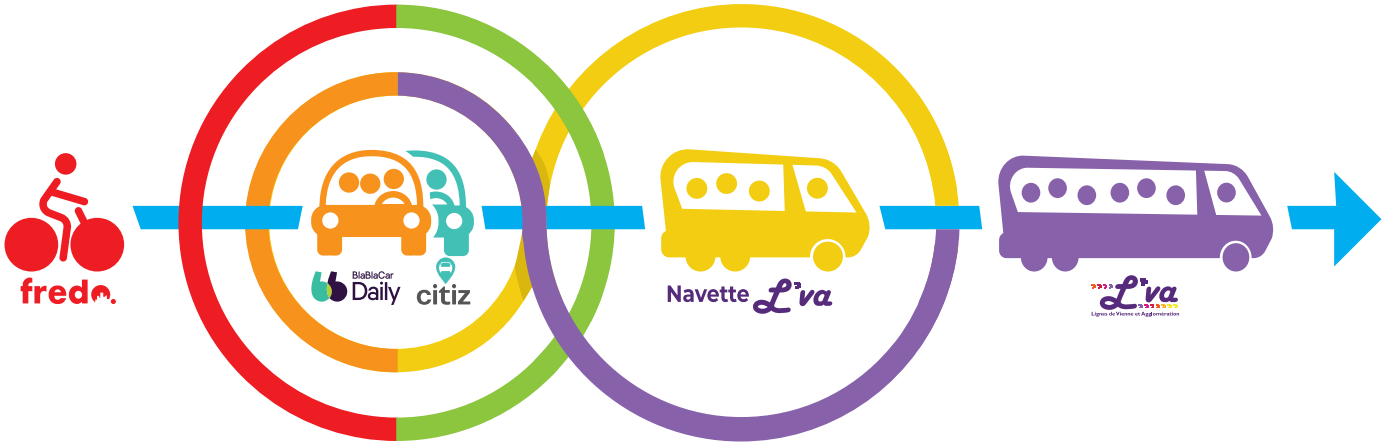
PLAN DE MOBILITÉ 2022 - 2031

Vienne Condrieu Agglomération



Bouger...facile avec l'Agglo !

SOMMAIRE

1 PREAMBULE 5

1.1 LE CONTENU DU PLAN DE MOBILITE 6
1.1.1 Le contenu obligatoire 6
1.1.2 Contenu optionnel 8
1.2 CONTENU COMPLEMENTAIRE 8
1.2.1 L'évaluation environnementale 8
1.2.2 L'annexe accessibilité 10
1.3 COMPATIBILITE ET OPPOSABILITE DU PLAN DE MOBILITE 11
1.4 LA DEMARCHE DE CONSULTATION ET DE CONCERTATION 13
1.4.1 L'association des personnes publiques 13
1.4.2 L'avis des personnes publiques sur le projet arrêté 13
1.4.3 L'enquête publique 14
1.4.4 L'implication des citoyens et des partenaires dans l'élaboration du Plan de Mobilité 14
1.5 L'APPROBATION ET LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE MOBILITE 15
1.5.1 L'approbation du Plan de Mobilité 15
1.5.2 La mise en œuvre du Plan de Mobilité 15
1.6 LE CALENDRIER DU PLAN DE MOBILITE 16

2 CARACTERISTIQUES DU TERRITOIRE 17

2.1 PRESENTATION GENERALE 17
2.2 STRUCTURATION TERRITORIALE AU REGARD DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE 19
2.3 UNE POPULATION ANCREE LE LONG DE LA VALLEE DU RHONE 22
2.4 DES EMPLOIS ET EQUIPEMENTS QUI SUIVENT LES MEMES LOGIQUES DE REPARTITION 24
2.5 UNE CULTURE DE LA VOITURE BIEN PRESENTE SUR LE TERRITOIRE 29
2.6 CARACTERISTIQUE DES MENAGES DU TERRITOIRE 31
2.6.1 Des populations moins aisées autour du pôle urbain 31
2.6.2 Une population vieillissante, ancrée principalement dans les communes urbaines 32
2.6.3 Des secteurs en précarité énergétique identiques aux secteurs isolés en termes de mobilité 36
2.6.4 Une partie importante de la population située dans des zones de nuisances dégradées 38

3 ANALYSE DE LA DEMANDE DE MOBILITE SUR LE TERRITOIRE 40

3.1 PLUS DE 300'000 DEPLACEMENTS QUOTIDIENS, PRINCIPALEMENT A L'ECHELLE DE L'INTERCOMMUNALITE 40
3.2 UNE MAJORITE DES DEPLACEMENTS REALISES EN VOITURE 42
3.2.1 Une différenciation entre les flux en échange et les flux internes au territoire 42
3.2.2 Des déplacements vers les principales polarités du territoire réalisés en voiture 43
3.2.3 Des déplacements automobiles très fréquents, même sur des courtes distances 44
3.2.4 La pratique du covoiturage 45
3.2.5 L'analyse des flux domicile-travail 45

4 ANALYSE DE L'OFFRE DE MOBILITE 47

4.1 LE RESEAU DE VOIRIES, LES CONDITIONS DE CIRCULATION ET LES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE 47
4.1.1 Le réseau routier 47
4.1.2 Les principaux projets routiers 50
4.1.3 Le résultat de l'étude d'opportunité de création d'une ZFEm 53
4.1.4 Un déploiement des systèmes de motorisation plus propres 55
4.2 LES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS ET FERRES 57
4.2.1 Le réseau de transports en commun 57
4.2.2 Le réseau ter 63
4.2.3 Le réseau interurbain de transports en commun 69
4.3 LES MODES ACTIFS ET L'ACCESSIBILITE 73
4.3.1 Un développement amorcé depuis une quinzaine d'années, à l'échelle locale 73
4.3.2 Une offre de location principalement à usage touristique 75

4.3.3 Une pratique des modes actifs développée sur le pôle urbain ... 76
4.3.4 Une pratique de la marche significative, mais n'ayant pas constitué un axe fort à une échelle stratégique... 76
4.3.5 Des projets d'aménagements sur le territoire ... 77
4.4 LE STATIONNEMENT AUTOMOBILE ... 79
4.4.1 Sur la commune de Vienne ... 79
4.4.2 Sur les autres communes du territoire ... 81
4.5 LA SECURITE ROUTIERE ET LES FRANCHISSEMENTS FERRES ... 81
4.5.1 La sécurité routière ... 81
4.5.2 Sécurité de franchissement des passages à niveau ... 83
4.6 LES USAGES PARTAGES DE LA VOITURE ... 85
4.6.1 Le covoiturage ... 85
4.6.2 L'autopartage ... 85
4.7 LA LOGISTIQUE ET LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ... 88
4.7.1 La logistique globale ... 88
4.7.2 La logistique urbaine ... 90

5 BILAN DU PDU 2012-2017 DE VIENNAGGLO ... 93

5.1 ACTIONS RELATIVES A LA DIMINUTION DU TRAFIC MOTORISE ... 93
5.1.1 Les orientations du PDU ... 93
5.1.2 Bilan à 5 ans ... 94
5.2 ACTIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS COLLECTIFS ... 95
5.2.1 Les orientations du PDU ... 95
5.2.2 Bilan à 5 ans ... 95
5.3 ACTIONS RELATIVES AUX MODES ACTIFS ... 97
5.3.1 Les orientations du PDU ... 97
5.3.2 Bilan à 5 ans ... 97
5.4 SYNTHESE ... 100
5.4.1 Bilan global à fin 2017 ... 100
5.4.2 Principaux enseignements pour le PDM ... 101

6 PRISE EN COMPTE DES DOCUMENTS STRATEGIQUES ... 102

6.1 LES ORIENTATIONS DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ... 102
6.1.1 Le projet d'agglomération ... 102
6.1.2 Le Scot des rives du Rhône ... 102
6.1.3 Les autres orientations ... 107
6.2 LES ETUDES ET SCHEMAS NON PRESCRIPTIFS ... 108
6.2.1 Le plan d'action intermodalité 2019-2021 ... 108
6.2.2 Etude sur les déplacements Rhône-médian ... 109
6.2.3 Etude d'itinéraire RN7 ... 111
6.2.4 Schéma de développement commercial de Vienne Condrieu Agglomération ... 113

7 ENJEUX STRUCTURANTS DU TERRITOIRE ... 115

8 CONSTRUCTION D'UNE STRATEGIE MULTIMODALE POUR VIENNE CONDRIEU AGGLOMERATION ... 117

8.1 LA METHODOLOGIE ... 117
8.2 LES GRANDES ORIENTATIONS STRATEGIQUES ... 118
8.3 QUELLES AMBITIONS A 10 ANS ? ... 122

9 PROGRAMME D'ACTIONS ... 125

10 GLOSSAIRE ... 280

ANNEXES ... 282

1 PREAMBULE

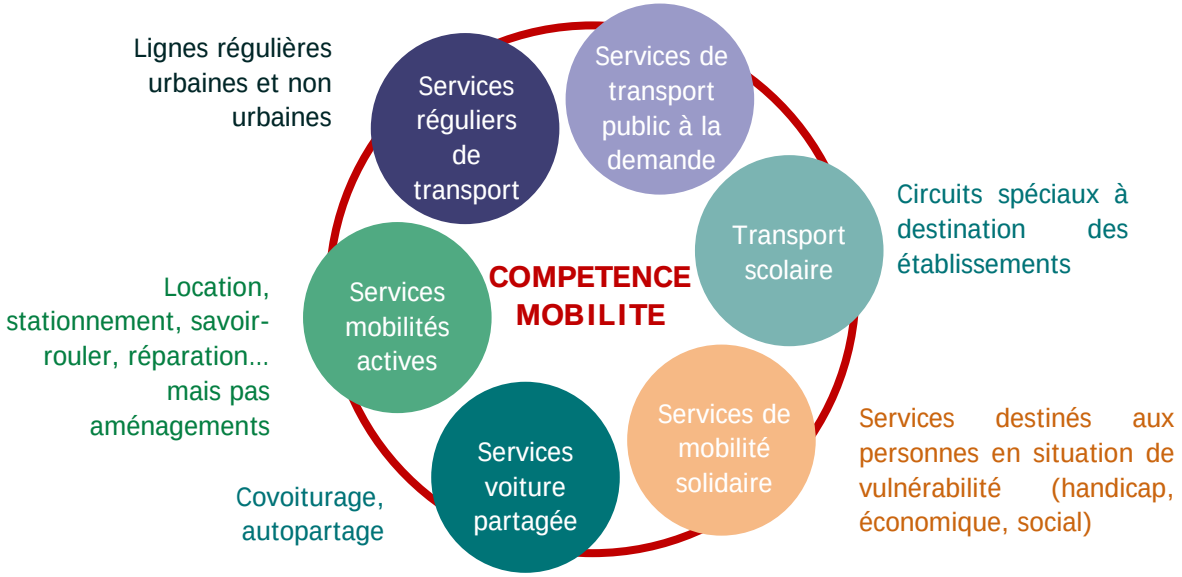
Née le 1er janvier 2018, Vienne Condrieu Agglomération est un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) qui est né du regroupement de ViennAgglo, de la Communauté de Communes de la Région de Condrieu et de la commune de Meyssiez.

Vienne Condrieu Agglomération fait partie du Pôle Métropolitain aux cotés de la Métropole de Lyon, de Saint-Étienne Métropole, de la CAPI Porte de l'Isère, de l'Est Lyonnais et de l'Agglomération de Villefranche-Beaujolais-Saône. C'est un établissement public qui travaille au rayonnement et à l'attractivité de ce grand territoire.

L'EPCI s'étend sur une superficie de 419 km², compte plus de 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.

Par délibération en date du 15 mai 2019, Vienne Condrieu Agglomération, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan de Mobilité (PDM, anciennement PDU). En effet, la collectivité est compétente en la matière, et ses possibles actions s'articulent autour de plusieurs « services mobilités » de cette même compétence :



Cette démarche fait suite au Plan de Déplacements Urbains définis sur le période 2012-2017, poursuivant les objectifs suivants :

- Diminuer la part du trafic motorisé et protéger notamment les centres des communes.
- S'appuyer sur un réseau de bus performant et réellement concurrentiel à la voiture individuelle et valoriser l'usage du réseau ferroviaire.
- Développer l'usage des modes actifs (vélo, marche à pied, covoiturage).

La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités, dite LOM, qui a remplacé le PDU par le Plan de Mobilité et complété le contenu de ce dernier.

Le Plan de Mobilité prend en particulier en compte l'ensemble des nouvelles formes de mobilité (mobilités actives, partagées…), la mobilité solidaire, l'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, ainsi que les enjeux de logistique. Il s'inscrit dans des objectifs de lutte contre l'étalement urbain, contre la pollution de l'air et pour la préservation de la biodiversité.

Ce nouveau cadre est entré en vigueur le 1er janvier 2021 et doit donc être ici pris comme référence.

1.1 LE CONTENU DU PLAN DE MOBILITE

1.1.1 LE CONTENU OBLIGATOIRE

Le contenu d'un Plan de Mobilité est défini par le code des transports, qui a évolué très récemment pour intégrer les dispositions introduites par la LOM.

« Le Plan de Mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le Plan de Mobilité vise à contribuer 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, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. » (article L.1214-1 du code des transports).

Le Plan de Mobilité vise à répondre à 11 objectifs :

- **1°** L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux.
- **2°** Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.
- **3°** L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel.
- **4°** La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur.
- **5°** Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied.
- **6°** L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation.
- **7°** L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison

de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage créé en application des articles L.1231-15 ou L.1241-1 ou bénéficiant du label “auto-partage”.

- **7° bis** La localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs, en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le Plan de Mobilité, et la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel.
- **8°** L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale.
- **9°** L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un Plan de Mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L.2242-17 du code du travail, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air.
- **9° bis** L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives.
- **9° ter** L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire.
- **10°** L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes.
- **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 tel que précisé à l'article 39 decies A du code général des impôts. Le Plan de Mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables mentionné à l'article L.353-5 du code de l'énergie.

Conformément à l'article L.1214-2-1 du code des transports, le Plan de Mobilité comprend un volet relatif à la **continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons**.

Ce volet définit également :

- Les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial.
- Les outils permettant d'accroître les informations à destination des piétons et des cyclistes, notamment la mise en place d'une signalétique favorisant les déplacements à pied.

En vertu des dispositions de l'article L.1214-4 du code des transports, le Plan de Mobilité peut délimiter également des périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement.

1.1.2 CONTENU OPTIONNEL

En complément, et de manière optionnelle, le Plan de Mobilité peut intégrer, lorsque l'agglomération est desservie par une voie de navigation fluviale ou par un réseau ferré, un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire, qui identifie notamment les quais utilisables pour les transports urbains de marchandises et de passagers par la voie d'eau, les emplacements possibles pour les différents modes d'avitaillement afin d'assurer, en particulier, la multimodalité de ces avitaillements, les zones et les équipements d'accès au réseau ferré, leurs principales destinations et fonctionnalités ainsi que l'articulation avec les équipements logistiques existants et futurs (*article L.1214-2-2 du code des transports*).

Vienne Condrieu Agglomération a fait le choix de ne pas intégrer formellement de schéma de desserte fluviale ou ferroviaire mais a pris en compte dans son Plan de Mobilité les possibilités d'amélioration du transport de marchandises par les modes fluviaux et ferrés (cf. notamment le contenu des actions A7, A8, A12 et A13). S'agissant du transport de voyageurs, plusieurs réflexions ont déjà été engagées pour étudier l'opportunité et la faisabilité de recours à des navettes fluviales pour faciliter la traversée du Rhône mais elles n'ont pas été concluantes du fait d'un rapport coût efficacité trop défavorable. Des études complémentaires de faisabilité avec actualisation des coûts pourront néanmoins être lancées pour réinterroger cette solution de transport.

1.2 CONTENU COMPLEMENTAIRE

1.2.1 L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

La directive européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement définit le cadre et les grands principes de l'évaluation environnementale pour les plans et programmes susceptibles d'avoir une incidence notable sur l'environnement.

L'objectif de cette évaluation environnementale est **d'estimer le plus en amont possible** (c'est-à-dire avant la conception plus précise des projets) **les effets prévisibles des mesures du Plan de Mobilité sur l'environnement**, afin d'une part de faire les choix ayant l'impact le plus favorable, et d'autre part de prévoir dès l'étape de planification les mesures éventuelles d'évitement, de réduction et de compensation.

Ainsi, l'évaluation environnementale doit permettre **d'identifier et de prendre en compte les sensibilités ou particularités de l'environnement**, dans le choix et la conception même du projet. Elle poursuit un double objectif :

- Aider à la définition d'un meilleur plan/programme pour l'environnement : l'évaluation environnementale est un outil important d'intégration des considérations en matière d'environnement dans l'élaboration et l'adoption de certains plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement dans les États membres, en ce qu'elle assure que ces incidences de la mise en œuvre des plans et programmes sont prises en compte durant l'élaboration et avant l'adoption de ces derniers.
- Améliorer la transparence du processus décisionnel : pour contribuer à une plus grande transparence du processus décisionnel ainsi que pour assurer l'exhaustivité et la fiabilité de l'information fournie en vue de l'évaluation, il y a lieu de prévoir que les autorités chargées des questions d'environnement en cause seront consultées, de même que le public.

Les thèmes abordés dans l'évaluation environnementale doivent prendre en compte tous les secteurs de l'environnement :

- Le milieu physique (eaux, sol, climat, qualité de l'air…).
- Le milieu naturel (faune, flore, espaces naturels protégés…).
- Le milieu humain (cadre de vie, acoustique, paysage et patrimoine...).

La transposition en droit français de la directive européenne de juin 2021 a été assurée par l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004 et par deux décrets d'application : les décrets n°2005-613 du 27 mai 2005 et n°2005-608 du 27 mai 2005.

Ces textes rendent obligatoire la réalisation d'une évaluation environnementale pour tous les plans et programmes dont l'élaboration ou la modification a été prescrite après le 21 juillet 2004 :

En outre, le décret n°2012-616 du 2 mai 2012, relatif à l'évaluation de certains plans et documents ayant une incidence sur l'environnement, précise que les documents susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement doivent, à ce titre, faire l'objet d'une évaluation environnementale, soit de manière systématique, soit après examen au cas par cas par l'autorité administrative de l'Etat désignée à cet effet.

Depuis le 1er janvier 2021, les Plans de Mobilité sont visés par le point 36 de l'article R.122-17 du code de l'environnement et doivent à ce titre **se soumettre systématiquement aux exigences induites par l'évaluation environnementale** et notamment :

- L'établissement d'un rapport environnemental (visé et décrit à l'article L.122-6 du code de l'environnement).
- La mise à disposition de ce rapport environnemental lors de la consultation du public qui, dans le cas des Plans de Mobilité, est une enquête publique (article L.1214-15 du code des transports).
- L'avis de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, communément désignée sous le nom d'autorité environnementale. Dans le cas d'un Plan de Mobilité, il s'agit de la mission régionale d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (article R.122-24 du code de l'environnement), qui s'appuie sur les services de l'État compétents (DREAL notamment). Elle se prononce à deux moments distincts : en tant que de besoin sur le degré de précision des informations que doit contenir le rapport environnemental et lors de l'avis d'autorité environnementale. Ce dernier est un avis simple et public qui doit être immédiatement mis en ligne sur le site internet de l'AOM (article L.122-8 du code de l'environnement). Il porte à la fois sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement dans le Plan de Mobilité.

Le contenu du rapport environnemental du Plan de Mobilité est défini aux articles L.122-6 et R. 122-20 du code de l'environnement et comprend :

- Une présentation résumée des objectifs du Plan de Mobilité de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec d'autres plans et documents visés à l'article R.122-17 et les documents d'urbanisme avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération.
- Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par le Plan de Mobilité.
- Une analyse exposant :
    - Les effets notables probables de la mise en œuvre du Plan de Mobilité sur l'environnement et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages.
    - L'évaluation des incidences Natura 2000 prévue aux articles R.414-21 et suivants du code de l'Environnement.
- L'exposé des motifs pour lesquels le projet de Plan de Mobilité a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient les choix opérés au regard des autres solutions envisagées.
- La présentation successive des mesures prises pour :
    - Éviter les incidences négatives du Plan de Mobilité sur l'environnement et la santé humaine.
    - Réduire l'impact des incidences n'ayant pu être évitées.
    - Compenser, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables du Plan de Mobilité sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, la personne publique responsable justifie cette impossibilité.
- Un résumé non technique des informations prévues ci-dessus et la description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

L'évaluation environnementale, qui repose sur une responsabilisation forte du maître d'ouvrage (principe de sincérité), doit être réalisée en appliquant le principe de proportionnalité rappelé à l'article L.122-6 du code de l'environnement : « Le rapport environnemental contient les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existant à la date à laquelle est élaboré ou révisé le plan ou le programme, de son contenu et de son degré de précision et, le cas échéant, de l'existence d'autres plans ou programmes relatifs à tout ou partie de la même zone géographique ou de procédures d'évaluation environnementale prévues à un stade ultérieur. »

1.2.2 L'ANNEXE ACCESSIBILITE

Le Plan de Mobilité doit également comporter une annexe particulière traitant de l'accessibilité (*article R.214-1 du code des transports*).

Cette annexe indique les m**esures 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'annexe accessibilité doit donc assurer la bonne prise en compte de l'interface voirie/transport en faisant le lien entre la mise en accessibilité des réseaux de transports, et la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Cette annexe doit donc prendre en compte, le cas échéant, les schémas et plans réalisés sur le territoire en lien avec l'accessibilité : schéma directeur d'accessibilité (SDA), plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE), etc.

L'objectif est également de mettre en avant les actions du Plan de Mobilité relatives à l'accessibilité, et préciser les mesures d'accompagnement et d'exploitation à mettre en œuvre. Le phasage et le coût de ses actions doivent être précisés dans cette annexe.

1.3 COMPATIBILITE ET OPPOSABILITE DU PLAN DE MOBILITE

Le Plan de Mobilité, contrairement au Plan de Mobilité simplifié ou toute autre démarche d'élaboration d'une stratégie de mobilité, doit nécessairement être conforme aux lois qui fixent son cadre législatif et réglementaire d'élaboration.

Ainsi, en vertu des dispositions de l'article L.214-7 du code des transports, le **Plan de Mobilité doit être compatible avec** :

- Les orientations des schémas de cohérence territoriale (SCoT).
- Les orientations des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur.
- Les objectifs par polluant du plan de protection de l'atmosphère (PPA).
- Les plans climat-air-énergie territoriale (PCAET).
- Les règles générales du fascicule schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

Le Plan de Mobilité prend en compte le ou les plans climat-air-énergie territoriaux ne recouvrant qu'une partie du périmètre du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Inversement, en vertu des dispositions des articles L.214-4 à L.214-6 du code des transports, les **documents et actes suivants doivent être compatibles avec le Plan de Mobilité** :

- Les cartes communales, les plans locaux d'urbanisme communaux et intercommunaux et les documents tenant lieu.
- Les actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement.
- Les actes relatifs à la gestion du domaine public routier.
- Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements.

En outre, plusieurs études stratégiques ont été réalisées à différentes échelles et seront prises en compte dans le cadre de l'élaboration du Plan de Mobilité :

- Le projet d'Agglomération, élaboré en 2018, qui fixe les grandes ambitions et détermine les objectifs à poursuivre par la collectivité.
- La Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise.
- La Charte du Parc Naturel Régional du Pilat, qui comprend la partie Ouest du territoire.

D’autres études et schémas non prescriptifs seront également pris en compte au sein du Plan de Mobilité :

- Le plan d’action intermodalité (PAI) 2019-2021, porté par le Syndicat Mixte des Transports de l’Aire Métropolitaine Lyonnais.
- L’étude sur les déplacements Rhône-Médian, initiée en 2016.
- Le programme « Action Cœur de ville », que la Ville de Vienne a engagé depuis 2018.
- L’étude « Petite Ville de demain » de la commune de Chasse-sur-Rhône.

1.4 LA DEMARCHE DE CONSULTATION ET DE CONCERTATION

1.4.1 L'ASSOCIATION DES PERSONNES PUBLIQUES

Conformément à l'article L.214-14 du code des transports, l'EPCI en charge du Plan de Mobilité doit **associer**, lors de sa réalisation :

- Les services de l'Etat.
- Les Régions.
- Les Départements.
- Les gestionnaires d'infrastructures de transports.
- Le Président de l'établissement public du Schéma de Cohérence Territoriale.

A leur demande, peuvent également être **consultés** :

- Les représentants des professions et des usagers des transports.
- Les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.
- Les chambres de commerce et d'industrie.
- Les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L.141-1 du code de l'environnement.
- Le comité de partenaires (nouvelle instance créée par Vienne Condrieu Agglomération dans le respect de l'article L.1231-5 du code des transports).

1.4.2 L'AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES SUR LE PROJET ARRETE

Conformément à l'article L.214-15 du code des transports, une fois le projet de Plan de Mobilité arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice des transports, celui-ci est **soumis pour avis** :

- Aux conseils municipaux.
- Aux conseils départementaux.
- Aux conseils régionaux.
- Aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes.
- Aux autorités administratives compétentes de l'Etat.

Les personnes publiques consultées ont un délai réglementaire de **trois mois** pour transmettre leur avis.

Au-delà, il est considéré comme favorable s'il n'est pas fourni (*article R.1214-4 du code des transports*).

1.4.3 L'ENQUETE PUBLIQUE

Avant l'approbation du Plan de Mobilité, le projet est soumis à enquête publique, réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

Les éléments à présenter lors de l'enquête publique sont :

- Le projet de Plan de Mobilité.
- Les avis des personnes publiques associées.
- L'évaluation environnementale.
- Une note de présentation non-technique de l'évaluation environnementale du plan.

