglomération.

Compléter la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs urbains aux personnes à mobilité réduite.

Action B.7 : Poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics pour les PMR



Pour que l'ensemble des personnes à mobilité réduite puissent se déplacer en tout point de l'Agglomération depuis et vers les principaux pôles générateurs de déplacement.

Compléter les travaux de mise en accessibilité déjà effectués ou engagés.

Action B.8 : Etudier la faisabilité d'intégration des TC et des modes actifs sur les ponts existants, les réhabilitations et les créations d'ouvrage



Réduire l'effet de coupure que constitue le Rhône en facilitant les échanges inter-rives tous modes et en décongestionnant les ponts existants.

Action B.9 : Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre



Mettre en place les conditions favorables à la pratique cyclable, accompagner et inciter à la pratique

Assurer une cohérence entre toutes les politiques cyclables des différents acteurs et des actions déjà lancées sur le territoire.

Action B.10 : Valoriser la marche comme mode de déplacement

Promouvoir le développement de la marche au sein de l'Agglomération.



Mettre en place les conditions favorables à la marche, accompagner et inciter à la pratique.

Développer une culture commune entre les différents acteurs (élus et techniciens) en faveur de la marche

Action B.11 : Accentuer la promotion et le recours au covoiturage



Valoriser les sièges vides des véhicules en circulation pour développer une solution alternative et complémentaire à l'offre institutionnelle (lignes régulières, transport à la demande...) avec l'objectif d'augmenter à moindre coût l'offre de mobilité (notamment en milieu rural), de réduire l'impact environnemental des déplacements en voiture et de réduire la congestion.

Action B.12 : Améliorer l'offre de transport à la demande (TAD)



Proposer une offre de transport plus adaptée aux captifs qui vivent dans les communes de l'agglomération qui ne sont pas desservies par les lignes régulières du réseau L'va.

Action B.13 : Rationnaliser, homogénéiser et optimiser le transport scolaire



Rendre les transports scolaires plus attractifs et plus efficaces.

VOLET C : Assurer le lien entre urbanisme et politique de mobilité

✓ ENJEUX

- Affirmer le lien entre densité de population et desserte par le réseau de transport en commun.
- Faciliter l'intermodalité en gare.
- Inciter la pratique des modes alternatifs en agissant sur les espaces publics et les espaces privés.

✓ ACTIONS

Action C.1 : Privilégier l'urbanisation à proximité des réseaux des transports



Garantir l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, la protection de l'environnement et la limitation de l'étalement urbain.

Récréer les conditions de proximité entre lieux d'habitations et les réseaux de transports en commun pour limiter la part modale de la voiture individuelle.

Optimiser l'usage et l'efficacité des réseaux de transports.

Action C.2 : Intégrer de manière raisonnée le stationnement autour des gares du territoire



Donner sa juste place au rabattement automobile dans l'accès aux gares pour favoriser leur attractivité.

Action C.3 : Renforcer le caractère multimodal de la gare de Vienne



Favoriser la pratique intermodale, assurer l'interface entre la ville et le réseau de transports.

Action C.4 : Renforcer l'attractivité autour des gares du territoire



Valoriser le mode ferré comme alternatif efficace en l'associant aux politiques de transport, d'aménagement et d'urbanisme.

Action C.5 : Harmoniser l'organisation du stationnement des véhicules sur l'espace public et dans le cadre de nouveaux projets d'aménagements ou en renouvellement urbain.



Favoriser l'usage des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle en mettant en œuvre une politique de stationnement privilégiant ces modes.

Tendre vers une gestion économe du foncier en optimisant les stationnements pour les véhicules individuels.

Action C.6 : Harmoniser le règlement dans les documents d'urbanisme et imposer des locaux vélos confortables dans les constructions neuves



Une politique volontariste pour le développement de la pratique cyclable passe par la réalisation d'infrastructures mais également par le traitement des stationnements sécurisés adaptés aux besoins de chaque usager.

L'objectif est donc de créer les meilleures conditions possibles pour les cyclistes dans les nouvelles constructions afin de participer à l'incitation au report modal.

Action C.7 : Créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage



Tendre vers une meilleure prise en compte, dans les projets d'espaces publics, des enjeux des mobilités actives et du confort pour les usagers.

Améliorer les conditions de déplacements des modes actifs et rendre ces modes plus attractifs et plus sûrs.

Réduire les pollutions et nuisances et rendre les cœurs de ville plus agréable et attractifs en améliorant le cadre de vie.



VOLET D : Tendre vers une politique partenariale et une communication efficace

✓ ENJEUX

- Mieux faire connaître l'offre existante et accompagner la population dans le changement de pratique
- Suivre et animer la politique de mobilité.

✓ ACTIONS

Action D.1 : Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va



Faire connaître le réseau L'va et le valoriser pour inciter les habitants et tous ceux qui fréquentent le territoire (actifs, touristes...) à le tester et à l'utiliser.

Action D.2 : Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme



Provoquer des changements de comportements en matière de mobilité quotidienne par la sensibilisation et l'essai de modes alternatifs plus vertueux.

Action D.3 : Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs



Provoquer des changements de comportements en matière de mobilité quotidienne dans les déplacements domicile-travail avec l'appui des employeurs

Action D.4 : Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité scolaires



Provoquer des changements de comportements en matière de mobilité quotidienne dans les déplacements domicile-école et domicile-travail dans les établissements scolaires.

Action D.5 : Faire du Comité de Partenaires une vraie instance d'échanges et de progrès



Instaurer un dialogue constructif entre l'AOM et les acteurs du territoire.

Action D.6 : Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre des actions du PDM



Avoir un véritable suivi de la mise en œuvre des actions grâce via la définition d'indicateurs pour chaque action, travailler sur les points de blocages et faire évoluer le document à court, moyen et long terme en fonction du contexte et des besoins.

Constituer un pôle de pilotage en charge du suivi, de l'animation et de l'évaluation du plan d'actions du PDM.