La durée de l'enquête publique est fixée par l'autorité compétente, et ne peut être inférieure à trente jours (*article L.123-9 du code de l'environnement*).

La prise en compte des résultats de l'enquête publique peut conduire l'AOM à modifier le projet de plan avant approbation *(article L.214-6 du code des transports).*

1.4.4 L'IMPLICATION DES CITOYENS ET DES PARTENAIRES DANS L'ELABORATION DU PLAN DE MOBILITE

La concertation citoyenne dans l'élaboration d'un Plan de Mobilité n'est cadrée en France que par l'obligation de consulter certaines associations, à leur demande, et de mener une enquête publique, une fois le projet défini par la collectivité locale.

La concertation des partenaires se résume réglementairement à l'obligation de consulter les personnes publiques citées dans la partie 1.4.1.

Toutefois, les AOM ont la possibilité d'impliquer les citoyens et les partenaires tout au long du processus, du démarrage du projet à son arrêt.

En ce sens, Vienne Condrieu Agglomération a conduit une concertation tout au long de la procédure. Celle-ci s'est réalisée de la façon suivante :

- **La réalisation de deux Comités Techniques/Commission Mobilité, un Comités de Pilotage et participation à un atelier santé environnement**

Le Comité Technique assure un suivi partenarial du Plan de Mobilité. Il est composé de techniciens des communes et d'Autorités Organisatrices de la Mobilité (dont la Région et les Départements), mais aussi de représentants d'opérateurs de transports. Le groupe mobilité du Conseil de développement a également été consulté. Certaines réunions étaient constituées des membres du comité de pilotage et de la commission Mobilité.

Le Comité de Pilotage a vocation à stabiliser les orientations proposées et à assurer les validations politiques. Puis, le bureau et le conseil communautaire adoptent (ou non) les différentes étapes du processus d'élaboration du Plan de Mobilité.

- **La réalisation de trois réunions en inter commission**

Les réunions en inter commission sont les instances dans lesquelles sont présentées et validées les éléments constituant la démarche 3P (PCAET, PLH et PDM). Aux différentes étapes d'avancement des trois plans, l'inter commission s'est réunie pour validation.

- **De multiples entretiens avec les services de l'Agglomération**

- **Des échanges avec les citoyens dans le cadre de la concertation 3P**

Cette concertation s'inscrit dans le cadre de réécriture des trois documents de planification : le Plan Climat Air Energie Territorial, le Plan de Mobilité et le Programme Local de l'Habitat. La concertation 3P, réalisée de début décembre 2021 à fin février 2022, a permis de mettre en œuvre des méthodes pour diversifier les publics et les 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 Thierry Kovacs, le Président de l'agglomération, quatre kiosques citoyens.
  - **Des ateliers en salle** : quatre ateliers participatifs de 2 heures chacun.

Ces temps forts de la concertation ont réuni près de **1'600 participants**, porteurs de plus de **2'500 contributions** pour imaginer collectivement comment bien vivre sur le territoire de l'Agglomération.

Une plateforme numérique a été mise en œuvre et a été visitée par **2'867 personnes** tandis que **1'312 participants** ont pu **répondre à différents questionnaires,** participer aux **différents ateliers**, proposer des questions pour le Live avec Thierry Kovacs et commenter ou soutenir **dix propositions d'actions** sur la boîte à idées.

1.5 L'APPROBATION ET LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE MOBILITE

1.5.1 L'APPROBATION DU PLAN DE MOBILITE

Dès lors que la phase de consultation des personnes publiques et l'enquête publique terminée, l'AOM est tenue de délibérer pour approuver le Plan de Mobilité. Les remarques émises par les différentes parties prenantes sont analysées et peuvent être intégrer au PDM selon leur pertinence.

La décision d'approbation doit indiquer les modalités d'accès aux documents suivants :

- Le plan lui-même.
- Une déclaration résumant la manière dont il a été tenu compte du rapport environnemental et des consultations auxquelles il a été procédé, les motifs des choix lors de l'élaboration du projet, ainsi que les mesures destinées à l'évaluation des incidences.

Suite à l'adoption du Plan de Mobilité, il convient de le transmettre à la préfecture. Sa publication emportera son opposabilité aux tiers. Le code général des collectivités territoriales impose un contrôle a posteriori par le préfet de la délibération approuvant le Plan de Mobilité.

1.5.2 LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE MOBILITE

Elle relève de l'AOM, qui est garante du respect de la programmation financière et du calendrier de réalisation.

Une fois le Plan de Mobilité approuvé, il s'impose à d'autres documents et actes administratifs comme évoqué dans la partie *1.3*.

1.6 LE CALENDRIER DU PLAN DE MOBILITE

Initialement prévue sur une durée d'un an et demi, l'élaboration du Plan de Mobilité a finalement été étalée sur une durée de quatre ans.

En effet, plusieurs longues coupures liées à la crise sanitaire entre mars 2020 et décembre 2021 ont entravé le bon déroulement et les phases de validation des différentes étapes clés du plan.

2 CARACTERISTIQUES DU TERRITOIRE

Le diagnostic présenté ci-après a été réalisé en 2019 (sur la base d'éléments parfois antérieurs à 2019). C'est sur la base de ce diagnostic que le plan d'actions a été élaboré entre fin 2020 et début 2022.

Née le 1er janvier 2018, Vienne Condrieu Agglomération est un Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) qui est né 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 plus de 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.

2.1 PRESENTATION GENERALE

La principale zone urbanisée se situe **autour de Vienne**, avec son pôle urbain qui représente **45% de la population communautaire** (Vienne, Pont-Evêque, Sainte-Colombe, Saint-Romain-en-Gal et Saint-Cyr-sur-le-Rhône).

La vallée du Rhône opère une **coupure entre l'Est et l'Ouest du territoire**, du fait du fleuve mais aussi de toutes les infrastructures de communication qui s'y rapportent (autoroute, voies ferrées, port…).

La situation géographique de l'EPCI lui confère des liens naturels vers Givors et la vallée du Gier au Nord-Ouest (jusqu'à Saint-Etienne) et vers Saint-Clair-du-Rhône au Sud. En effet, ces territoires sont également situés dans la vallée du Rhône, où se trouvent les principaux axes de désenclavement.

A une échelle plus large, la vallée du Rhône offre une proximité avec la métropole lyonnaise (Sud de Lyon à une vingtaine de minutes).

Les secteurs plus ruraux sont eux situés sur les plateaux et secteurs au relief plus marqué, notamment en partie Est du massif du Pilat.

Sa situation géographique et ses aménités environnementales et culturelles font de Vienne Condrieu Agglomération un territoire attractif et touristique.

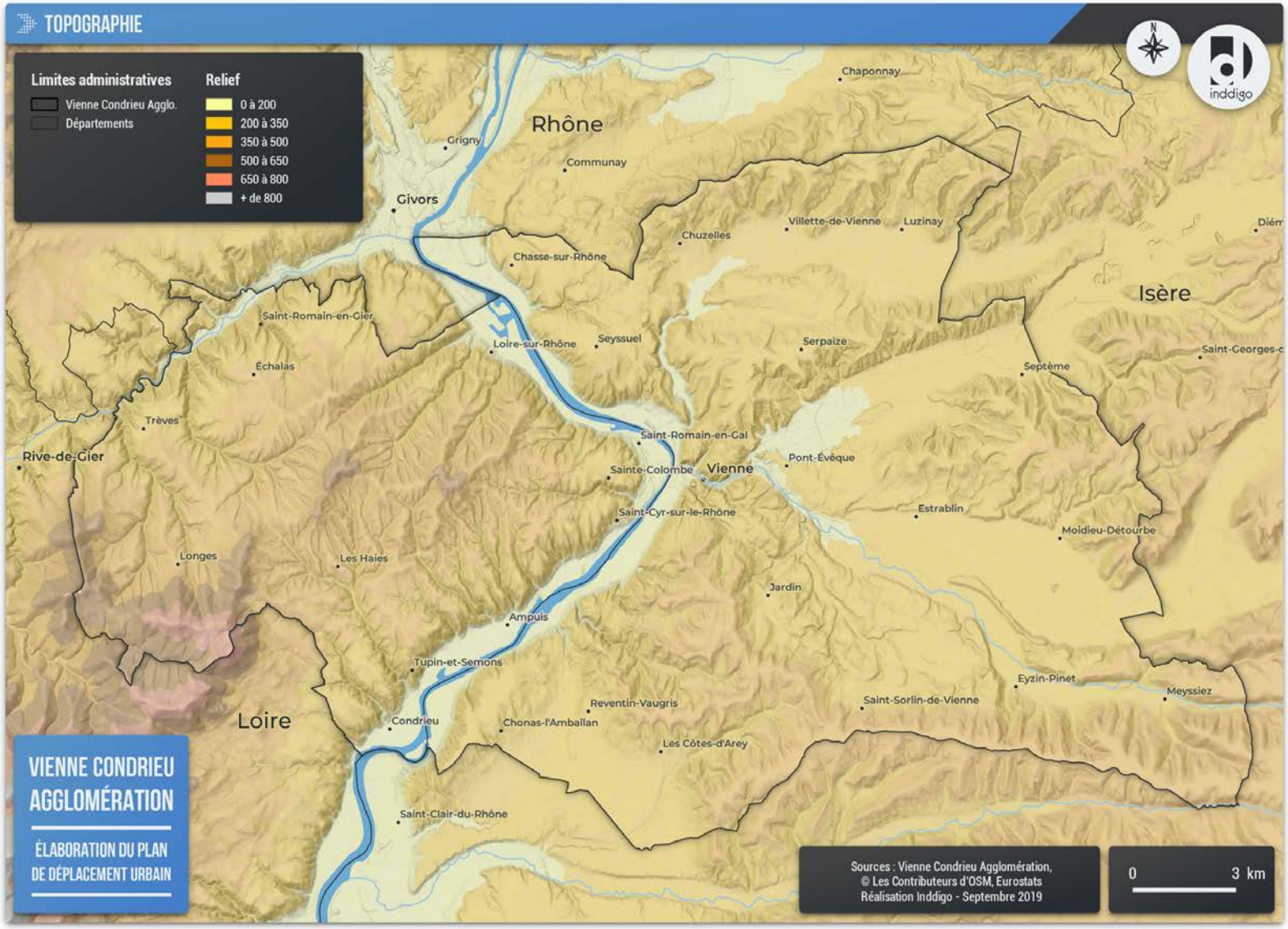


Figure 1 : Topographie du territoire

2.2 STRUCTURATION TERRITORIALE AU REGARD DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE

Le SCoT des Rives du Rhône, approuvé le 28 novembre 2019 et mis en œuvre depuis 2020, renseigne sur l'armature territorial de Vienne Condrieu Agglomération. En outre, le périmètre du SCoT couvre 153 communes et 6 intercommunalités dont :

- Vienne Condrieu Agglomération.
- Communauté de Communes Entre Bièvre et Rhône.
- Communauté d'Agglomération Annonay Rhône Agglo.
- Communauté de Communes Porte de DrômArdèche.
- Communauté de Communes du Pilat Rhodanien.
- Communauté de Communes du Val d'Ay.

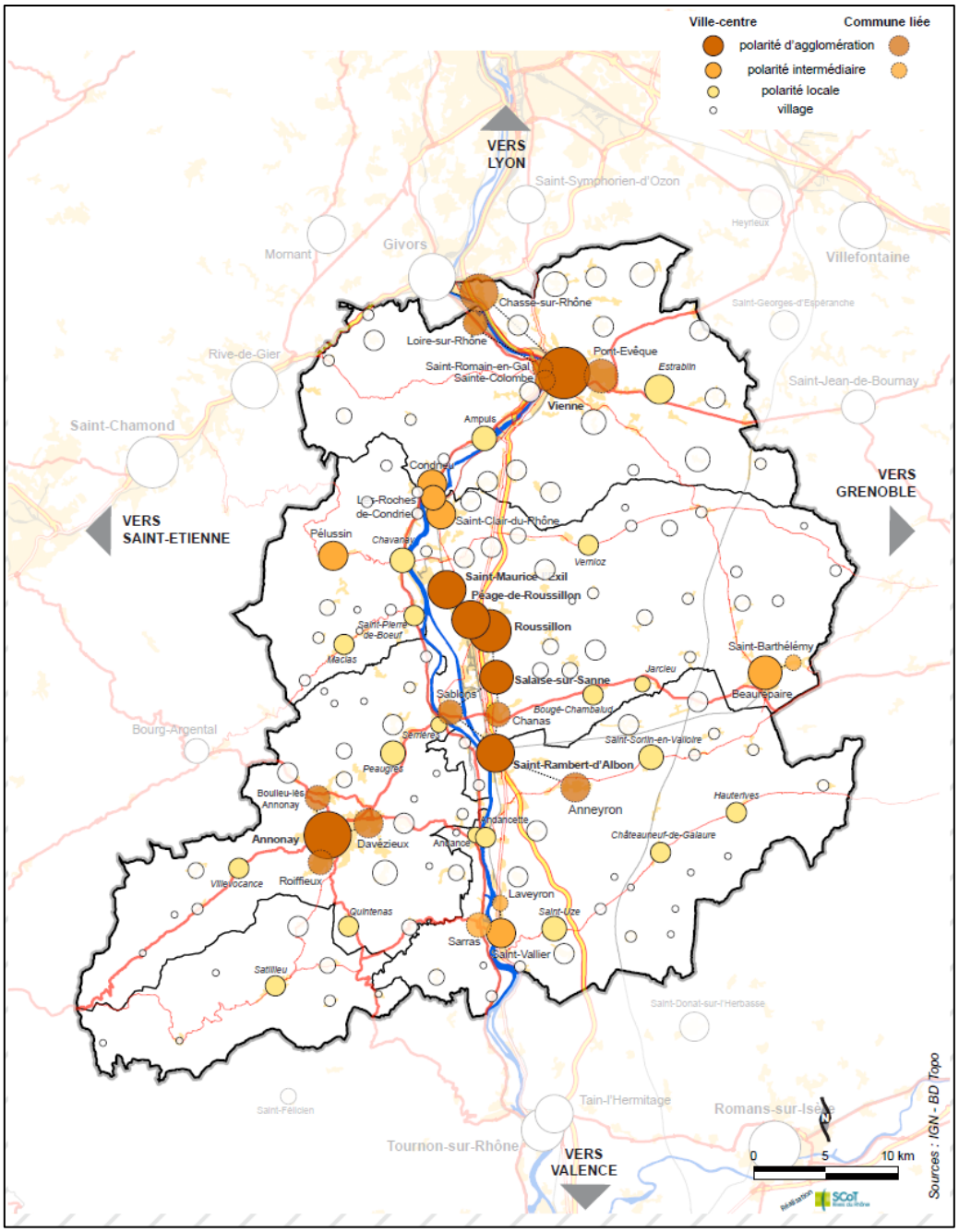


Figure 2 : Projet d'armature urbaine en 2040 (Rapport PADD du SCoT des Rives du Rhône).

A l'échelle du périmètre d'élaboration, la commune de Vienne constitue une polarité d'agglomération, en lien avec Chasse-sur-Rhône, Loire-sur-Rhône, Saint-Romain-en-Gal, Sainte-Colombe et Pont-Evêque, tandis que la commune de Condrieu fait office de polarité intermédiaire. Les communes d'Ampuis et Estrablin sont-elles considérées comme étant des polarités locales. Le reste du territoire, qui représente les 21 autres communes situées sur les reliefs ne comprend aucune polarité à l'échelle du SCoT. La carte ci-dessous expose ce maillage territorial au regard des masses de populations.

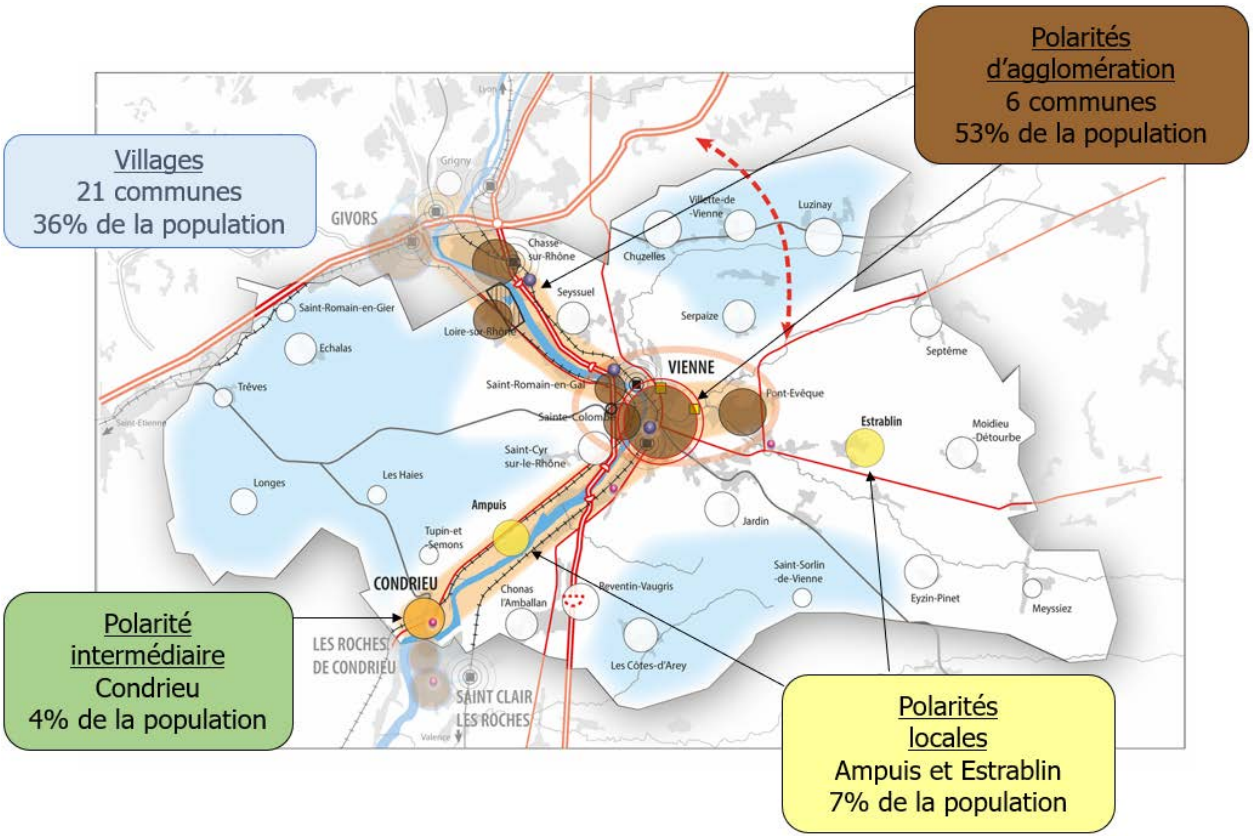


Figure 3 : Armature territoriale à l'échelle de Vienne Condrieu Agglomération

2.3 UNE POPULATION ANCREE LE LONG DE LA VALLEE DU RHONE

Près de 70% de la population réside le long de la vallée du Rhône (Pont-Evêque inclus), principalement en rive gauche du fleuve et un peu plus de **30% réside dans les villages et bourgs ruraux des deux rives.**

Dans la vallée, la principale zone agglomérée est constituée de la commune de Vienne (près de 30 000 habitants) et les territoires périphériques : Saint-Romain-en-Gal, Sainte-Colombe, etc. Au nord du territoire, la commune de Chasse-sur-Rhône compte plus de 6 000 habitants et constitue une autre centralité, qui dispose de fortes interactions avec le pôle urbain de Givors situé dans la métropole de Lyon. Enfin, une troisième polarité d'importance moindre est présente au Sud du territoire, constituée de la commune de Condrieu (4 000 habitants). Cette polarité inclue également les communes des Roches-de-Condrieu et Saint-Clair-sur-Rhône, situées sur la Communauté de Communes Entre Bièvre et Rhône.

Sur le reste du territoire, la répartition de la population est beaucoup plus diffuse, avec néanmoins des communes un peu plus peuplées dans l'Est du territoire (Estrablin, Luzinay, Eyzin-Pinet…).

Le territoire est en **croissance démographique** depuis une cinquantaine d'années. Sa croissance est plus rapide que celle du Rhône et sensiblement équivalente à celle de l'Isère.

La croissance est particulièrement significative **dans les villages** et **dans les polarités locales**, révélant un phénomène de périurbanisation qui s'est un peu infléchi depuis 2010. Après une perte de population dans les années 1970-1980, Condrieu connaît un **regain démographique** à partir des années 1990. Les polarités d'agglomération connaissent une croissance régulière faible.

Source : Diagnostic du PLH

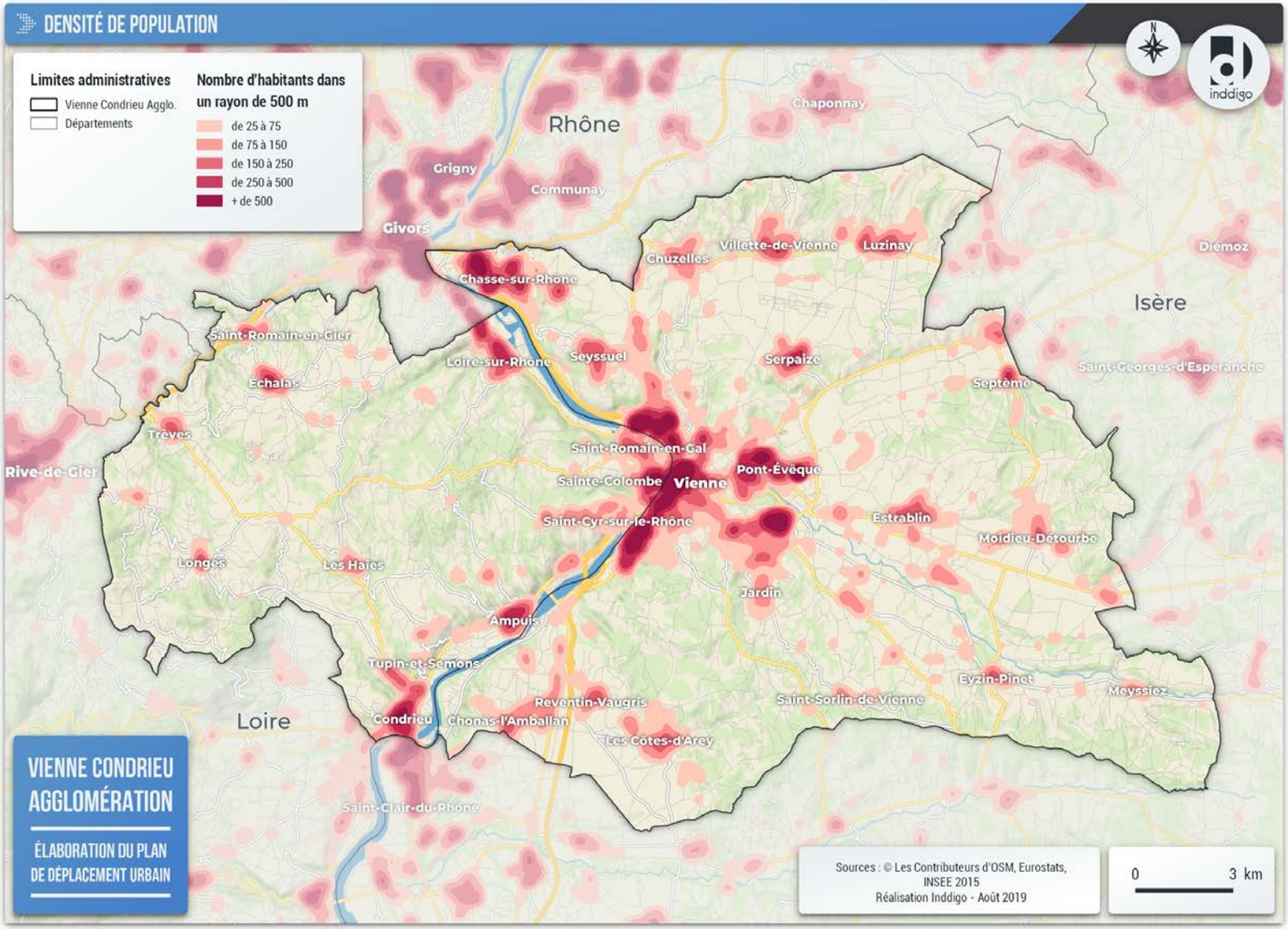


Figure 4 : Densité de population

2.4 DES EMPLOIS ET EQUIPEMENTS QUI SUIVENT LES MEMES LOGIQUES DE REPARTITION

Les emplois sont très concentrés dans la vallée du Rhône, avec une très forte densité d'emplois à Vienne et ses communes périphériques[1].

Le territoire compte 27'400 emplois dont 6'300 dans le secteur public. Le tissu économique s'avère être dynamique, avec une croissance d'emplois attendue dans les zones de Pont-Evêque, Chasse-sur-Rhône, Estressin et Vienne Saint-Germain. De plus, de nombreuses petites communes sont dotées de zones artisanales.

Avec un **indice de concentration d'emplois de 0.88**, l'agglomération constitue un territoire plutôt **résidentiel**. Les polarités d'agglomération sont les secteurs qui concentrent l'emploi, en particulier Vienne qui compte 1.4 emplois par actif occupé.

Le **taux de chômage** (11%) est un peu plus faible que ceux de l'Isère (12%) et du Rhône (13%). Il est plus marqué dans les **polarités d'agglomération** qui concentrent une **population plus précaire** (14% de chômage).

[1] *Les communes de Vienne, Pont-Evêque, Condrieu, Chasse-sur-Rhône et Reventin-Vaugris agrègent à elles-seules 77% des emplois du territoire.*

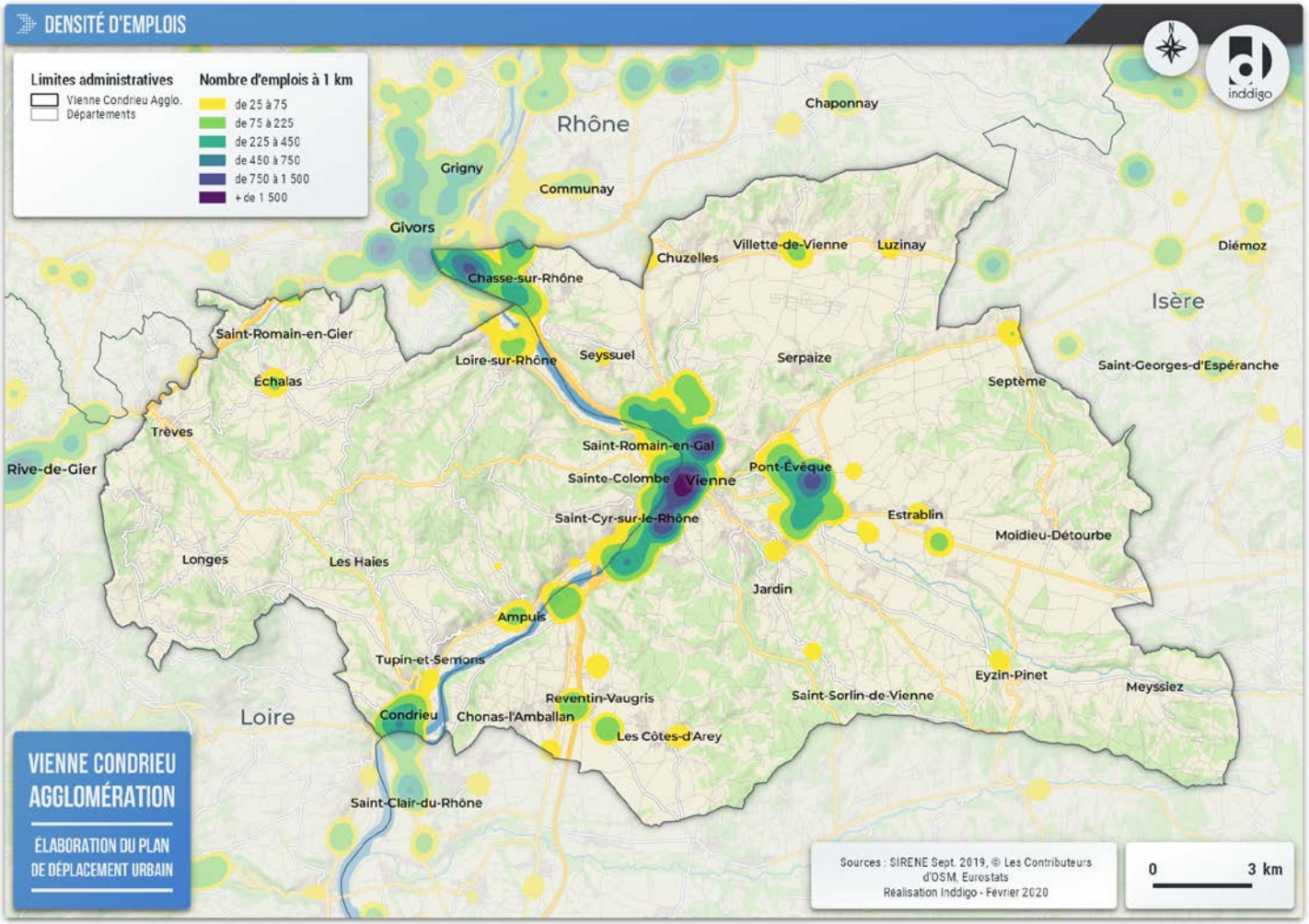


Figure 5 : Densité d'emplois

Des besoins de déplacements seront à anticiper vers certaines polarités économiques du territoire, qui sont amenées à se développer :

- Le secteur Montplaisir/L'Abbaye/Le Rocher/La Craz, avec des surfaces disponibles en cours de commercialisation (ex : Le Rocher).
- Les zones de Chasse-sur-Rhône (ZI et Les Platières) qui continuent de se développer et de recruter.
- L'espace Saint-Germain à Vienne qui continue également de se développer et d'accueillir de nouvelles entreprises.

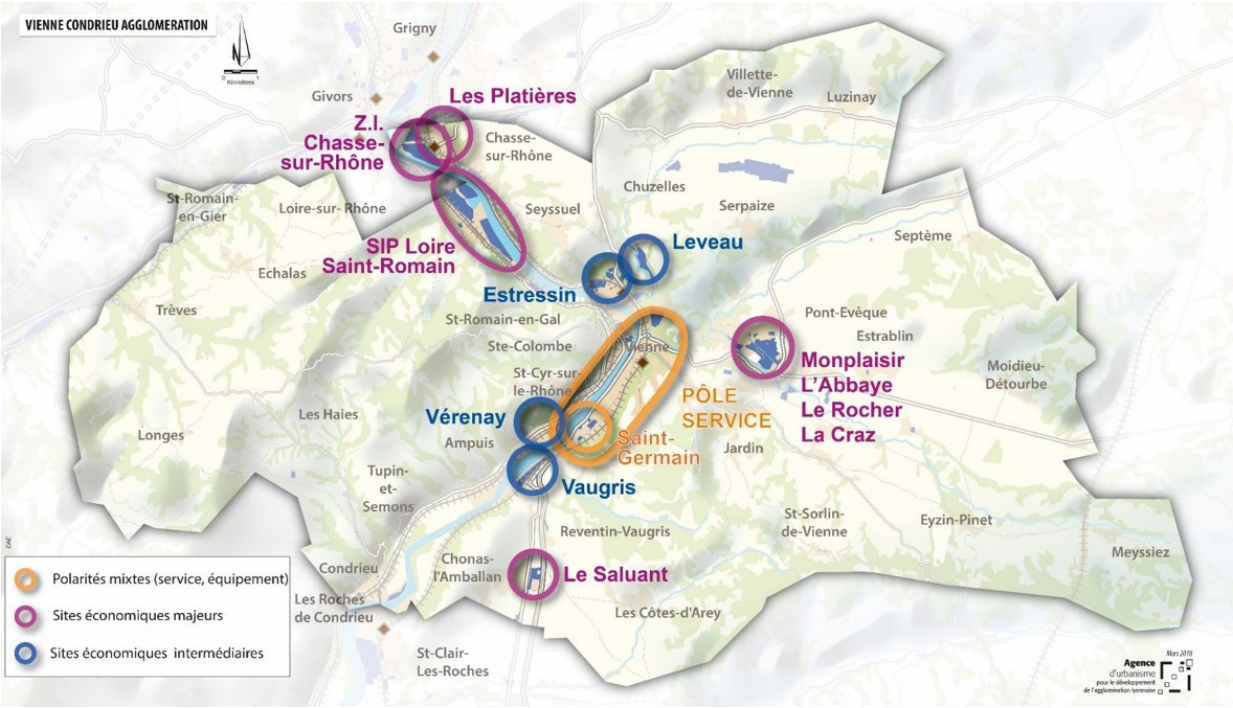


Figure 6 : Identification des polarités économiques et commerciales du territoire (source : Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise)

La répartition de la **gamme d'équipements** présents sur le territoire est en lien avec la densité de population.

En effet, une majorité des équipements est concentrée dans **la vallée du Rhône**, plus particulièrement sur le **pôle urbain de Vienne**, qui concentre de nombreux **équipements supérieurs et intermédiaires**. Sur les communes plus **excentrées**, il est recensé principalement des **équipements de proximité**, permettant de répondre ponctuellement aux besoins du quotidien.

	Gamme supérieure	Gamme intermédiaire	Gamme de proximité
Services aux particuliers	Pôle emploi, agence de travail temporaire, loueur de voiture	Police et gendarmerie, banque, centre des finances publiques, vétérinaire, contrôle technique, école de conduite, pressing	Poste, menuisier, électricien, coiffeur, restaurant, agence immobilière
Santé	Établissements de santé, urgences, spécialistes, centre de santé	Sage-femme, crèche, psychologue, laboratoire d'analyse, services d'aide aux personnes âgées, hébergement de personnes âgées, ambulance	Médecin généraliste, kinésithérapeute, pharmacie, dentiste, infirmière
Commerces	Hypermarché, poissonnerie, parfumerie, produits surgelés	Supermarché, librairie, magasin de vêtements et chaussures, droguerie, bijouterie, opticien, station-service	Boulangerie, fleuriste, boucherie, épicerie
Enseignement	Lycée général, lycée professionnel, formation santé, centre de formation d'apprentis	Ecole maternelle, collège	École élémentaire
Sports, loisirs et culture	Musée, cinéma, théâtre, parcours sportif	Bassin de natation, salle de sport spécialisée, athlétisme	Tennis, boulodrome, salle multisport, terrain de jeux
Transport	Gare		Taxi VTC

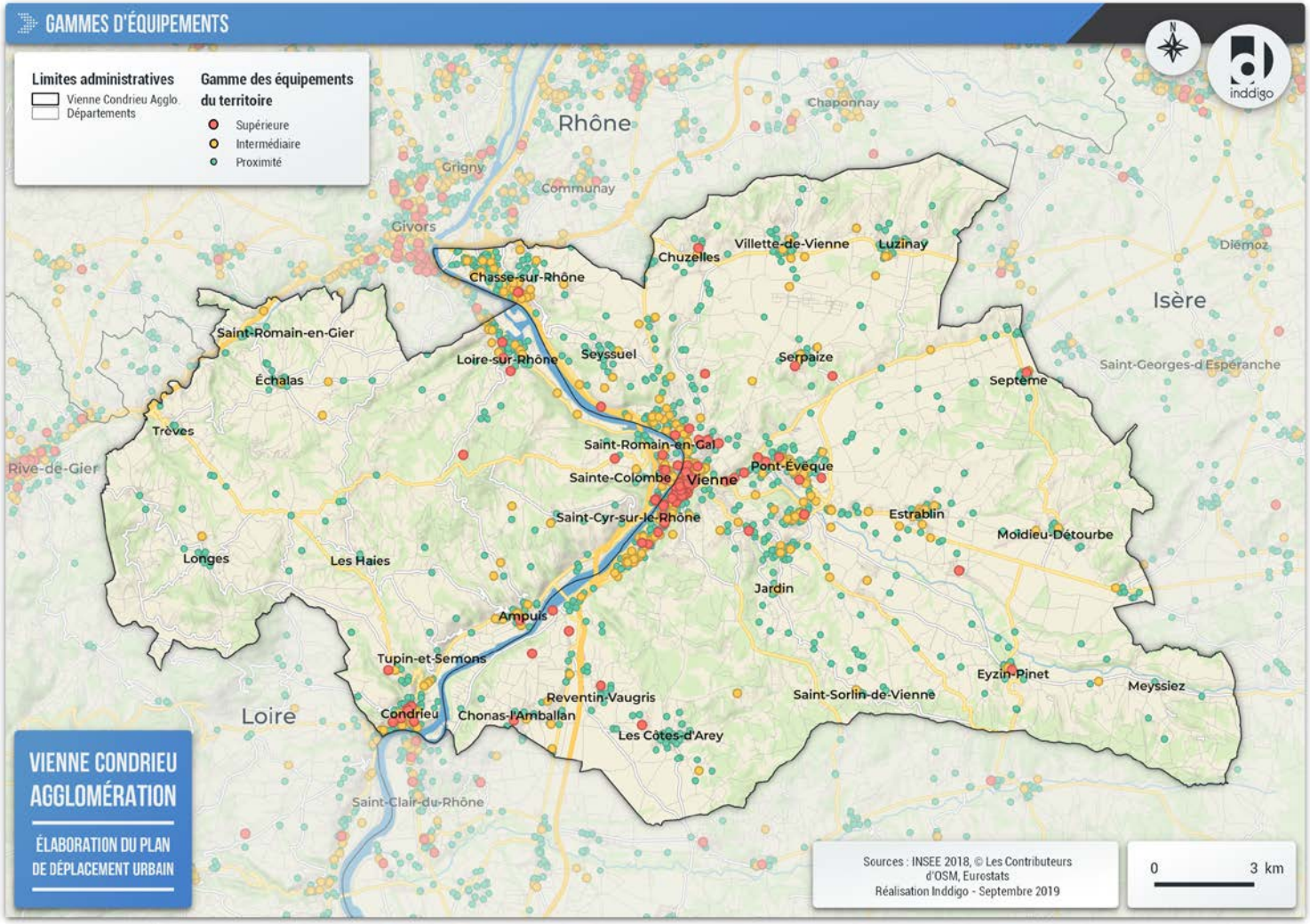


Figure 7 : Répartition spatiale des équipements sur le territoire

2.5 UNE CULTURE DE LA VOITURE BIEN PRESENTE SUR LE TERRITOIRE

Bien qu'ils ne renseignent pas sur le taux d'utilisation des véhicules des populations du territoire, le **taux d'équipement automobile** et le **taux de motorisation** permettent d'évaluer le niveau de dépendance à l'automobile des habitants d'un territoire.

Sur l'agglomération, le **taux d'équipement** est de l'ordre de **1.42 voitures/ménage** et le **taux de motorisation** de l'ordre de **89%.** Parmi ces ménages, **45% sont multimotorisés** alors que **44% sont monomotorisés**. Il s'agit de données supérieures à la moyenne nationale, et en phase avec un territoire assez peu dense.

Les ménages les moins motorisés habitent essentiellement dans la zone centrale autour de Vienne, et dans une moindre mesure à Chasse-sur-Rhône et Condrieu. Les ménages les **moins motorisés** habitent donc dans les **zones urbaines** alors que les ménages les **plus motorisés** sont logiquement dans les **villages** du territoire.

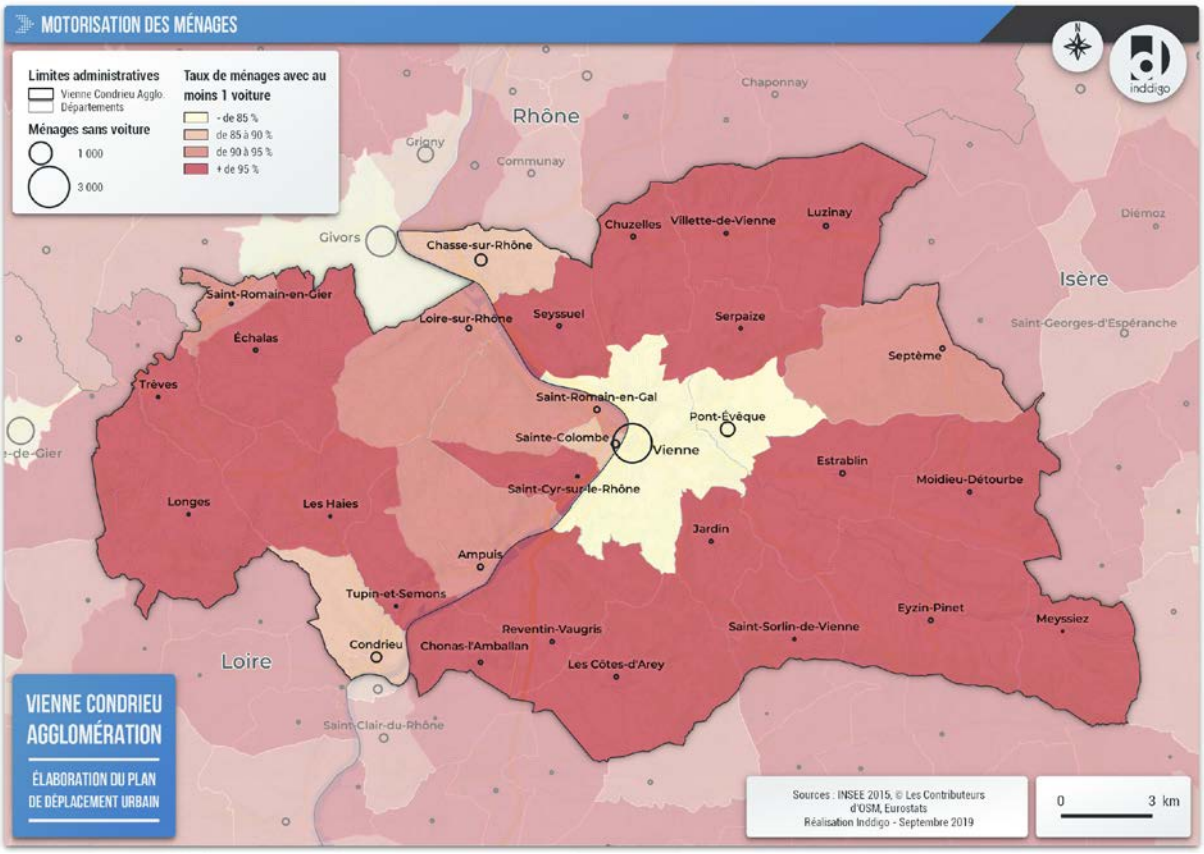


Figure 8 : Taux de motorisation des ménages du territoire

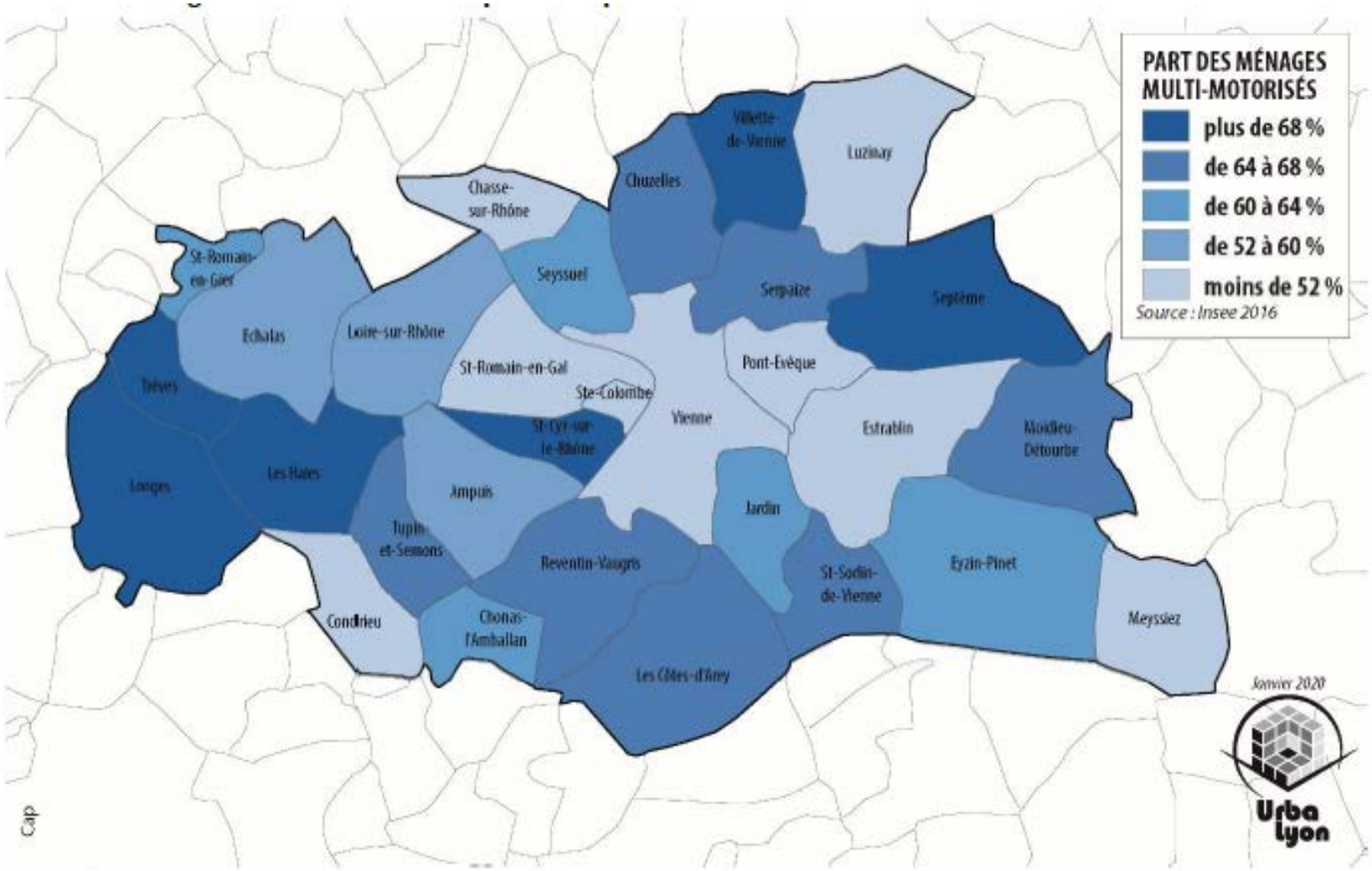


Figure 9 : Part des ménages multi-motorisés par commune

2.6 CARACTERISTIQUE DES MENAGES DU TERRITOIRE

2.6.1 DES POPULATIONS MOINS AISEES AUTOUR DU POLE URBAIN

Le territoire compte 4’381 ménages dits « pauvres ». Au sens de l’INSEE, il s’agit des ménages dont le niveau de vie est inférieur au seuil de pauvreté (60% du niveau de vie médian de la population, soit 1’015 € mensuel). Cette part de ménages comprend ainsi environ **12% de la population totale**.

Les ménages **moins aisés** sont principalement situés **à Vienne, et autour de Vienne** : Pont-Evêque, Saint-Cyr-sur-le-Rhône, etc.

Hormis sur le pôle urbain mais aussi, dans une moindre mesure, sur la partie Nord du territoire (Chasse-sur-Rhône), il n’y a que très peu de ménages pauvres sur les autres secteurs du territoire communautaire, cela étant également dû à la faible densité. Cette donnée se confirme par l’analyse du revenu médian à la maille communale, qui s’avère être plus faible à Pont-Evêque, à Vienne ainsi que dans les communes rurales.

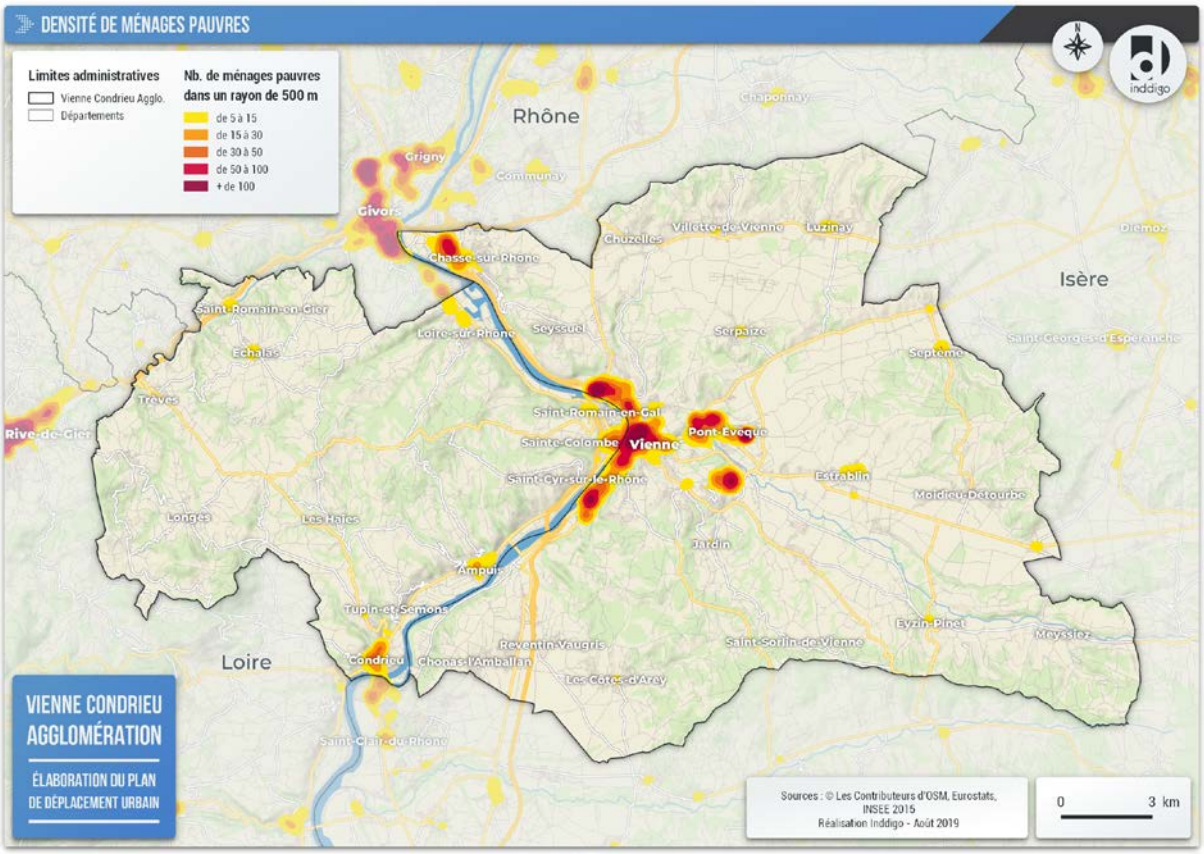


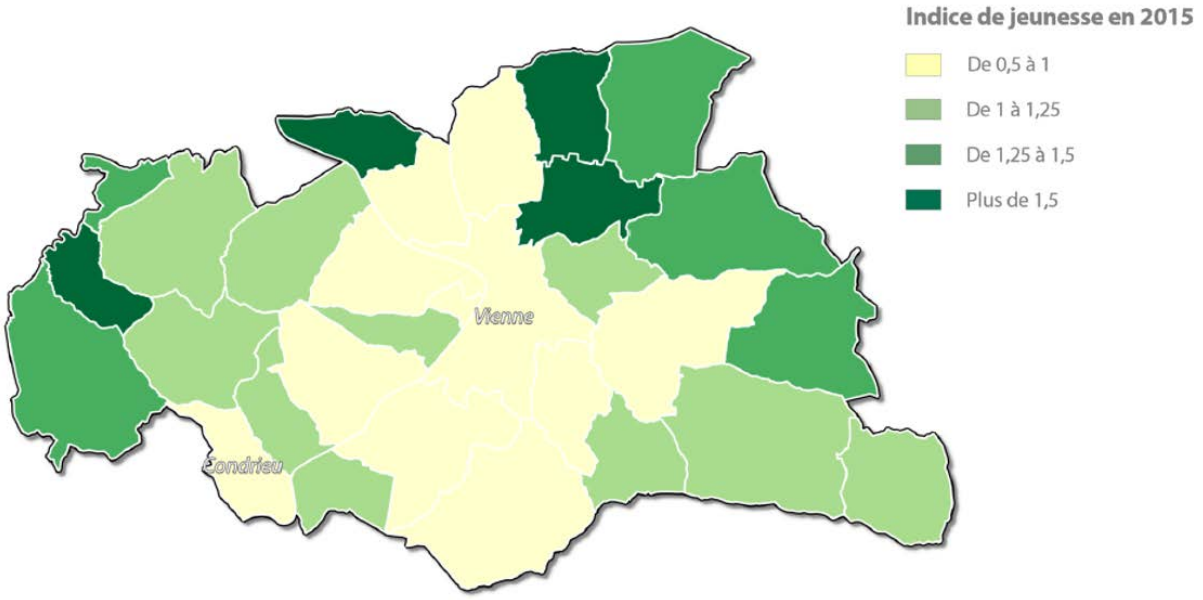
Figure 10 : Densité de ménages pauvres sur le territoire

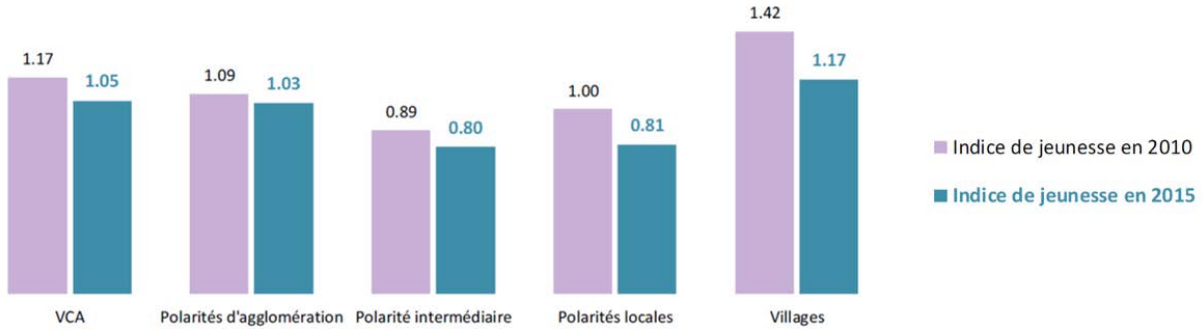
2.6.2 UNE POPULATION VIEILLISSANTE, ANCREE PRINCIPALEMENT DANS LES COMMUNES URBAINES

La répartition de la population en termes d'âge permet de mettre en avant les secteurs du territoire où les populations pourraient présenter des difficultés à se déplace.

L'indice de jeunesse[2] du territoire est de **1.05**, alors qu'il est de 1.13 et 1.20 en Isère et Rhône. C'est **dans les villages que l'indice est le plus élevé**, témoignant d'une population plus jeune.

Au contraire, dans les **polarités d'agglomération** et les autres polarités, **l'indice est plus faible**, révélant ainsi la présence d'une population plus âgée ayant des besoins de proximité. L'évolution de cet indice montre **une population qui tend à vieillir sur le territoire**. Il a baissé significativement ces dernières années, révélant une hausse beaucoup plus rapide du nombre de seniors par rapport aux jeunes.





Source : Diagnostic du PLH

[2] *L'indice de jeunesse est le rapport entre la population âgée de 20 ans et moins et celle des 60 ans et plus.*

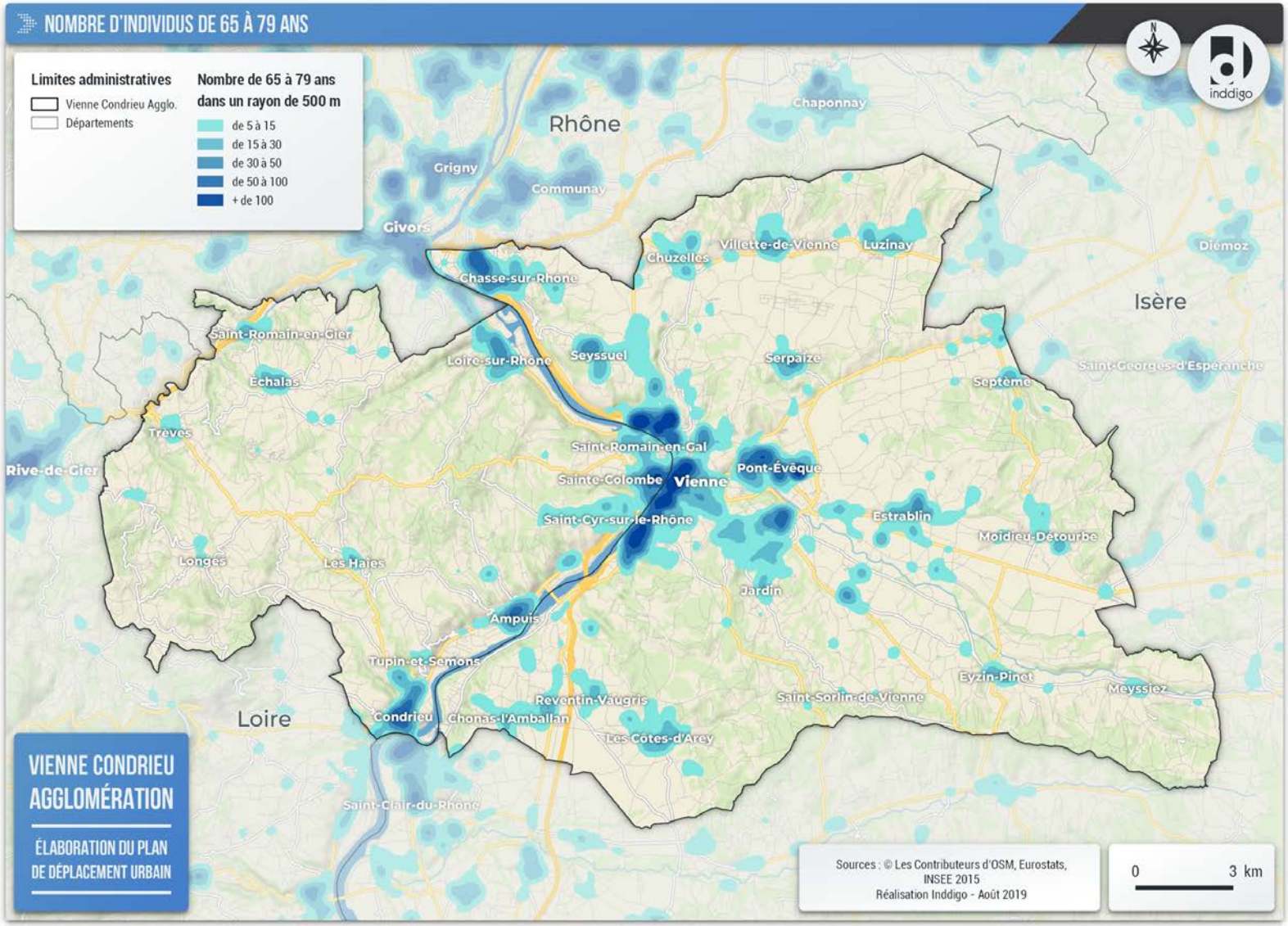


Figure 11 : Densité résidentielle d'individus de 65 à 79 ans sur le territoire

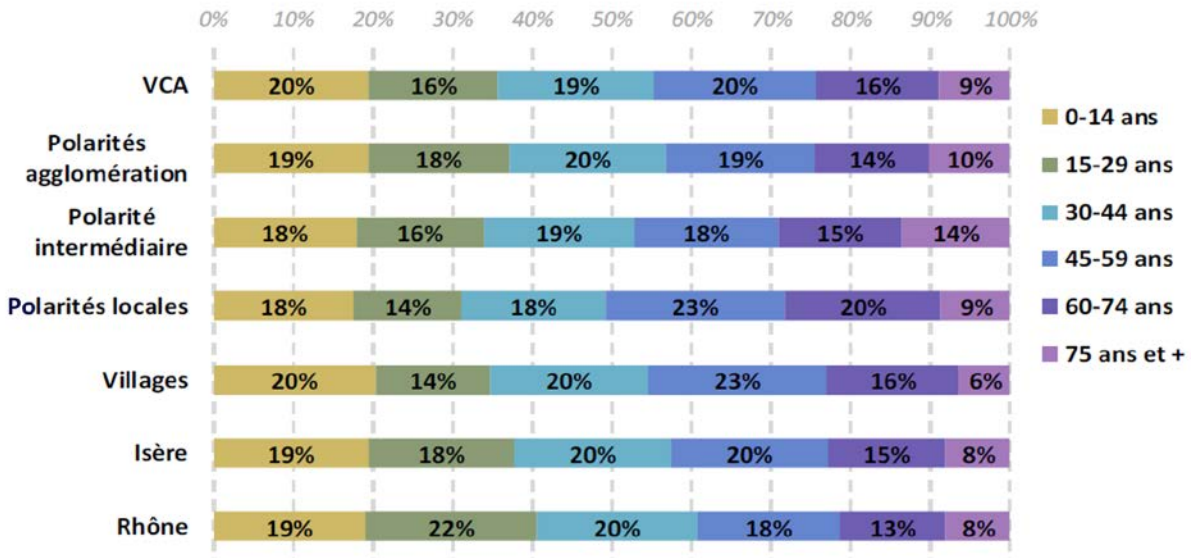


Figure 12 : Répartition de la population par classe d'âge (source : INSEE, diagnostic du PLH)

L'analyse affinée de la répartition des personnes âgées confirment la tendance de polarisation des communes urbaines, qu'il s'agisse de la tranche d'âge 65-79 ans, ou 80 ans et plus. Ces populations sont également représentées dans certains villages, principalement en rive gauche.

L'accessibilité aux services et la facilité de déplacement semblent exercer une attractivité résidentielle pour les personnes âgées.

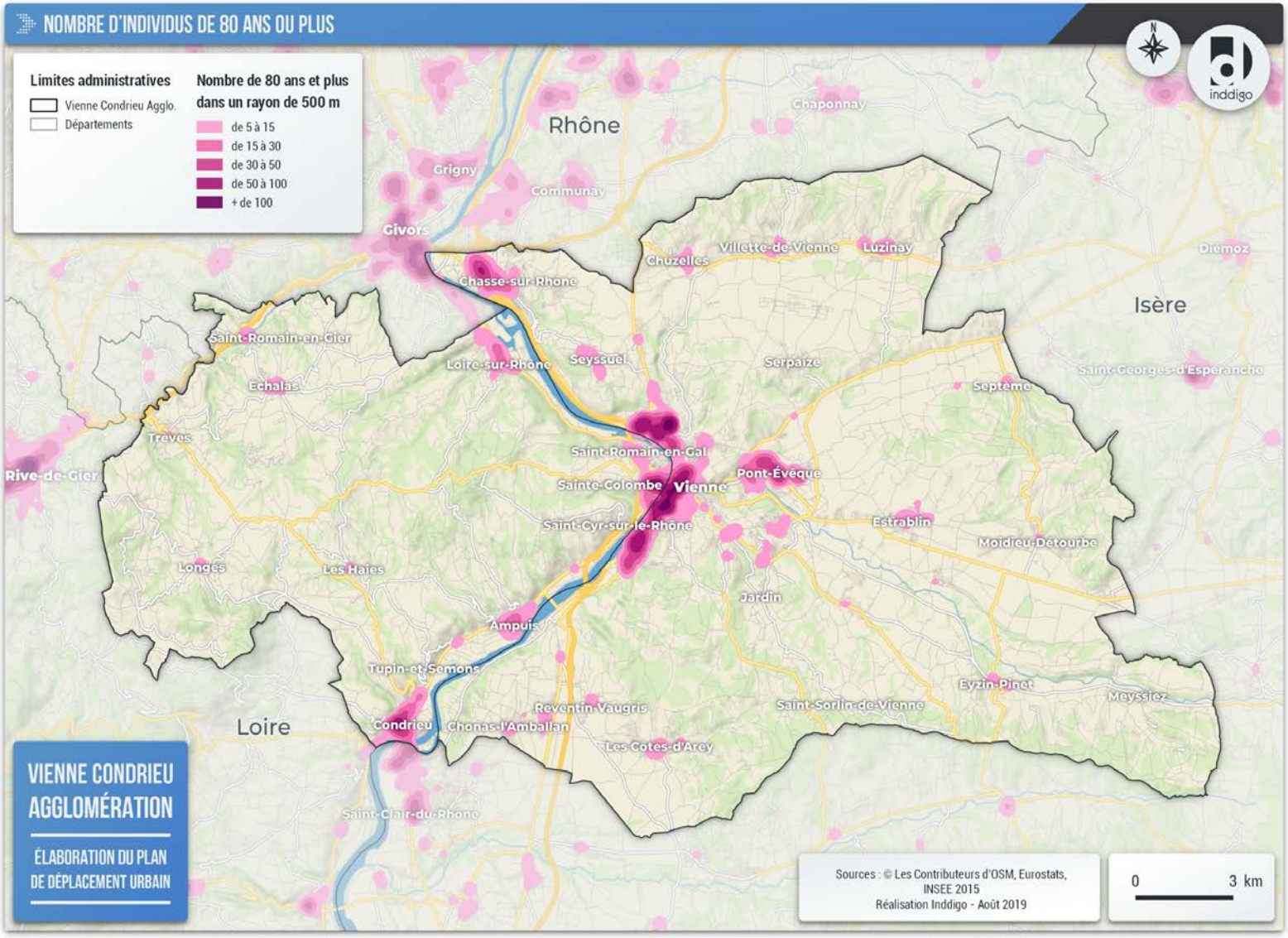


Figure 13 : Densité résidentielle d'individus de plus de 80 ans sur le territoire

2.6.3 DES SECTEURS EN PRECARITE ENERGETIQUE IDENTIQUES AUX SECTEURS ISOLES EN TERMES DE MOBILITE

Afin d'identifier la vulnérabilité des populations en termes de mobilité, il est nécessaire de connaître d'une part leur revenu, leur âge, leur motorisation, mais aussi le **coût associé à leur déplacement**.

Un ménage est identifié commune **vulnérable** s'il consacre **plus de 4,5% de ses revenus au carburant**.

Sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération, **huit communes ont plus de 15% de leurs ménages qui sont en précarité énergétique liée à la mobilité**. Il s'agit de Reventin-Vaugris, Saint-Romain-en-Gier, Echalas, Trèves, Longes, Les Haies, Serpaize et Septème.

A l'échelle du territoire, **10% à 15% des ménages sont concernés**. **Les espaces ruraux**, et dans une moindre mesure la couronne périurbaine, **sont logiquement les plus concernés**.

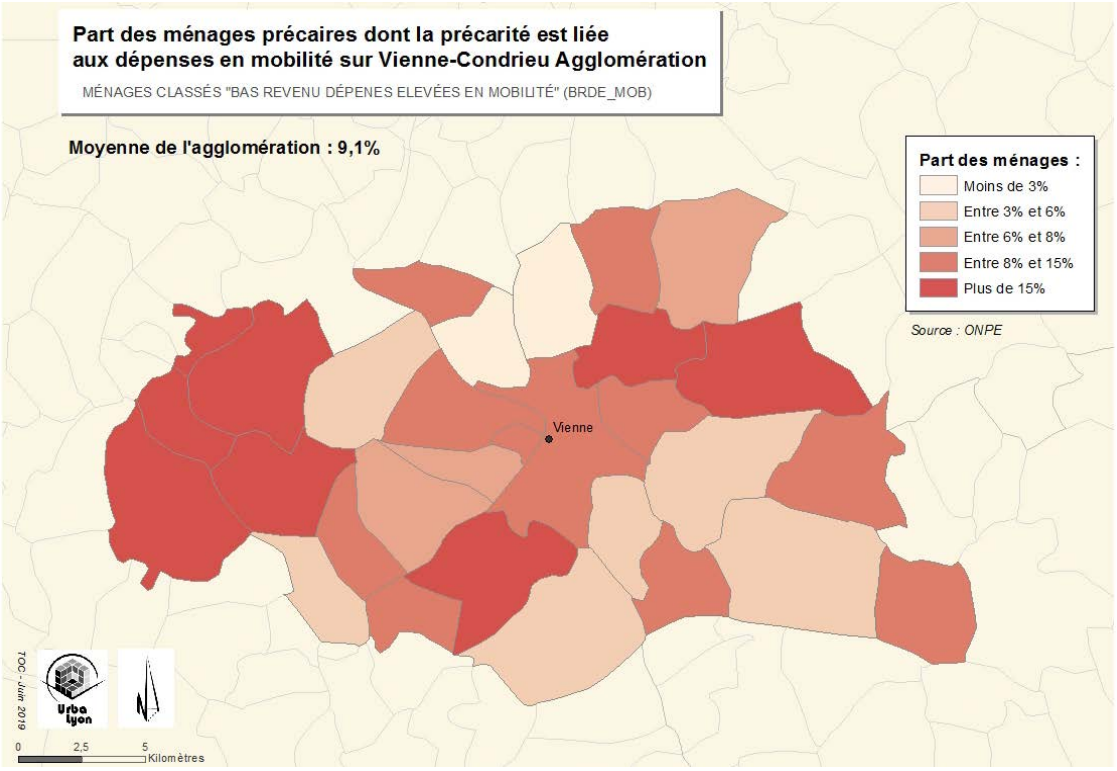


Figure 14 : Part des ménages précaires du fait des dépenses de mobilité

La précarité énergétique liée aux logements touche à peu près les mêmes secteurs que ceux identifiés pour la mobilité.

Dans dix communes, plus de 20% des ménages sont en situation de précarité énergétique. Cela concerne notamment la quasi-totalité des villages de la rive droite, ainsi que certaines communes de la rive gauche (Chonas-l'Amballan, Reventin-Vaugris, Serpaize et Septème).

Figure 15 : Communes dans lesquelles plus de 20% des ménages sont en situation de précarité énergétique

2.6.4 UNE PARTIE IMPORTANTE DE LA POPULATION SITUEE DANS DES ZONES DE NUISANCES DEGRADEES

L'observatoire régional des nuisances environnementales (ORHANE) qualifie les zones de nuisances via des analyses du bruit et de l'air.

Il est ainsi estimé que 60% de la population de l'Agglomération habite en zone dégradée. Cette zone recouvre essentiellement la vallée du Rhône et les abords de l'A7.

Les abords de routes à fort trafic, en entrée de zones agglomérées, sont également concernées (Pont-Evêque, Ampuis, Condrieu…).

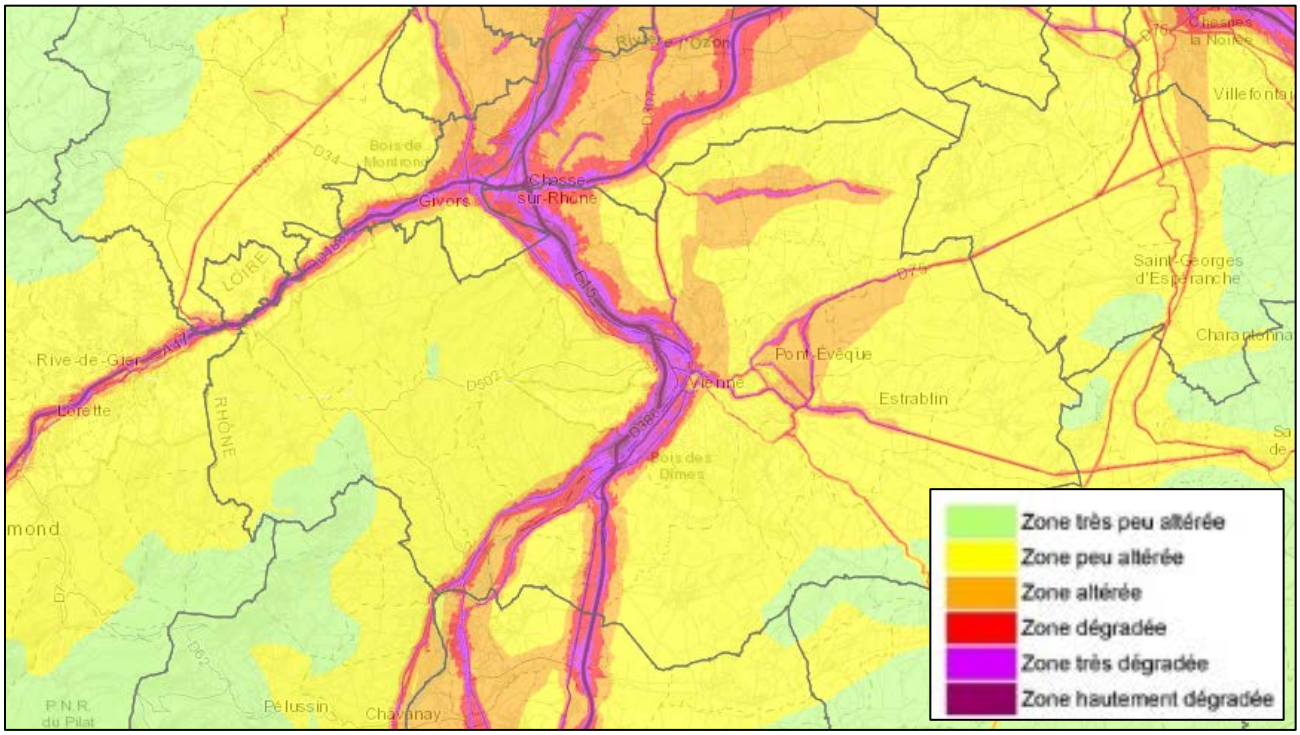


Figure 16 : Carte d'exposition à la nuisance air-bruit sur le territoire (source : ORHANE)

La mauvaise qualité de l'air peut s'expliquer par la présence d'importants axes de transports routiers qui traversent le territoire et la vallée du Rhône. A l'échelle du territoire, les **transports routiers** sont la principale source d'émissions **d'oxydes d'azote**[3] (78%) et de **gaz à effet de serre** (54%).

Ils représentent également **20% des émissions de particules fines** et 10% des Composés Organiques Volatiles Non-Méthaniques (COVNM).

[3] *Les oxydes d'azote sont émis lors des phénomènes de combustion et tout particulièrement par les moteurs Diesel. Ils sont à l'origine de problèmes respiratoires.*

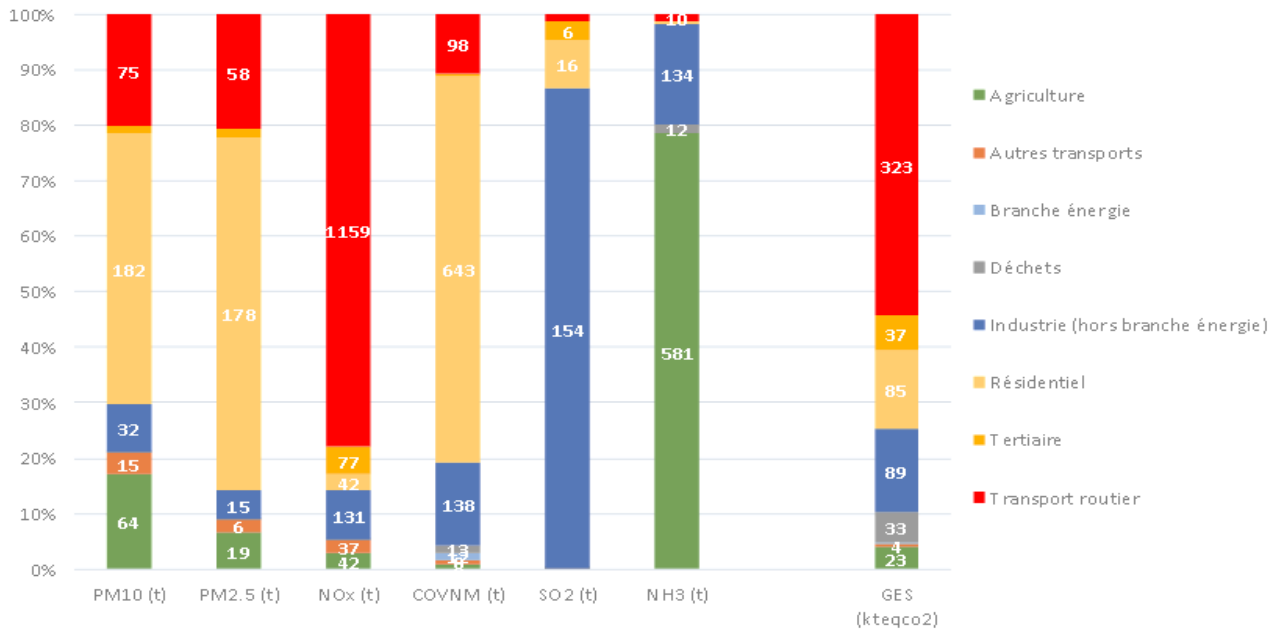


Figure 17 :

Contribution sectorielle aux émissions de polluants atmosphériques et GES du territoire de Vienne Condrieu Agglomération (source : Atmo Auvergne Rhône-Alpes, diagnostic qualité de l'air du PCAET de Vienne Condrieu Agglomération, version d'août 2019)

3 ANALYSE DE LA DEMANDE DE MOBILITE SUR LE TERRITOIRE

L'organisation des déplacements sur le territoire peut être quantifier via plusieurs données :

- Les données domicile-travail et domicile-études de l'INSEE, qui renseignent sur la quantité de flux entre la commune de résidence et la commune de travail ou étude.
- L'enquête déplacements 2015 du SYTRAL, qui permet d'estimer d'une manière assez fine les déplacements quotidiens pour tous les motifs.

Elle constitue un enjeu majeur permettant à la collectivité de qualifier et quantifier les bassins de vie, d'emplois, et les principales lignes de désir sur le territoire, vers l'extérieur du territoire, et en provenance des autres territoires.

3.1 PLUS DE 300'000 DEPLACEMENTS QUOTIDIENS, PRINCIPALEMENT A L'ECHELLE DE L'INTERCOMMUNALITE

Sur la totalité des déplacements de Vienne Condrieu Agglomération (soit environ **300'000 déplacements**), **82% sont réalisé par les résidents de l'EPCI**.

Les déplacements réalisés par des non-résidents, sont pour 35% en lien avec la métropole lyonnaise.

En ce qui concerne les **déplacements internes** au territoire, ils représentent les **deux tiers des déplacements totaux**. **68% de ces déplacements se réalisent à l'échelle intracommunale**, et le reste s'organise selon le positionnement géographique par rapport à la vallée du Rhône : il y a donc **peu de déplacements d'une rive à l'autre**. Le **dernier tiers** des déplacements a donc lieu en connexion avec les **territoires voisins** :

- **43% avec la métropole de Lyon** au Nord.
- 17% avec le Pays Roussillonnais au Sud.
- 11% avec le Pays de l'Ozon au Nord.
- 29% avec d'autres territoires (Capi…).

Ainsi, les déplacements sortants s'effectuent principalement vers les communes de Givors, Lyon, Communay et Saint-Clair-du-Rhône.

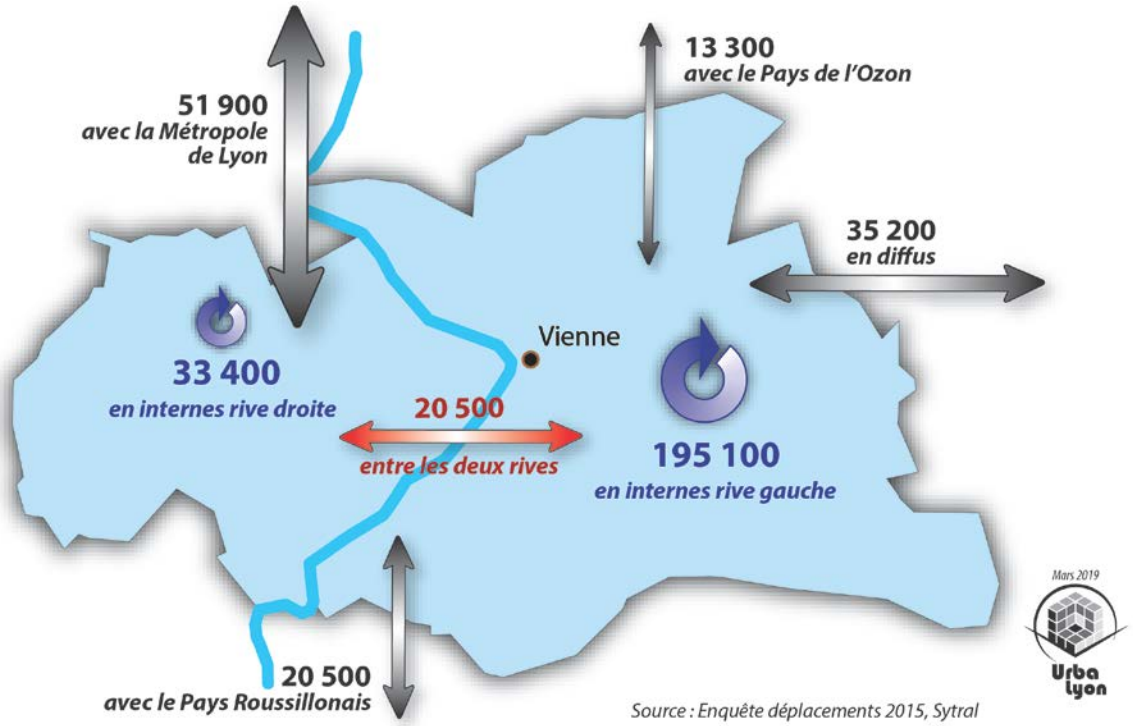


Figure 18 : Synthèse de l'EMD du Sytral

L'enquête met également en avant l'importance relative des différents motifs de déplacement qui est la suivante sur le territoire :

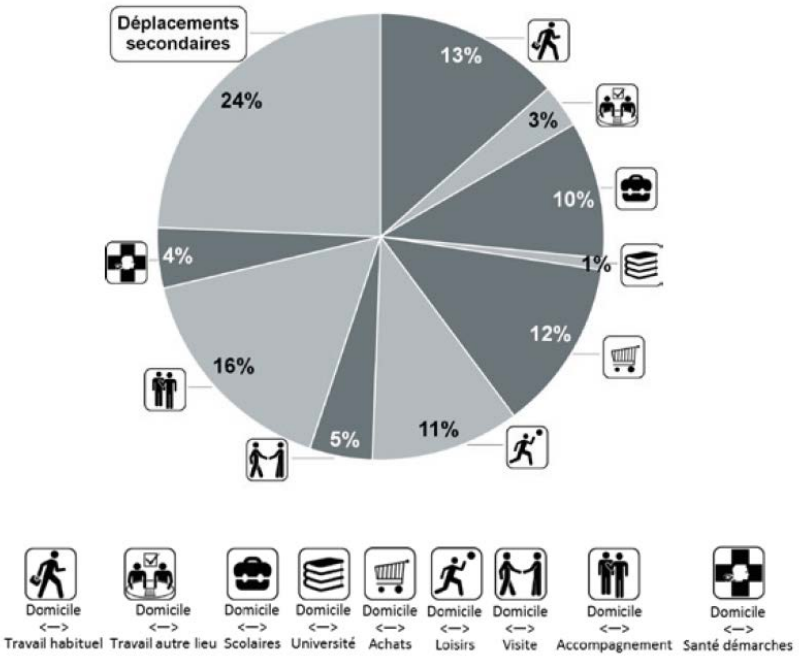


Figure 19 : Part relative des différents motifs de dé déplacements

Le tableau ci-dessous synthétise les déplacements sur le territoire selon le motif. Il ressort de ces données une répartition plutôt homogène des déplacements.

Motif de déplacement	Pourcentage
Loisirs, achats, visites, santé/démarches	32%
Travail, école, université	27%
Déplacements secondaires	24%
Accompagnement	16%

3.2 UNE MAJORITE DES DEPLACEMENTS REALISES EN VOITURE

3.2.1 UNE DIFFERENCIATION ENTRE LES FLUX EN ECHANGE ET LES FLUX INTERNES AU TERRITOIRE

A **l'échelle globale**, **72%** des déplacements sont effectués en **voiture**, qui est notamment très utilisée dans les flux d'échanges (86%). Les infrastructures routières qui traversent le territoire expliquent cette part importante de la voiture.

Les **modes actifs** sont eux plus utilisé à l'échelle interne **(environ 30%)**, en lien avec des déplacements de plus petite distance. Les **transports en commun** sont eux plus fréquemment utilisés pour les **déplacements inter-rives** ainsi que dans les échanges vers la métropole de Lyon et le Pays Roussillonnais (plus de 10%).

	Tous modes	Voiture[1]	Modes actifs	TC[2]	Autres
Flux internes en rive gauche	**195 100**	66%	29%	5%	0%
Flux internes en rive droite	**33 400**	53%	45%	2%	0%
Flux internes inter-rives	**20 500**	68%	11%	21%	0%
Total des flux internes	**249 000**	**64%**	**30%**	**6%**	**0%**
Echanges avec la métropole de Lyon[3]	**51 900**	84%	1%	12%	3%
Echanges avec le Pays Roussillonnais	**20 500**	85%	0%	11%	4%
Echanges avec le Pays de l'Ozon	**13 300**	96%	0%	0%	4%
Autres échanges (diffus)	**35 200**	87%	1%	9%	2%
Total des flux en échanges	**120 900**	**86%**	**1%**	**10%**	**3%**
TOTAL	**369 900**	**72%**	**20%**	**7%**	**1%**

[1] Y compris les déplacements effectués en camionnettes et en motos
[2] Y compris les transports scolaires
[3] Avec des différences notables entre Lyon/Villeurbanne (environ 33% en TC) et le reste de la métropole (90% en voiture)

Figure 20 :
Synthèse par mode de l'ensemble des déplacements réalisés dans et en lien avec le territoire

3.2.2 DES DEPLACEMENTS VERS LES PRINCIPALES POLARITES DU TERRITOIRE REALISES EN VOITURE

Les flux entrants sont orientés vers deux polarités du territoire : d'une part vers le pôle de Vienne et de Pont-Evêque, et d'autre part vers Chasse-sur-Rhône et Loire-sur-Rhône[4].

Les principales communes émettrices à destination de **Vienne** sont Pont Evêque, Saint-Romain-en-Gal, Lyon et Chasse-sur-Rhône. La bonne accessibilité routière à cette commune favorise les déplacements en **voiture**, à hauteur de **81%** pour Vienne. Les transports en commun sont utilisés à hauteur de 14%.

Les communes émettrices à destination de **Pont-Evêque** sont Vienne, Eyzin-Pinet et Estrablin. La part modale **voiture** est encore plus importante (**85%**), avec néanmoins des flux en transports en commun non-négligeables (8%), ainsi que des flux vélo existants (6%).

Sur la partie Nord du territoire, les interactions sont assez équilibrées avec l'intérieur et l'extérieur du territoire. En effet, les communes de Givors, Vienne et Lyon constituent les principaux pôles émetteurs de déplacements vers **Chasse-sur-Rhône**. Les déplacements en direction de cette commune se font principalement en **voiture (93%).**

Enfin, les déplacements vers **Loire-sur-Rhône** sont principalement émis par les communes de Vienne et Sainte-Colombe, témoignant de déplacements de plus courte distance. La part modale de la **voiture** est alors **plus faible**, à hauteur de **71%**, alors que la part modale en **transports en commun** est plutôt **élevée** (**19%**), tout comme les flux vélo (8%).

[4] *Nota bene : il n'a pas été possible d'établir des focus plus précis vers des destinations telles que la CAPI ou vers l'agglomération de Saint-Etienne car il n'existe pas de données suffisamment précises pour ce faire. Les enquêtes à disposition n'englobent pas ces périmètres.*

3.2.3 DES DEPLACEMENTS AUTOMOBILES TRES FREQUENTS, MEME SUR DES COURTES DISTANCES

L'enquête ménage déplacement renseigne également sur le mode de déplacement selon la distance du trajet.

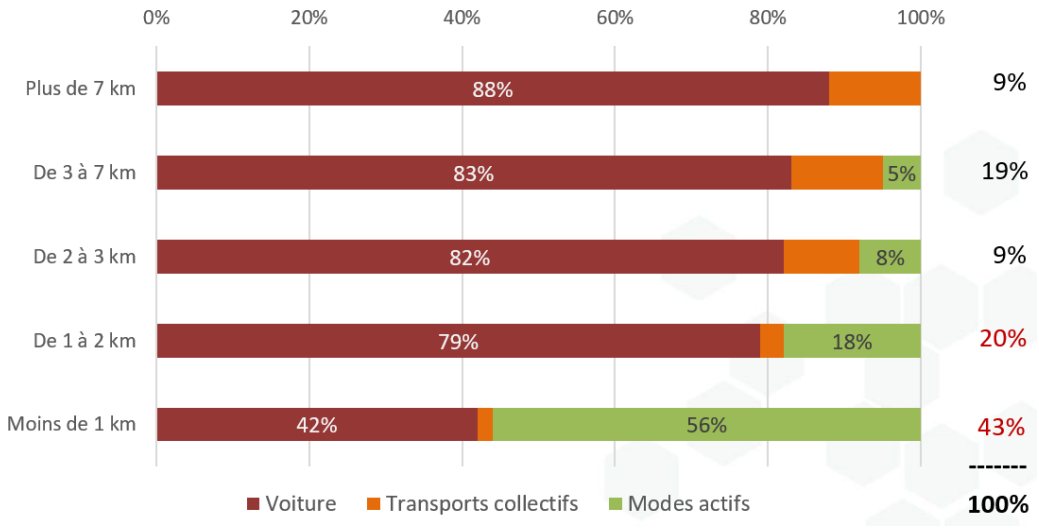


Figure 21 : Parts modales en fonction des distances de déplacement

Il apparaît que **l'usage de la voiture reste relativement élevé**, y compris pour les déplacements de **courte-distance**.

En effet, **42%** des déplacements de **moins d'un kilomètre** sont réalisés en **voiture**, et ce taux dépasse rapidement les 80% dès que la distance augmente.

Sur les très courtes distances (moins de 1 kilomètre), ce sont essentiellement des couples avec enfants (plus de 50%) qui effectuent ces déplacements pour du motif d'accompagnement et des achats.

L'enjeu est significatif puisque 43% des flux internes se réalisent sur une distance inférieure à un kilomètre, et 63% à moins de 2 kilomètres.

D'un point de vue environnemental, **ce sont sur ces distances** (inférieures à 2 kilomètres) qu'un **véhicule consomme et pollue le plus**[5]**.**

[5] *Selon l'ADEME, la surconsommation par rapport à la normale est de 45% sur le premier kilomètre et de 25% sur le deuxième.*

3.2.4 LA PRATIQUE DU COVOITURAGE

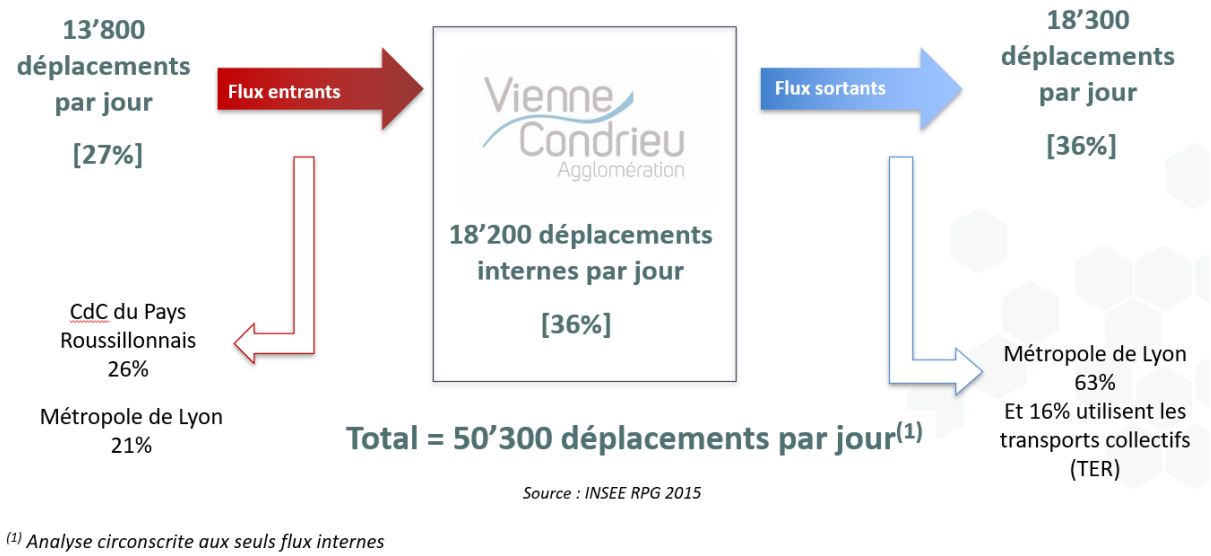
Selon l'enquête ménage déplacement de l'aire métropolitaine lyonnaise, sur le secteur Viennois[6], **12%** des habitants déclarent **covoiturer chaque jour ou au moins deux fois par semaine**. Il s'agit d'une proportion supérieure à celle de la totalité du périmètre de l'Enquête Ménage Déplacements (EMD).

Un peu plus du tiers (35%) des personnes indiquant pratiquer le covoiturage en semaine le font **entre amis** dans le cadre de sorties de loisirs. **Un peu plus du quart** (26%) le font pour se rendre sur leur lieu de **travail** ou **d'études**.

Les personnes qui ne **pratiquent pas le covoiturage** exposent généralement l'argument de la **contrainte** que génère cette pratique, à hauteur de **27%**.

3.2.5 L'ANALYSE DES FLUX DOMICILE-TRAVAIL

Les données de l'INSEE permettent également de connaître les grands ordres de grandeur, notamment concernant les flux domicile-travail. Les données de 2015 témoignent d'une répartition équitable entre les flux internes (36%), les flux entrants (27%) et les flux sortants (36%).



(1) *Analyse circonscrite aux seuls flux internes*

Figure 22 : Analyse des flux domicile-travail

La part modale est également en phase avec les données de l'EMD, avec une dominance des déplacements automobiles (75%) et les transports collectifs/modes actifs en pratique non-négligeable.

[6] *Chiffres annoncés pour le périmètre du secteur Viennois, périmètre qui n'est pas exactement le même que le périmètre de Vienne Condrieu Agglomération (Meyssiez est hors périmètre tandis que le Pays Roussillonnais est intégré au périmètre).*

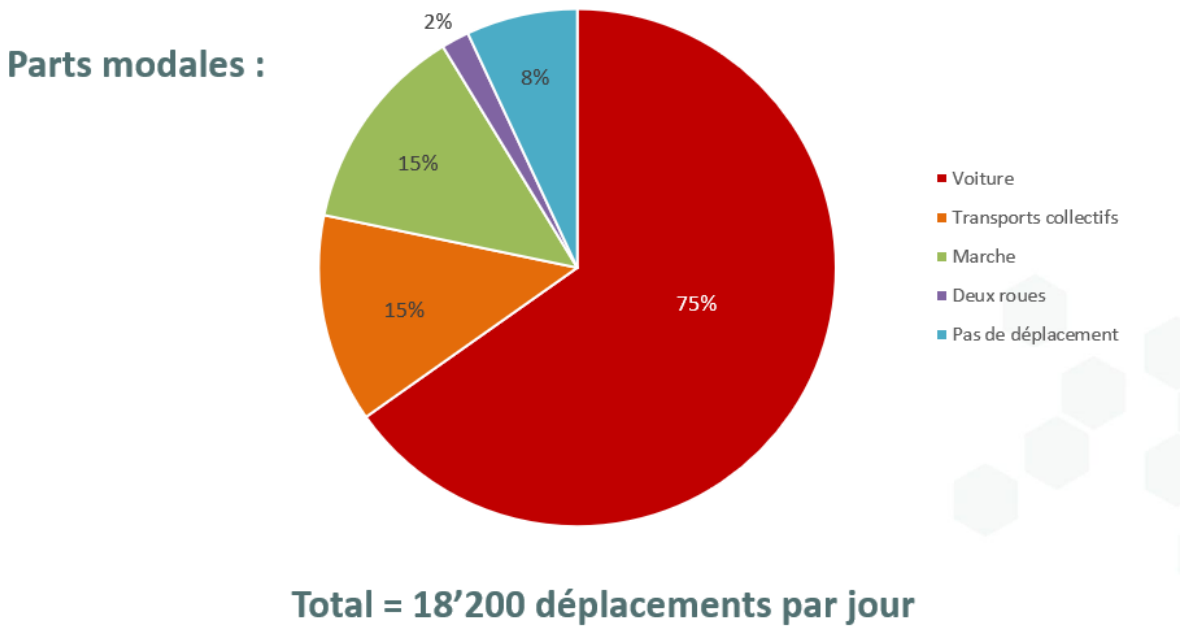


Figure 23 : Répartition des parts modales pour les déplacements domicile-travail

4 ANALYSE DE L'OFFRE DE MOBILITE

L'analyse de l'offre de mobilité est essentielle afin de mieux comprendre l'organisation des services de mobilité sur le territoire et la contribution de ces services au développement des usages alternatifs. Le croisement de l'offre territorial avec les besoins identifiés est un maillon essentiel pour l'identification de scénarios et la réalisation des actions du Plan de Mobilité.

L'analyse de l'offre recense donc :

- Le réseau de voiries, les conditions de circulation et les infrastructures de recharges.
- Les transports collectifs routiers et ferrés.
- Les modes actifs et l'accessibilité.
- Le stationnement automobile.
- La sécurité routière et les usages partagés de la voiture.
- La logistique et le transport de marchandises.

4.1 LE RESEAU DE VOIRIES, LES CONDITIONS DE CIRCULATION ET LES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE

4.1.1 LE RESEAU ROUTIER

Le réseau routier s'est développé en lien avec les contraintes topographiques du territoire, avec un **réseau dense le long de la vallée du Rhône** et un relief qui concentre le trafic (Rhône, Gère…).

La vallée du Rhône est marquée par **un fort trafic de transit**, avec des zones de congestion récurrentes, notamment au niveau :

- Du pont de Condrieu (D28).
- Du barrage de Reventin-Vaugris (D45, D4).
- Du pont de Vienne (D502, N7, D41).
- De l'entrée Nord de Vienne (N7).
- Du nœud de Ternay (A47, A7, A46).

Les zones de congestion **à proximité de Givors** mais également de le D86 et l'A47 amènent les automobilistes à emprunter un **itinéraire alternatif** par les hauteurs d'Echalas pour rejoindre la passerelle de Chasse-sur-Rhône.

Des difficultés similaires peuvent ponctuellement exister sur la partie **Nord du territoire** pour accéder à Givors et à la métropole lyonnaise.

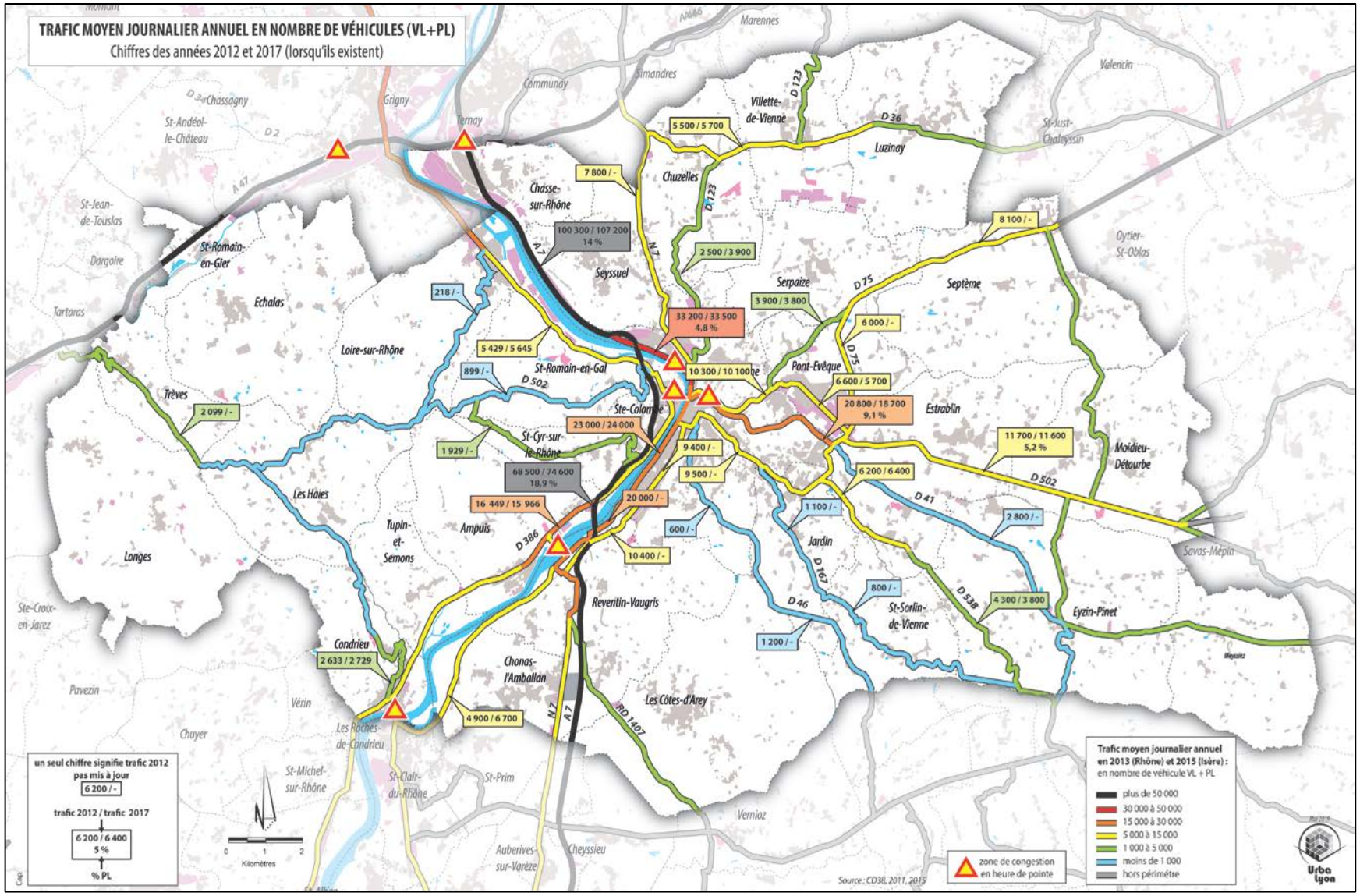


Figure 24 : Trafics moyens journaliers en nombre de véhicules (VL+PL)

Sur la commune de **Vienne**, une étude réalisée par Egis en 2019 permet de rendre compte des dynamiques de circulation dans le centre-ville.

Le centre-ville, dynamique et protégé, **n'est pas soumis à un trafic interne important**, avec de nombreux sens unique et une piétonisation sur certains secteurs.

La **RN7** constitue le secteur le plus chargé de Vienne, avec **47'200 véhicules/jour au Nord**, tous sens confondus (comptages réalisés du 7 au 20 septembre 2019).

Sur le réseau secondaire, ce sont la rue **Victor Hugo, le Cours Marc-Antoine Brillier, et le Cours Romestanq** qui sont particulièrement chargés. Le Cours Verdun est généralement saturé aux heures de pointes (8h-9h et 17h-18h).

Sur ces axes comme sur d'autres, l'importance du trafic peut engendrer des **conflits d'usages** entre piétons/cyclistes et automobilistes. Enfin, cette étude permet de mettre en avant la cohérence du trafic réel avec la hiérarchie viaire identifiée au sein de Plan de Déplacement Urbain (ex PDM) de 2003.

Figure 25 : Plan de circulation, Egis 2019

4.1.2 LES PRINCIPAUX PROJETS ROUTIERS

Le territoire compte plusieurs projets routiers qui auront un impact non-négligeable sur la circulation routière à venir.

A l'échelle autoroutière, il est projeté de créer un **demi-échangeur sur l'A7 côté Vienne Sud**, afin de limiter le trafic de transit à Vienne pour rejoindre l'échangeur Nord.

Cet aménagement a vocation à capter près de 9'000 véhicules/jours, engendrant ainsi une **baisse du trafic de 10% sur les quais du Rhône** et de **40% sur le pont barrage de Vaugris**.

La mise en service prévisionnelle est pour 2026**.**

Figure 26 : Projet de demi-échangeur de Vienne Sud

Au Nord du pôle urbain, il a été longtemps projeté de réaliser une **liaison entre l'Est de l'agglomération** (D75, D75C) **et le réseau autoroutier** (A46, inscrite dans les PDU antérieurs de ViennAgglo).

Cette création de voirie aurait pu permettre à terme de capter de l'ordre de 5'000 véhicules/jour, **détournés du centre de l'agglomération et dans la traversée de Chuzelles** (à confirmer selon les études complémentaires).

En mars 2022, le Département de l'Isère a décidé de ne pas poursuivre plus avant les études, considérant que les gains escomptables (allégement du trafic sur les voiries existantes, réduction des nuisances pour les riverains…) étaient trop faibles en regard du coût élevé de cette nouvelle voie et des impacts forts que sa construction aurait sur l'environnement naturel.

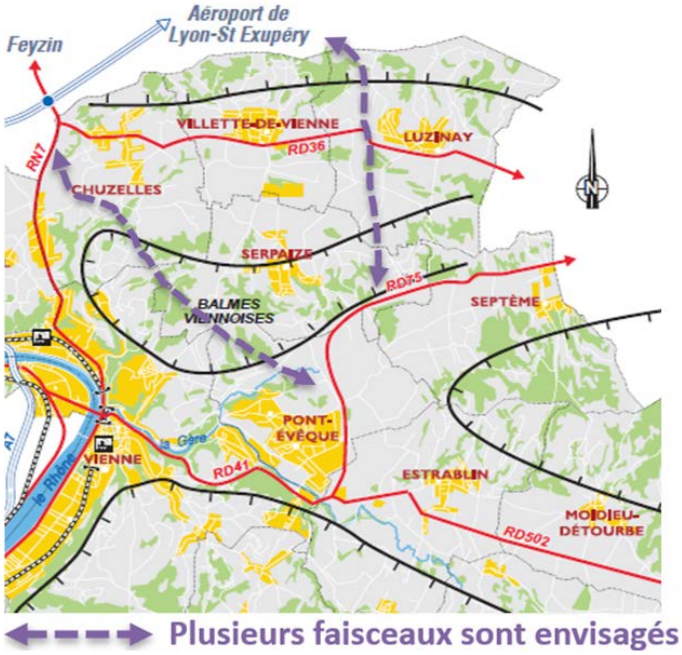


Figure 27 : Scénarios de liaison Est-Nord

A une échelle moins large, il est également projeté de réaliser **une traversée du Rhône en ouvrage aérien** afin de **faciliter les échanges entre la vallée et les espaces péri-rhodaniens**, en optimisant la qualité des réseaux routiers Est-Ouest qui irriguent le milieu rural. La carte ci-dessous expose les franchissements actuels de la vallée du Rhône.

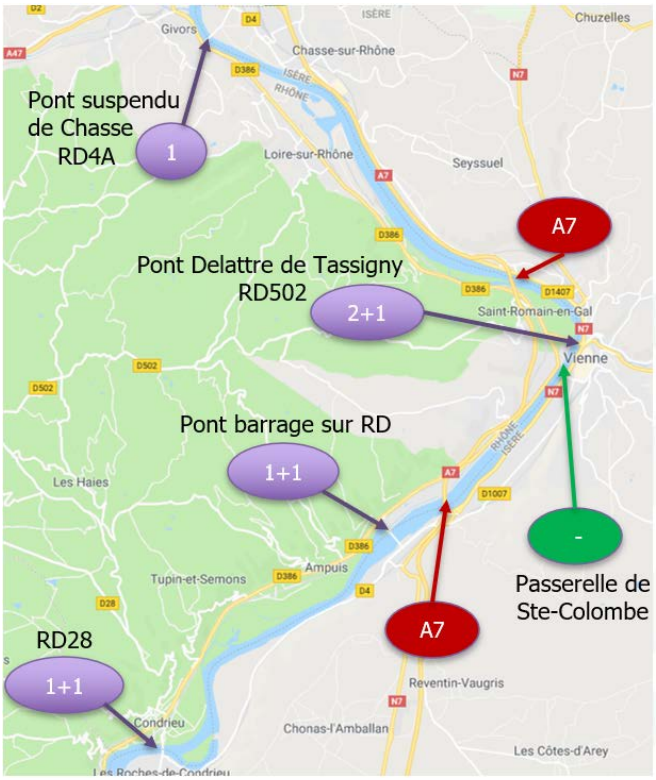


Figure 28 : Localisation des franchissements actuels du Rhône

Ce projet est également inscrit dans le précédent PDU de ViennAgglo. L'emplacement, encore non déterminé, doit être choisi de sorte à améliorer les franchissements du Rhône dans les secteurs où le trafic est le plus important, notamment au niveau d'Ampuis. Le lancement d'une étude de faisabilité permettra de déterminer plus précisément son emplacement.

Enfin, plusieurs études de circulation ont été ou vont être réalisées sur les communes de Vienne et Chasse-sur-Rhône.

L'étude mobilité sur le centre-ville de Vienne s'inscrit dans le programme « Action cœur de ville », afin de **redynamiser son centre**. L'étude est ainsi destinée à établir un diagnostic des flux dans le centre-ville et à formuler des propositions d'actions permettant de résoudre les dysfonctionnements constatés (tranche optionnelle). L'objectif est de **réduire la part des véhicules polluants** en ville.

Sur la commune de **Chasse-sur-Rhône**, plusieurs études de circulation ont été réalisées en 2016 dans le cadre de la maîtrise d'œuvre portant sur la **requalification de la route de Givors** (ZI Islon). L'objectif de ces études est d'évaluer les impacts de ce projet sur l'écoulement du trafic et d'envisager les aménagements nécessaires pour optimiser la mise en œuvre. Les scénarios évoqués sur le secteur de la ZI d'Islon apaiseraient certaines voiries, mais renforceraient la charge de trafic sur d'autres routes, comme la RD4a entre Chasse-sur-Rhône et Givors.

En 2018, l'analyse du **plan de circulation** de plusieurs autres secteurs de la commune de Chasse-sur-Rhône a été réalisée dans le but de pacifier davantage le trafic, d'améliorer la circulation des modes actifs et de fluidifier les courses des transports collectifs.

Il s'agit des secteurs **centre-bourg**, **Mistral** et **Mitterrand/De Gaulle**. L'étude a résulté sur la **création d'un aménagement pour les modes actifs**, route de Givors, pour permettre une **liaison sur la ViaRhôna.**

Au-delà des études de circulations, plus globalement, la commune de Chasse sur Rhône mène le programme « Petite Ville de demain » sur son territoire.

4.1.3 LE RESULTAT DE L'ETUDE D'OPPORTUNITE DE CREATION D'UNE ZFEM

4.1.3.1 Le contexte

Le périmètre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise a intégré le territoire de Vienne Condrieu Agglomération.

Ce PPA, dit PPA 3, intègre un plan d'action partenarial et multi-thématiques, avec des actions dans les domaines de la mobilité et des déplacements, de l'urbanisme, du bâtiment et des activités agricoles et industrielles.

L'un des défis inscrit dans le plan d'action du PPA 3 est de « limiter l'accès des véhicules les plus polluants aux zones denses » et l'une des actions rattachées est de « renforcer et d'étudier l'extension géographique de la Zone à Faibles Emissions Mobilité (ZFEm) de Lyon.

À l'instar des « low emission zones » largement déployées en Europe (230 LEZ ont été créées depuis près de 20 ans), les ZFEm sont des espaces mis en œuvre par des collectivités sous PPA où la circulation de certains véhicules est différenciée selon leur niveau de pollution.

Par application de l'article L.2213-4-1 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), ces collectivités peuvent mettre en œuvre une ou plusieurs ZFEm sur tout ou partie de leur territoire. Les véhicules doivent pouvoir être identifiés au sein de ces zones, par application de l'article R.318-2 du Code de la route, par leur certificat qualité de l'air, dénommé vignette Crit'Air, donnant leur classe « environnementale ».

Conformément aux termes de l'article 86 de la LOM, l'instauration d'une ZFEm est obligatoire pour les territoires où les normes qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière, ce qui est le cas pour la zone administrative de surveillance de la qualité de l'air de l'agglomération lyonnaise, ce qui signifie que toutes les communes de Vienne Condrieu Agglomération étaient potentiellement concernées (sauf Meyssiez).

En vertu des dispositions de l'article 85 de la LOM qui le lui imposait, Vienne Condrieu Agglomération a donc fait réaliser en 2022, une étude d'opportunité portant sur la création, sur tout ou partie du territoire, d'une ou plusieurs zones à faibles émissions mobilité.

4.1.3.2 Les scénarios étudiés

L'étude d'opportunité, réalisée par Atmo Auvergne Rhône-Alpes et jointe en annexe, a consisté à étudier quatre scénarios différentiés qui prenaient tous en compte un taux de report modal de 4%, un taux de fraude de 6% et un taux de dérogation de 10% :

- Les deux premiers scénarios étaient des scénarios « a minima » pour les VUL/PL et VP avec l'interdiction à partir de 2023 des véhicules de CQA[7] 5 et non conformes, puis des CQA 4 en 2024 et des CQA 3 en 2025 avec une variation du périmètre : ensemble de l'EPCI pour le scénario 1 et périmètre central (communes de la vallée du Rhône) pour le scénario 2.
- Le scénario 3 se basait sur le calendrier de la Loi Climat et Résilience qui interdit au 1er janvier 2025 dans certaines zones, où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées, la circulation des véhicules les plus polluants. Vienne Condrieu Agglomération n'est pas concernée par cette obligation de la loi mais de nombreux territoires de la Région le sont.
- Le scénario 4 est le plus ambitieux avec une sortie du diesel en 2026 pour les VUL et PL avec l'interdiction des CQA 2 et plus. Pour les VP, ce scénario interdit les véhicules CQA 3 et plus à partir de 2025 et les CQA2 à partir de 2026.

[7] *Le CQA (Certificat à la Qualité de l'Air) ou Crit'Air est un dispositif qui facilite l'identification des véhicules les moins polluants par le biais de la vignette sécurisée de couleur "Crit'Air" apposée sur tous les véhicules immatriculés.*

L'impact de ces différents scénarios a été étudié en évaluant les réductions d'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre par rapport à un scénario tendanciel.

4.1.3.3 Les conclusions de l'étude

L'étude a mis en évidence qu'il n'était pas nécessaire de mettre en place une ZFEm considérant que :

- L'atteinte des objectifs réglementaires fixés par le Plan National de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques (PREPA) pour le NO_2 n'implique pas la mise en place d'une ZFEm au regard des émissions du territoire.
- La mise en place d'une ZFEm agit principalement pour le NO_2 au même titre que les autres actions du PCAET et du PDM telles que la réduction de la vitesse sur les grands axes circulés, le développement des modes actifs et des transports collectifs ou encore l'incitation à la pratique du covoiturage.

4.1.4 UN DEPLOIEMENT DES SYSTEMES DE MOTORISATION PLUS PROPRES

4.1.4.1 Les infrastructures de recharge de véhicules électriques (IRVE)

Le déploiement d'IRVE est une compétence transférable aux syndicats d'électricité ou aux EPCI. Certaines communes du territoire ont d'ailleurs transféré leur compétence.

Sur le territoire, le déploiement des bornes de recharges publiques peut s'opérer via trois structures :

- Via le **TE38** (Territoire d'Energie Isère, ex SEDI) pour les communes de la rive gauche (Jardin, Moidieu-Détourbe, Pont-Evêque, Reventin-Vaugris, Septème, Seyssuel).
- Via le **SYDER** (Syndicat Départemental d'Energies du Rhône) pour les communes de la rive droite (Tupin-et-Semons, Ampuis, Condrieu, Echalas, etc.).
- Via la **CNR** pour des projets de déploiement le long de Rhône (par exemple sur le parking de la piscine de Saint-Romain-en-Gal).

En parallèle, **la commune de Vienne collabore avec Engie** afin de déployer des bornes au sud de son territoire.

L'agglomération compte **une vingtaine de bornes**, principalement de puissance lente ou standard (>=22 kW). Il apparaît que ces installations en services sont **assez peu fréquentées** aujourd'hui.

4.1.4.2 Vers un développement de la filière hydrogène ?

La Région Auvergne-Rhône-Alpes (AURA) a lancé le projet **Zéro Emission Valley** (ZEV) pour la réussite de la filière hydrogène dans toute la région. L'ambition de cette démarche serait de bénéficier d'un parc de **1'000 véhicules à hydrogène**, de **20 stations de recharge** à hydrogène et de **15 électrolyseurs**[8] d'ici 2023.

La Région a également lancé un appel à projet fin septembre 2019 pour le développement de la pratique du **vélo hydrogène** sur des territoires engagés avec une politique touristique autour de l'itinérance vélo.

En parallèle, l'agglomération a décidé d'expérimenter la filière hydrogène et a répondu à l'appel à projet régional H2[9], lancé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et l'ADEME.

Vienne Condrieu Agglomération réfléchit également à l'implantation d'une station hydrogène ou multi énergie sur son territoire.

[8] *Equipements permettant la production de l'énergie issue de l'eau et de l'électricité.*

[9] *L'appel à projet H2 est établi en application des mesures visant à déployer des écosystèmes territoriaux de mobilité hydrogène, sur la base du déploiement de flottes de véhicules professionnels*.

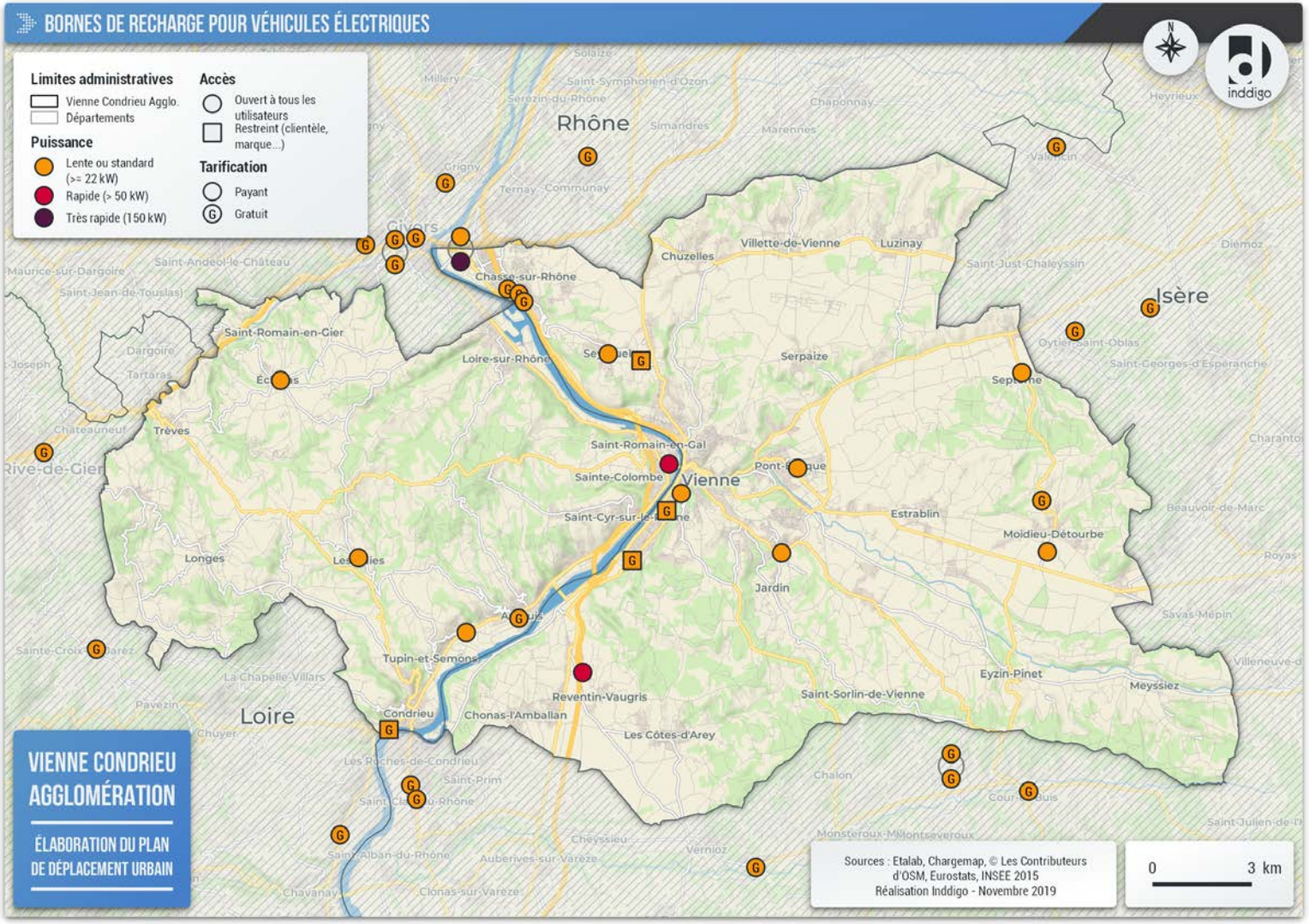


Figure 29 : Localisation des bornes IRVE en 2019

4.2 LES TRANSPORTS COLLECTIFS ROUTIERS ET FERRES

4.2.1 LE RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN

4.2.1.1 Avant le 1er septembre 2022

Le territoire est en partie desservi par le réseau **L'va**[10] (Lignes de Vienne et Agglomération), constitué de **neuf (9) lignes régulières**.

Parmi ces lignes, huit (8) sont héritées de ViennAgglo et permettent la desserte de cinq communes : Vienne, Pont-Evêque, Estrablin, Chasse-sur-Rhône et Seyssuel. Ainsi, ces 8 itinéraires permettent de desservir **Vienne et son pôle urbain** ainsi que **Chasse-sur-Rhône**.

Les communes situées au Sud du territoire ou hors vallée ne sont donc pas desservies par un transport collectif régulier.

A l'échelle extra communale, la ligne 134 permet une liaison entre **Condrieu et Givors**, de 6h à 22h30.

En complément[11], **trois services de transport à la demande** (TAD) ont été déployés sur l'agglomération. L'VA sur demande fonctionne de façon zonale, essentiellement **en rabattement** vers quelques points d'arrêts « stratégiques » (dont la gare de Vienne). Ces services de TAD concernent **toutes les communes du territoire**, et sont accessibles aux actifs, particuliers et PMR présentant un handicap moteur.

D'une manière générale, **la fréquentation** sur l'ensemble du réseau est **bonne** et progresse régulièrement, et **plus vite que l'offre**.

De plus, le rabattement sur la gare de Vienne permet une **bonne correspondance avec l'offre de TER**.

---

[10] *Ce réseau est resté en fonction jusque fin août 2022. Le nouveau réseau a été mis en place au 1er septembre 2022 dans le cadre de la nouvelle DSP.* https://www.vienne-condrieu-agglomeration.fr/nos-services-au-quotidien/deplacements/transport-en-commun/bus-lva/

[11] *Dans le cadre de la nouvelle DSP, le service TAD a évolué avec la mise en place de la « navette L'va » depuis le 25 avril 2022.* https://www.vienne-condrieu-agglomeration.fr/nos-services-au-quotidien/deplacements/transport-en-commun/navette-lva/

4.2.1.2 Depuis le 1er septembre 2022

Postérieurement à l'élaboration du diagnostic du PDM, le réseau a été restructuré et un nouveau réseau urbain est entré en fonction le 1er septembre 2022.

Le nouveau réseau L'va comprend huit lignes de bus régulières qui desservent les communes de Chasse-sur-Rhône, Estrablin, Jardin, Pont-Évêque et Vienne.

- **Ligne 1** : Estressin Centre commercial - Stade de Malissol.
- **Ligne 2** : Hôpital Gérontologie - Collège de l'Isle.
- **Ligne 3** : Collège Grange - Malissol La Gère.
- **Ligne 4** : Collège Brassens - Gare de Vienne.
- **Ligne 5** : Gare de Givors Ville - Centre commercial Escalières (Chasse-sur-Rhône).
- **Ligne 6** : Gare de Vienne - Hauts de Vienne.
- **Ligne 7** : Gare de Vienne - Estrablin (Perrière Le Bois Balay).
- **Ligne 8** : Gare de Vienne - Sainte-Colombe (Clinique Trénel.

La ligne 5 entre Givors et Chasse-sur-Rhône relie les deux rives du Rhône et facilite la mobilité inter-rives au nord du territoire.

La ligne régulière 134, entre la gare de Givors Ville et Condrieu (La Maladière), longe le Rhône en rive droite et dessert les communes de Ampuis, Condrieu, Loire-sur-Rhône, Saint-Cyr-sur-le-Rhône, Sainte-Colombe, Saint-Romain-en-Gal et Tupin-et-Semons.

Afin de ne pas pénaliser les actifs et de favoriser l'usage du réseau pour les déplacements de loisirs, l'offre reste inchangée durant toute l'année, sauf de mi-juillet à fin août.

Le service de transport à la demande a été modernisé et est devenu **la Navette L'va.** Elle propose désormais des trajets (allers simples et/ou allers retours) adaptés au quotidien des habitants (notamment vers les zones d'emplois, vers les zones de commerces et les marchés et vers les établissements de santé) avec une organisation en quatre zones géographiques distinctes : rive droite Gier, rive droite Rhône, rive gauche Nord et rive gauche Sud.

Les scolaires n'ont pas accès à la Navette L'va pour les trajets réalisés dans le cadre de leurs trajets domicile-établissement scolaire. Ils peuvent cependant l'utiliser pour leurs loisirs le mercredi après-midi, le samedi ou durant les vacances scolaires.

La Navette L'va se veut être un véritable complément aux lignes régulières de transports en commun car elle permet des connexions avec les lignes du réseau de bus urbain (lignes 1 à 8) et avec les lignes TER.

Une nouvelle offre de covoiturage a également été mise en place, en lien avec l'opérateur Klaxit, avec un ciblage sur les trajets réguliers, notamment les trajets domicile-travail.

---

[12] *Carte du réseau en fonction jusque fin août 2022. Le nouveau réseau a été mis en place le 1er septembre 2022. https://www.vienne-condrieu-agglomeration.fr/nos-services-au-quotidien/deplacements/transport-en-commun/bus-lva/*

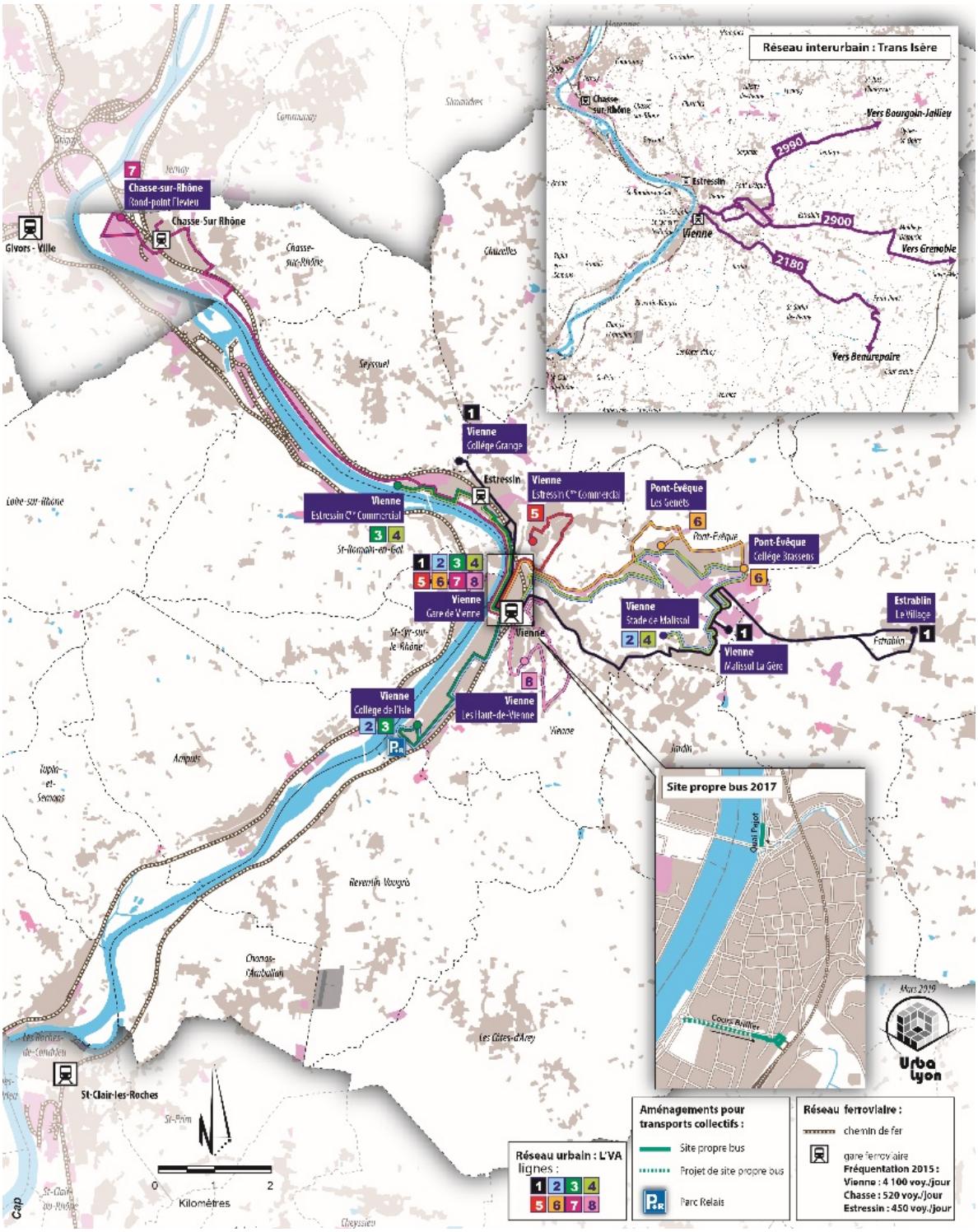


Figure 30 : Schéma du réseau L'va en 2019[12]

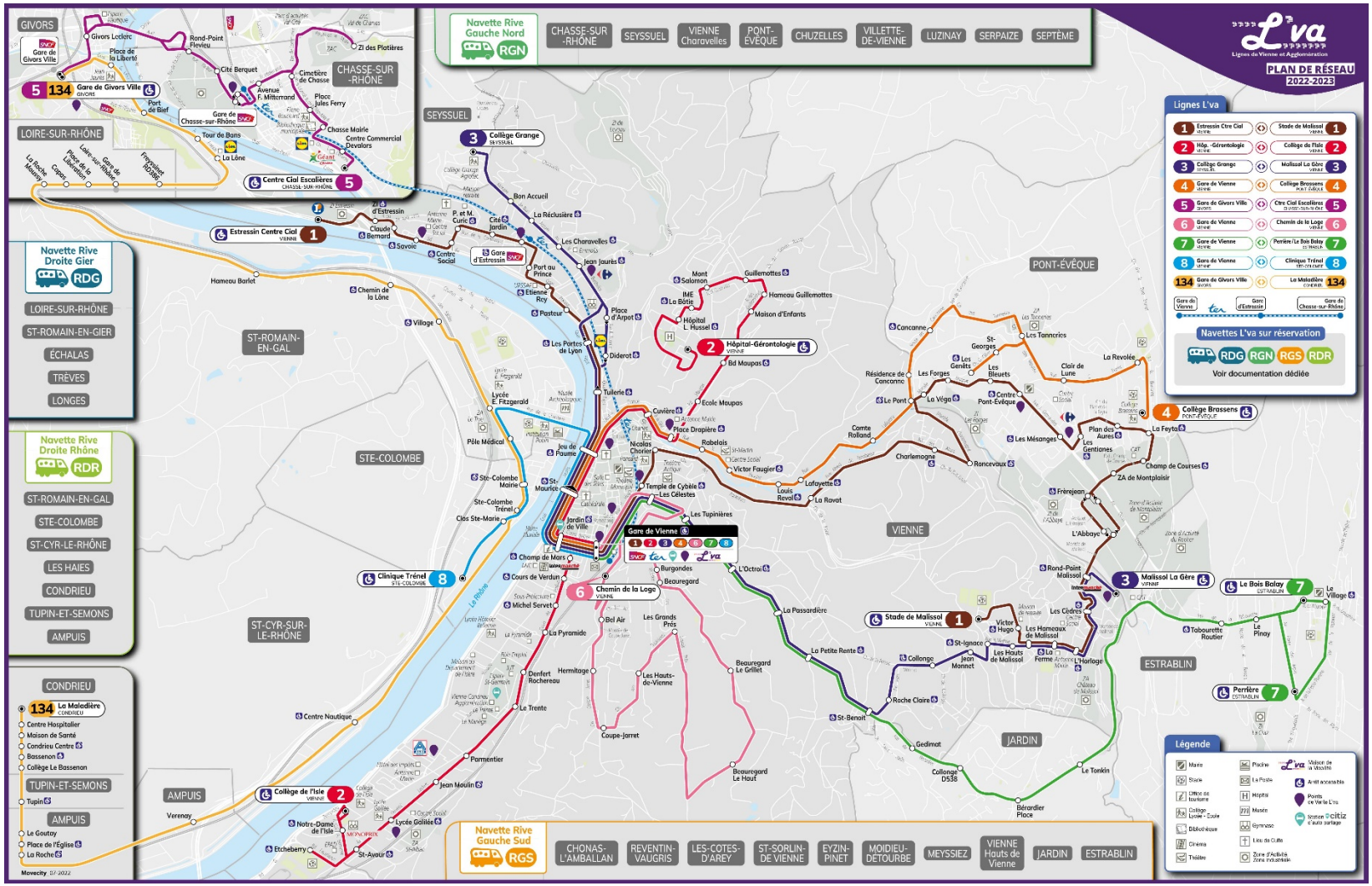


Figure 31 : Plan du réseau L'va en service depuis le 1er septembre 2022

4.2.1.3 Focus sur l'offre

Le réseau en rive gauche, correspondant à l'ancien périmètre de Vienne Agglo, présente globalement de bonnes performances. Le taux de couverture est bon, avec notamment des kilomètres qui ont baissé depuis 2014 et des voyages/recettes qui ont progressé de plus de 10%.

Au total, ce sont près de 930'000 kilomètres qui ont été réalisés en 2019, comprenant à la fois les kilomètres commerciaux et non-commerciaux (haut le pied…). La progression est franche et plutôt régulière depuis 2013.

Le réseau en rive droite a été utilisé par près de 363'000 voyageurs en 2019, avec une forte part de voyageurs scolaires.

Au total, ce sont près de 235'000 kilomètres qui ont été réalisé sur les courses en lignes régulières, et 365'000 km sur les lignes scolaires.

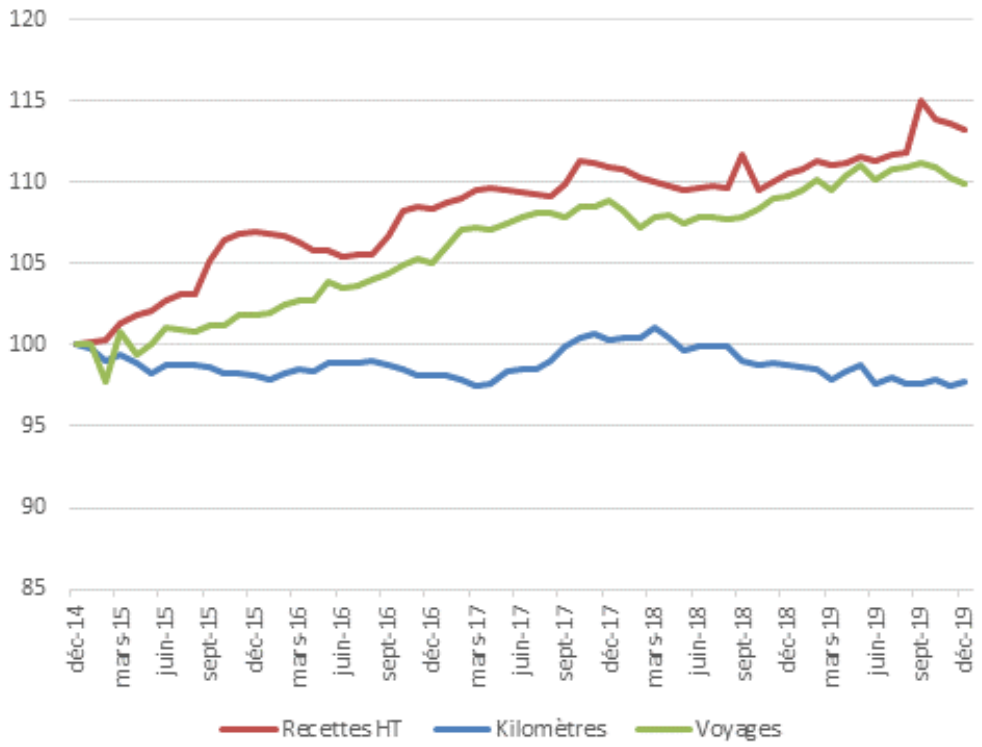


Figure 32 : Evolution en 12 mois glissants des voyages, des kilomètres et des recettes du réseau L'va (base 100 en décembre 2014)

Sur le centre-ville de Vienne, la desserte en transports en commun borde le centre-ville, mais est absente dans l'hypercentre. Toutefois, sept arrêts de bus sont situés à moins de 750 mètres de la mairie.

Aux lignes communautaires s'ajoutent six lignes du réseau Cars Région (ex : Transisère), qui desservent trois arrêts du centre-ville en semaine. Ainsi, près de 220 véhicules/jours de transport collectif circulent sur la RN7 et près de 270 sur le cours Brillier.

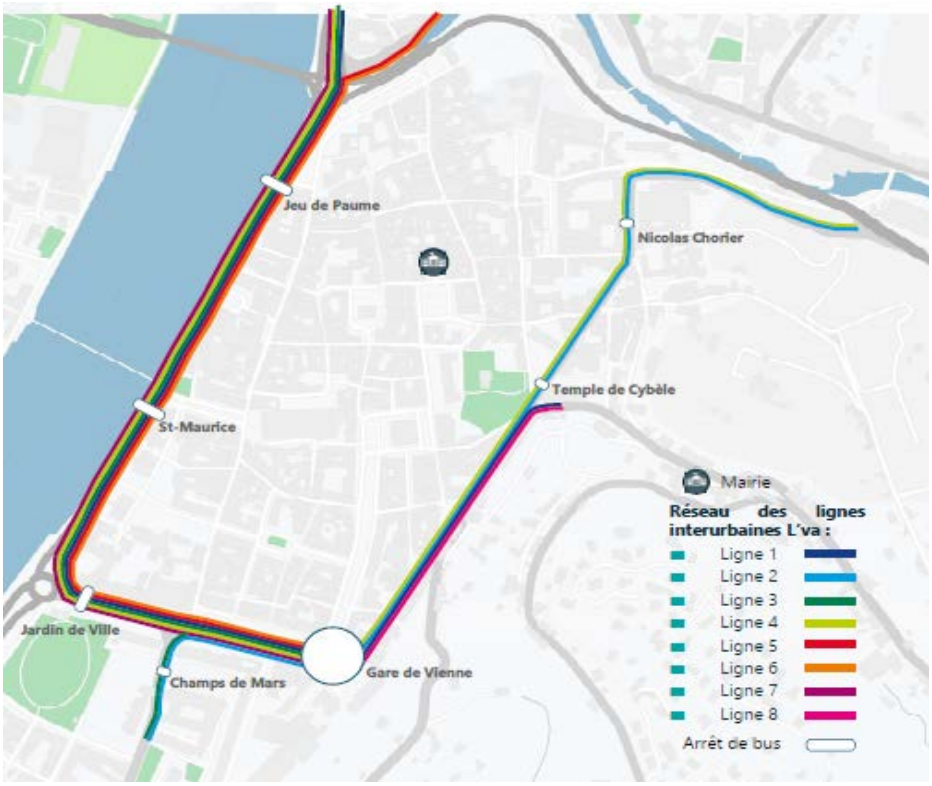


Figure 33 : Lignes et arrêts du réseau transurbain (Egis, 2019)

4.2.1.4 Des leviers d'optimisation du réseau

La configuration de la voirie et la circulation importante dans la vallée du Rhône impacte directement le réseau et sa vitesse commerciale, plus particulièrement à Vienne. A ce titre, il a été expérimenté un premier couloir de bus sur le Cours Brillier.

Les conditions de desserte des zones d'activité, en particulier tôt le matin et tard le soir, devront également être réinterrogées, y compris en intermodalité avec le train.

Le réseau actuel est actuellement la juxtaposition des services en place avant la fusion des intercommunalités. L'élaboration du PDM est l'occasion de contribuer à l'ajuster dans une approche plus globale. La mise en place d'un seul délégataire janvier 2022 facilitera ce dessein.

L'offre de TAD sera probablement à repenser et à moderniser, afin d'assurer un meilleur service dans les communes non desservies par des lignes régulières.

4.2.2 LE RESEAU TER

Vienne Condrieu Agglomération dispose de trois gares, à Chasse-sur-Rhône, Vienne Estressin et Vienne Centre.

La population a également potentiellement accès aux gares voisines de Givors-ville, de Saint-Clair-les-Roches et de Rive-de-Gier.

Un projet de réouverture d'une halte ferroviaire à Reventin-Vaugris a fait l'objet en 2021 d'une étude d'opportunité financée par la Région Auvergne Rhône-Alpes et menée par SNCF Réseau. Une étude urbaine sur le secteur menée par Vienne Condrieu Agglomération est en cours afin d'imaginer les aménagements connexes à la halte pour accueillir les futurs voyageurs (aménagement pour assurer l'intermodalité).

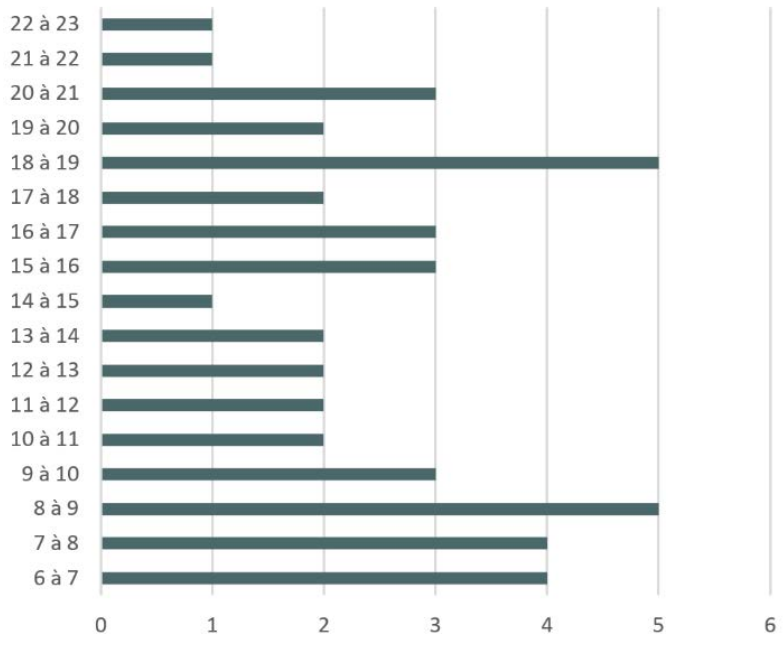


Figure 34 : Nombre de trains par tranche horaire et par jour en période scolaire dans le sens Vienne - Lyon

Historiquement, l'offre en TER sur le territoire s'est stabilisée depuis 2012, après une forte amélioration en 2008. Le cadencement est aujourd'hui significatif et les temps de trajets sont compétitifs avec ceux réalisés en voiture.

En termes d'usage, la fréquentation continue d'augmenter, avec en moyenne +4% entre 2012 et 2015[13]. Le TER s'avère être fréquemment utilisé par les actifs travaillant dans la métropole de Lyon (16%), particulièrement sur Lyon et Villeurbanne qui bénéficient de gares ferroviaires d'envergure.

Aux heures de pointe, pour les actifs de Vienne Condrieu Agglomération travaillant dans le cœur de l'agglomération lyonnaise, la saturation des rames dégrade significativement le confort des usagers et l'attractivité du service.

De plus, l'intermodalité peut s'avérer contraignante avec une saturation de l'offre de stationnement autour de plusieurs gares, plus particulièrement à Vienne Estressin, où l'offre est très réduite (tableau ci-dessous). Le stationnement vélo est lui aussi encore assez peu développé hormis sur la gare de Vienne, sur ces espaces qui constituent de véritables lieux d'intermodalité.

Gares	Nombre de places de parking automobile	Nombre de lignes de bus/car en gare ou à proximité	Nombre de places de consignes collectives TER + vélos	Nombre de places de consignes individuelles TER +vélos	Accroches vélos	Réseau urbain de desserte	Desserte TER	SDA – Ad'ap (critère et avancement)
Vienne	400/450	13	72		10	L'VA	72	1- réalisé
Vienne Estressin	15/20	2		8		L'VA	20	
Chasse-sur-Rhône	150/200	1		4	10	L'VA	20	
Givors Ville	600	10	48		10	TCL	107	1-réalisé
Givors Canal	120	4	4			L'VA		
Rive de Gier	305	5	48		4	STAS	107	1-réalisé
St-Clair-les-Roches	400/450	3	48			TPR	40	1-Etudes en cours

Figure 35 : Caractéristiques des gares sur et à proximité du territoire (Source : SMT AML, Plan d'actions intermodalités 2019-201, Cahier de bassin « Vallée du Rhône » / Région Auvergne-Rhône-Alpes)[14]

[13] A Chasse-sur-Rhône, hausse de la fréquentation de +62% entre 2010 et 2018 (source : Commune de Chasse-sur-Rhône).

[14] Nota Bene : le SMT AML est en train de procéder à une analyse des aires de chalandise des gares.

Figure 36 : De gauche à droite : stationnement illicite à Chasse-sur-Rhône - Saturation du parking de Vienne Estressin

Figure 37 : Intermodalité train + vélo à Saint-Clair-les-Roches et à Givors-Ville

4.2.2.1 La gare de Vienne centre, principale gare du territoire

La **gare de Vienne** est la principale gare du territoire, elle comptabilise plus de **4'700 montées/descentes** en JOB (jours de semaine). C'est une gare avec autant de montées que de descente à la fois émettrice et réceptrice.

Les usagers de cette gare sont principalement des usagers réguliers, pour des déplacements à l'échelle locale :

- Des déplacements domicile-travail (46%).
- Des déplacements domicile-étude (24%).
- Des déplacements pour le motif loisir (14%).

La commune émettrice est logiquement **Vienne** (84%) et la commune réceptrice est **Lyon** (66%). Ainsi, la proximité de la gare avec le centre-ville permet aux usagers de se déplacer vers la gare principalement **à pied** (45%), bien qu'une partie importante des usagers se déplacent **en voiture** (39%). Une part non-négligeable des usagers viennent à la gare en **transports en commun** (10%).

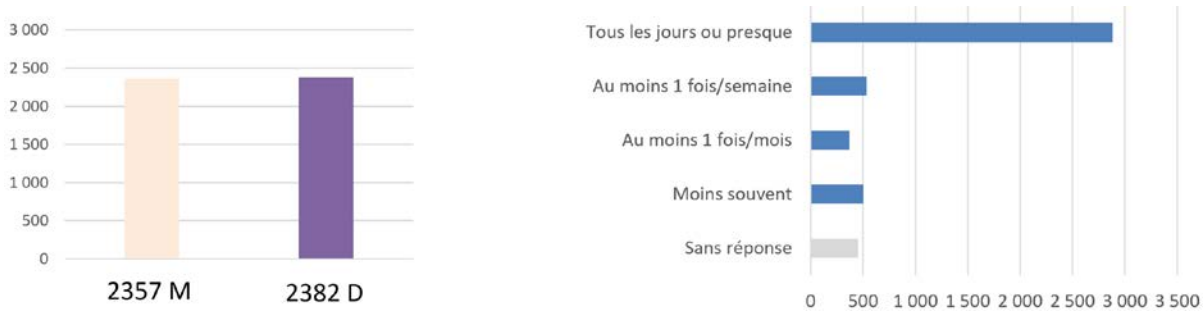


Figure 38 : De gauche à droite : Montées et descentes journalières de la gare de Vienne Centre - Fréquence d'utilisation de cette gare

Les gares de **Vienne Estressin** et **Chasse-sur-Rhône** sont bien moins fréquentées que celle de Vienne Centre : moins de 600 montées/descentes en JOB sont comptabilisés sur ces deux gares : **426 sur Vienne Estressin**, **582 sur Chasse-sur-Rhône**.

Ces deux gares sont plutôt **réceptrices**, avec davantage de descentes que de montées. Tout comme Vienne Centre, il s'agit principalement d'usagers réguliers utilisant le réseau ferré pour des déplacements domicile-travail (55%) ou domicile-étude (25%). La gare de Vienne Estressin capte principalement des habitants de **Vienne** (80%) travaillant sur **Lyon** (61%), alors que la gare de Chasse-sur-Rhône capte des habitants de **ladite commune** (49%) et **Seyssuel** (42%), travaillant également à **Lyon** (54%). Ces deux pôles d'échanges sont principalement accessibles via la **marche à pied** (de 44% à 50%) et en **voiture** (de 41% à 43%). L'usage des transports en commun est bien plus faible que sur la gare de Vienne Centre, puisqu'il n'est que de 3% à 6%.

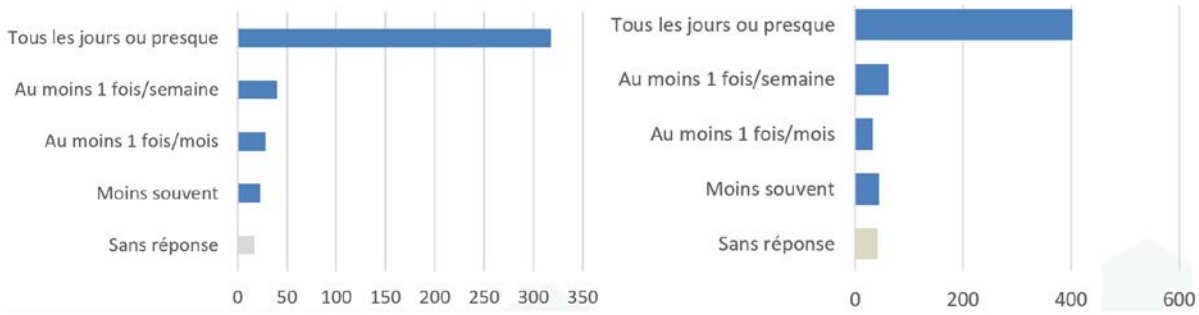


Figure 39 : Fréquence d'utilisation des gares

de Vienne Estressin (à gauche) et Chasse-sur-Rhône (à droite)

4.2.2.2 Analyse du trafic ferroviaire

Le trafic ferroviaire de voyageurs se fait via deux axes : l'axe Lyon – Saint-Etienne, qui est tangent à l'agglomération sur son extrémité Nord (passage par Givors) et l'axe Lyon-Valence qui traverse Vienne Condrieu Agglomération du Nord au Sud.

- **Sur l'axe Lyon – Valence**, le nombre de montées de voyageurs entre 2012 et 2016 en JOB a évolué **positivement** sur les gares de Chasse-sur-Rhône (+13%) et Vienne Centre (+10%), mais **négativement** sur la gare de Vienne Estressin (*source : enquêtes en gare de la région AURA*). Selon les comptages réalisés en 2016 sur une seule journée, le **taux d'occupation** des rames est **supérieur à 100%**.

  En jours de semaine, le taux d'occupation entre Vienne et Lyon sur la ligne Valence-Lyon Part-Dieu est de **140%**, avec 151 montées à Vienne. Le taux d'occupation est moins élevé sur la ligne Valence Lyon Perrache, avec tout de même un taux d'occupation situé entre **85% et 120%** (sur les horaires de 6h02, 6h38 et 7h38).

  Le samedi, le taux d'occupation est supérieur à **150%** sur l'axe Lyon Part-Dieu – Pierrelatte de 10h20 et de **116%** sur l'axe Pierrelatte – Lyon Part-Dieu de 7h45.

  Cette fréquentation importante, voire cette sur fréquentation est due à la compétitivité du trajet vis-à-vis de la voiture, mais aussi à la ponctualité du trajet, notamment sur la ligne Lyon-Vienne, où le **taux de ponctualité** était de **93,9%** en 2019[15].

- Sur **l'axe Lyon – Saint-Etienne**, aucune gare de l'agglomération n'est desservie, mais les gares à proximité, captant des habitants du territoire, le sont. Il s'agit des gares de Givors Canal, Givors Ville et River de Gier. La **fréquentation** entre 2012 et 2016 a **augmenté** sur l'ensemble de ces gares, avec une grande partie des voyages qui se font à la gare de Givors-ville. Cette augmentation est d'autant plus marquante qu'il n'y a eu **aucune modification de fréquence** entre ces deux périodes.

  Les déplacements vers **Lyon** sont très **importants** à partir de la gare de Givors, avec un taux d'occupation de **222%** (351 montées à 8h18). C'est également le cas pour les trains entre Saint-Etienne et Lyon-Perrache, avec toutefois un taux d'occupation moindre de **80% à 100%** (sur les trajets entre 7h et 9h).

---

[15] *Calculé à partir des trains accusant un retard de plus de 5'59 à la gare terminus. Données de la Région.*

Logiquement, les déplacements du retour en fin de journée vers la vallée du Gier ne sont pas négligeables, puisque le taux d'occupation entre Givors Ville et Rive du Gier est supérieur à **100%** à 19h10.

Le taux de ponctualité sur cette ligne est de **91,1%** fin septembre 2019.

En **rive droite**, la voie ferrée entre **Givors et Nîmes** est aujourd'hui utilisée pour le **transport de marchandises**, avec environ **40 circulations par jour**. Auparavant, cet itinéraire d'environ **250 kilomètres** était également utilisé pour le transport de voyageurs, jusqu'à sa **fermeture en 1973**. Cette ligne passe par treize communes, dont **Givors** et **Condrieu**, avec une vitesse maximale autorisée de 130 km/h. Son raccordement avec la rive gauche s'effectue au niveau de Chasse-Givors.

Figure 40 : Ancienne gare de Condrieu (source : archives SNCF)

4.2.3 LE RESEAU INTERURBAIN DE TRANSPORTS EN COMMUN

Le réseau interurbain concerne les lignes de transports collectif n'étant pas établie dans leur totalité sur le ressort territorial de Vienne Condrieu Agglomération. Celle-ci sont alors gérées par la Région AURA.

En **rive gauche**, les Cars Région Isère offrent depuis Vienne, principalement à usage des scolaires, des liaisons en direction de Beaurepaire, de Bourgoin-Jallieu et de La Côte Saint-André (correspondance possible pour Grenoble). Elles assurent entre 5 et 6 AR par jour en période scolaire.

Figure 41 : Plan du réseau sur le département Isérois (source : Région AURA)

Le territoire est également desservi par Ligne 111 déployée par les Cars du Rhône et qui relie Vienne à Vénissieux, en passant par Chuzelles. Elle fonctionne tous les jours à raison de 21 courses/jour en semaine, avec un temps de trajet de 1h15.

Aujourd'hui, Vienne n'est plus desservie par les réseaux de cars Blablabus (anciennement Ouibus) et Flixbus. Il est également à noter qu'il n'existe aucune ligne directe entre Givors et Vienne.

En direction du département de la Loire, la ligne 131 Vienne – Maclas, offre une desserte de Saint-Romain-en-Gal, Sainte-Colombe, Saint-Cyr-sur-le-Rhône, Ampuis, Tupin-et-Semons, Condrieu, Saint-Clair-sur-Rhône, Vérin, Saint-Michel-sur-Rhône, Chavanay, Pélussin et Roisy. Elle fonctionne toute l'année du lundi au samedi, avec 4 à 5 A/R par jour en semaine et 2 A/R le samedi.

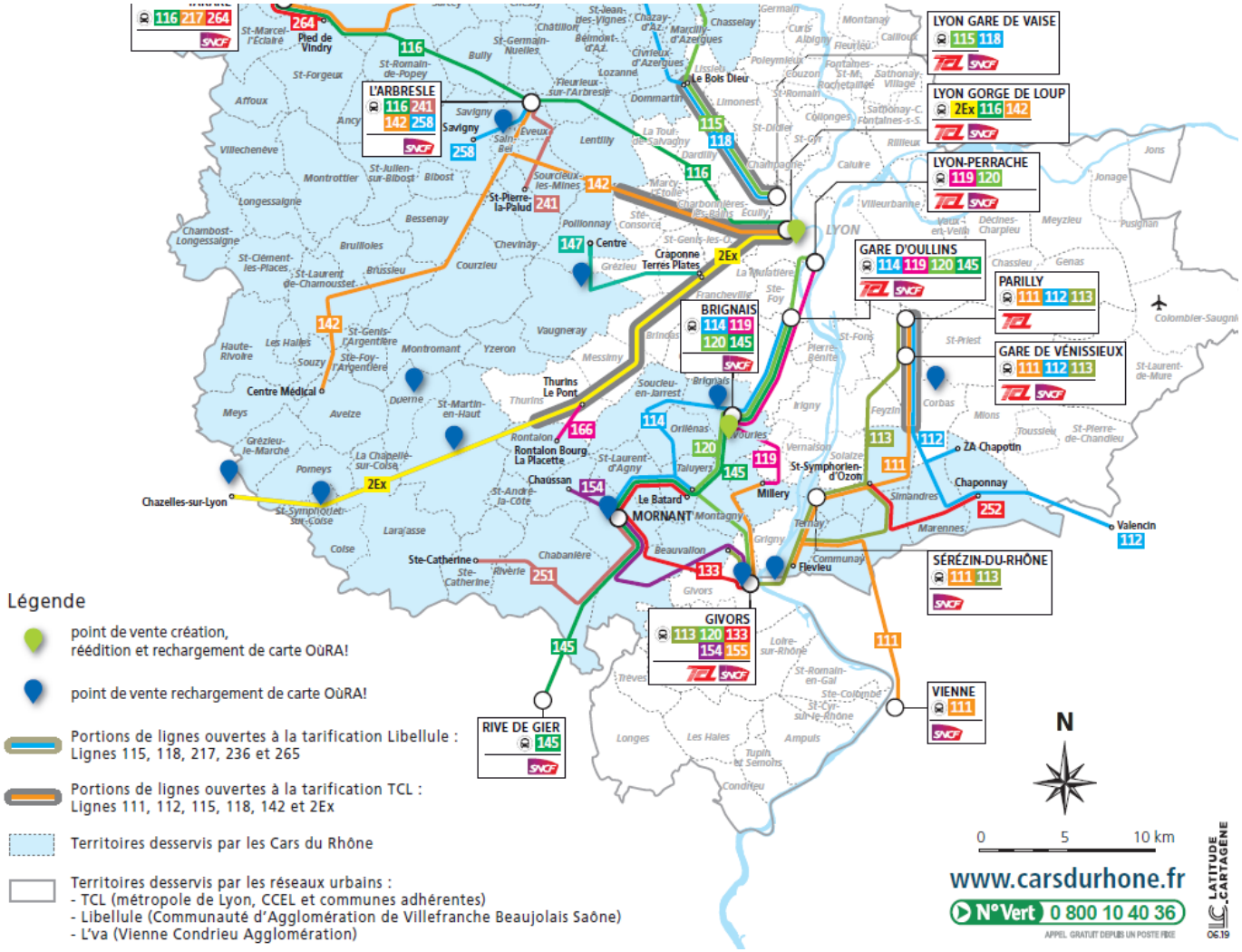


Figure 42 : Plan du réseau sur le département du Rhône

La ligne découverte 131, permet de découvrir le cœur du Parc du Pilat. Elle dessert Lyon, Vienne, Condrieu, St Clair du Rhône, Chavanay, Pélussin, et Pilat secteur des Crêts. Elle circule tous les dimanches de juin à septembre avec deux allers à 8h et 12h et un retour en fin d'après-midi. Il est également possible de transporter son vélo gratuitement avec réservation.

D'une manière, il est relevé une marge de progression concernant la connaissance du réseau, et des améliorations possibles dans les liaisons avec les territoires voisins.

En ce qui concerne l'intermodalité, le pôle d'échange multimodal en gare de Vienne est idéalement situé car il est accessible pour la plupart des modes de déplacements. Une maison de la mobilité est également située dans cette gare. Le parking relais (P+R) de 80 places implantées au Sud de Vienne (à trois kilomètres du centre-ville) n'est que peu utilisé, bien qu'il soit desservi par deux lignes du réseau communautaire.

Sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération, l'information sur les différentes solutions de mobilité se fait à travers :

- Le site internet Ourà Auvergne Rhône Alpes (https://www.oura.com/) qui propose un calculateur d'itinéraires multimodal (prise en compte des lignes urbaines et des lignes interurbaines), les services accessibles avec la carte Oùra (P+R, autopartage, services vélos…).
- Le site Itinisère (https://www.itinisere.fr/) qui propose un calculateur d'itinéraires multimodal (prise en compte des différents modes de déplacement).
- Le site L'va (www.lva-mobilite.fr), qui propose également un calculateur d'itinéraires, et expose les différents services accessibles (location vélos, covoiturage…).
- Le site internet de Vienne Condrieu Agglomération (https://www.vienne-condrieu-agglomeration.fr/nos-services-au-quotidien/deplacements/) qui centralise les informations sur le covoiturage (lien vers Mov'ici, recensement des aires, lien vers les tarifs proposés par la ville de Vienne), l'autopartage (explications sur le principe et lien vers Citiz), les transports en commun (réseau L'va, TC scolaires, train…), les cycles (lien vers le schéma directeur vélo, lien vers la location de vélo, le stationnement et les itinéraires à découvrir), un renvoi sur les calculs d'itinéraires Oùra et Itinisère, un renvoi sur l'offre de stationnement.
- Agglomag, le magazine de Vienne Condrieu Agglomération qui est distribué dans toutes les boîtes aux lettres des habitants du territoire.

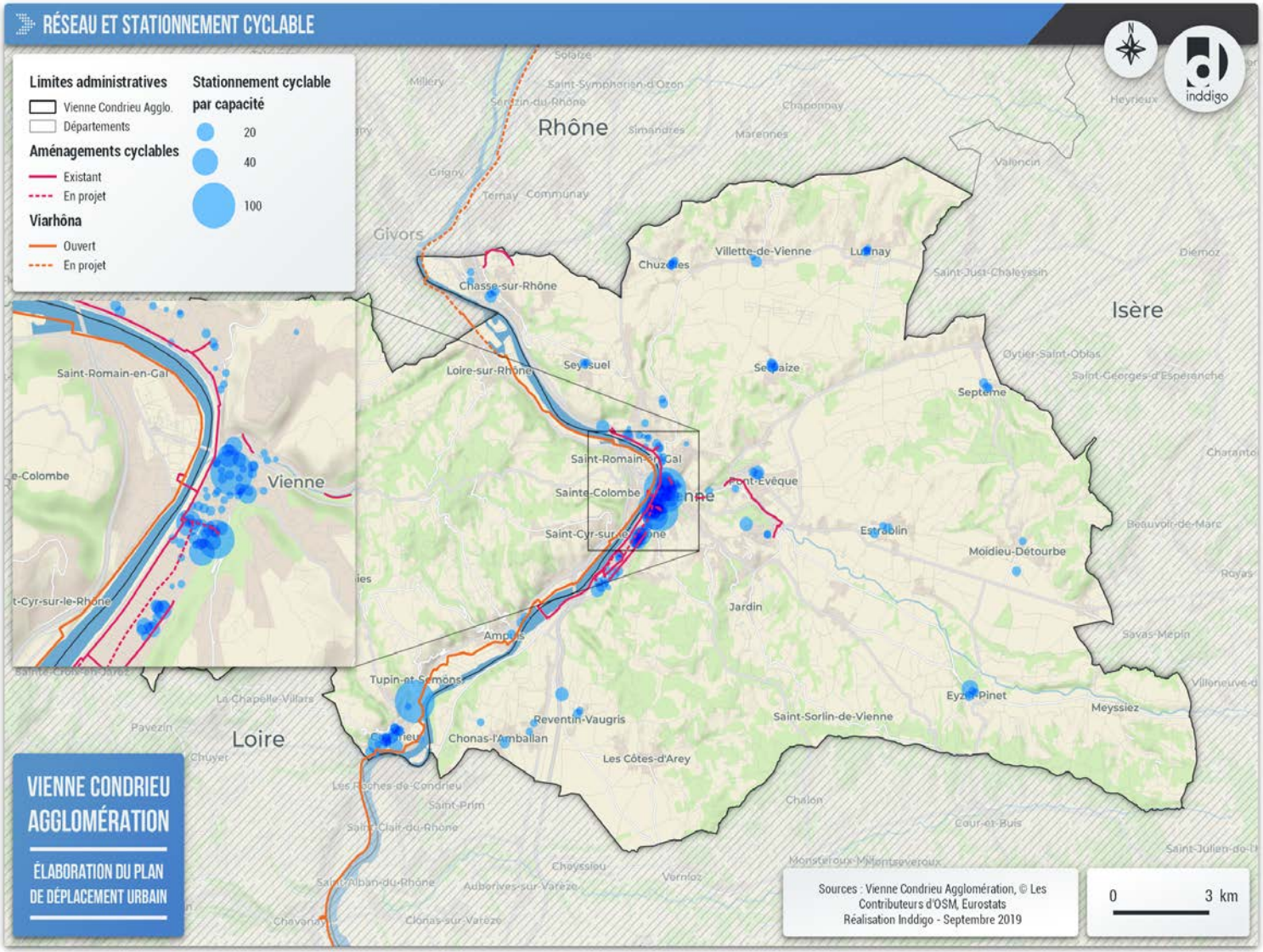


Figure 43 : Déploiement du réseau et des stationnements cyclables à fin 201

4.3 LES MODES ACTIFS ET L'ACCESSIBILITE

4.3.1 UN DEVELOPPEMENT AMORCE DEPUIS UNE QUINZAINE D'ANNEES, A L'ECHELLE LOCALE

Le développement des modes actifs sur l'agglomération s'est fait depuis 2010, via une politique cyclable assez volontariste :

- Le développement d'aménagements cyclables : 45 kilomètres en 2019, principalement le long d'un axe Nord-Sud en lien avec la ViaRhôna.
- L'installation de plus de 450 arceaux en rive gauche.
- Aménagement en voie verte de la passerelle Sainte-Colombe.
- Développement d'un service de location de vélos auprès des particuliers et via les entreprises.
- Création de 175 places de stationnement sécurisées et individuelles dans le centre-ville de Vienne, via des consignes en rez-de-chaussée d'immeubles, ou grâce à des box individuels sur le domaine public. C'est un véritable levier pour le développement de la pratique quotidienne.

En conséquence, le trafic vélo quantifié sur la plupart des points de comptages est en augmentation. Toutefois, malgré ce déploiement, le kilométrage d'aménagements par habitant reste insuffisant pour générer une croissance significative des usages.

En dehors de la vallée du Rhône, les déplacements à vélo peuvent s'avérer difficile, du faut du relief qui constitue un handicap dans certains secteurs.

De plus, d'un point de vue sécuritaire, la pratique du vélo est encore jugée comme étant trop dangereuse par les usagers.

En parallèle de la démarche entreprise par Vienne Condrieu Agglomération, les Conseils Départementaux et le Pôle Métropolitain souhaitent développer la pratique du vélo sur le territoire.

Le département du Rhône développe la pratique du vélo au travers de :

- La Grande Traversée du Rhône à VTT, du Beaujolais à Condrieu (230 kilomètres).
- Le développement de trois boucles cyclotouristes sur le secteur du Pilat Rhodanien (« Autour du Mont Monnet », « La route de la Rigotte » et « Les balcons du Pilat Rhodanien »).

Le département de la Loire s'est doté d'un schéma de développement du vélo sur la période 2013-2020. A ce titre, différents axes ont été définis notamment sur le secteur Sud Pilat (équipement de cols emblématiques et aménagements sur certaines RD ciblées). Toutefois, le schéma ne présente aucun itinéraire en continuité avec le territoire de l'agglomération.

Le département de l'Isère s'est lui doté d'un schéma cyclable en 2003. Cette programmation présente des boucles sur le territoire, au Nord et au Sud en rive gauche (Vienne, Luzinay, Moidieu-Détourbe, Eyzin-Pinet, Jardin, Les-Côtes-d'Arey en direction de Roussillon).

Enfin, la voie verte des Confluences, portée par le Pôle métropolitain, est un itinéraire cyclable qui se veut continu sur le territoire des agglomérations qui forment le Pôle métropolitain.

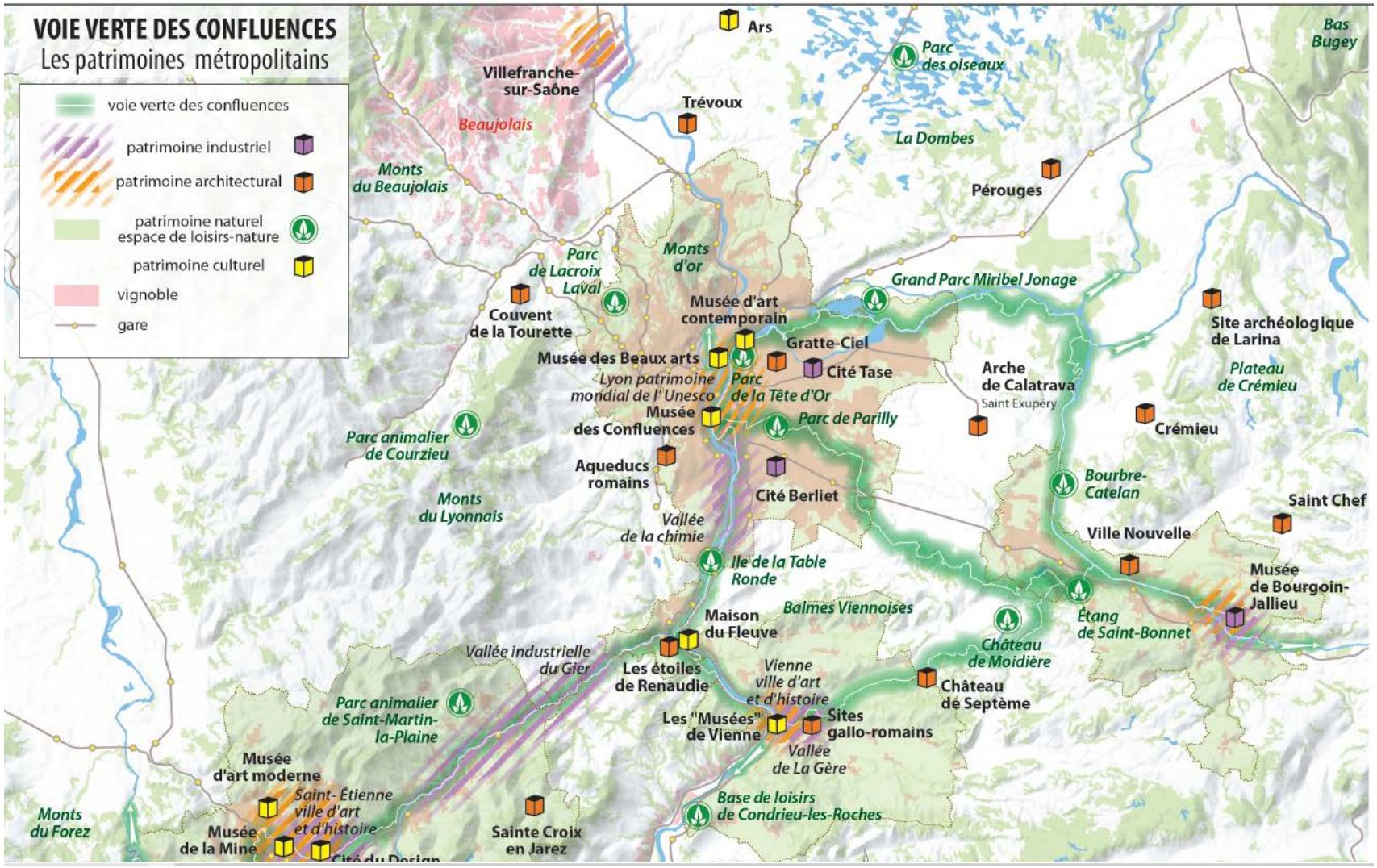


Figure 44 : Projet de voie verte des Confluences

4.3.2 UNE OFFRE DE LOCATION PRINCIPALEMENT A USAGE TOURISTIQUE

Le territoire propose également une offre touristique de location de vélos, disponibles à l'Office du Tourisme Cap'vélo. Vienne Condrieu Tourisme met à disposition, durant ses horaires d'ouverture, 25 vélos urbaines (dont 3 porte-bébés), 4 vélos enfants et 8 vélos électriques. La tarification est différenciée s'il s'agit d'un vélo mécanique ou électrique :

- Dans le cas d'un vélo mécanique, la location est gratuite pour une durée inférieure à 1h30 (vélo classique), et de 15 € la demi-journée à 20 € la journée.
- Dans le cas d'un vélo électrique, la location est de 30 € la demi-journée et 40 € la journée. Des tarifs préférentiels pour les résidents de l'agglomération et les clients des partenaires de l'Office du tourisme existent.

Sur l'année 2018, ce sont près de 1'200 vélos qui ont été loués, sur une durée moyenne de 2h30 à 2h45, pour une vingtaine de kilomètres parcourus.

En parallèle, des systèmes de consignes vélos et bagages ont été installés au pavillon du tourisme. Les cyclotouristes ont la possibilité de laisser en consigne les vélos et bagages dès lors qu'ils peuvent qu'ils possèdent un justificatif d'achat chez l'un des partenaires. Dans le cas contraire, une petite contrepartie de 5 € leur est demandée.

Ainsi, ce système a permis d'accueillir 46 vélos en itinérances (61% de français, 39% d'étrangers), qui restent à Vienne environ 2h30, pour des dépenses avoisinantes les 18 €.

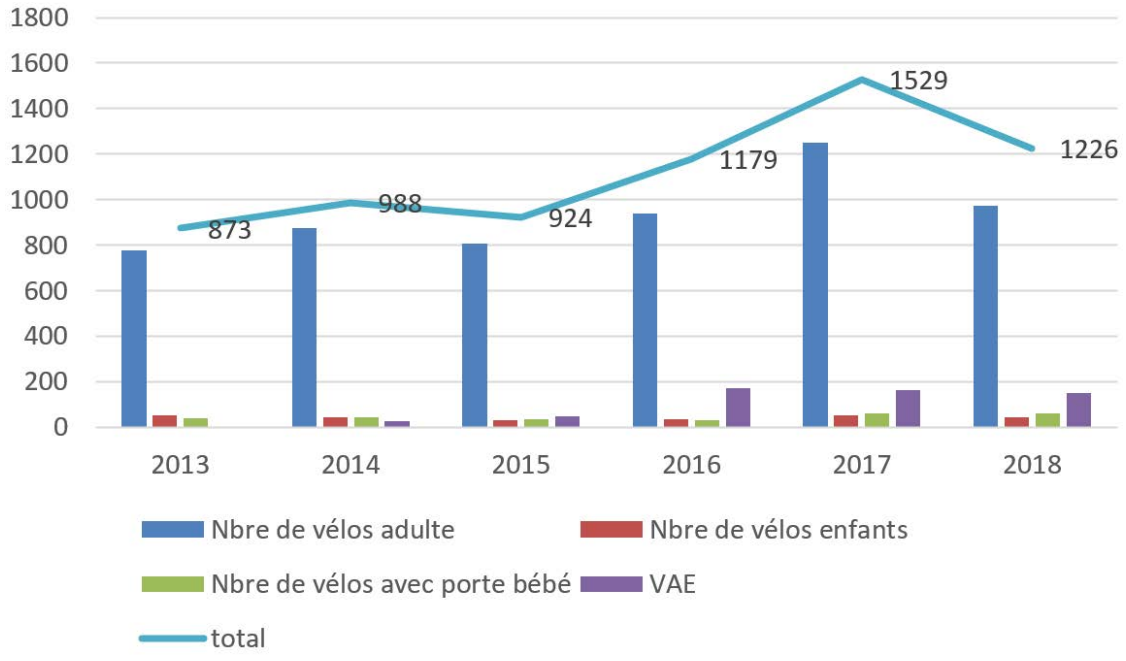


Figure 45 : Nombre de vélos loués par an entre 2013 et 2018

Vienne Condrieu Agglomération a complété son offre de services avec la mise en de Vélos en libre-service vi l'application FREDO. Ce sont 30 vélos disponibles dont 10 vélos à assistance électrique et 20 vélos classiques, répartis sur 23 stations (4 en rive droite et 19 en rive gauche).

4.3.3 UNE PRATIQUE DES MODES ACTIFS DEVELOPPEE SUR LE POLE URBAIN

Le centre-ville de Vienne, de par sa configuration, dispose d'un fort potentiel pour les modes actifs, et notamment pour la pratique de la marche.

Le centre ancien se parcourt en une dizaine de minutes. Sur ce secteur, ce sont près de 40 arceaux qui ont été implantés.

Les déplacements en modes actifs sont très importants entre le centre-ville et la rive droite par l'utilisation des franchissements : pont de Lattre de Tassigny, passerelle, etc.

Au total, jusqu'à 5'000 passages sont été comptés en une journée (étude Egis). Les heures de pointes sont semblables à celles des flux automobiles, à savoir entre 7h et 8h et entre 17h et 18h.

La pratique du vélo et de la marche est plus importante en semaine à Vienne, avec une importante variation de flux comptabilisée entre la semaine et le week-end (facteur 2 à 3).

Les traversées de routes départementales telles que le RD41j et la RD502 peuvent s'avérer difficiles pour les piétons qui les empruntent régulièrement. Cela peut entraîner des conflits d'usage notamment quand le trafic automobile est dense.

En termes d'aménagements, le centre présente des discontinuités cyclables ainsi que des passages souterrains peu attractifs. De plus, la topographie est de nature à contraindre la pratique.

4.3.4 UNE PRATIQUE DE LA MARCHE SIGNIFICATIVE, MAIS N'AYANT PAS CONSTITUE UN AXE FORT A UNE ECHELLE STRATEGIQUE

En ce qui concerne la pratique de la marche, la part modale est significative (supérieure à 20%) dans les déplacements réalisés au sein du territoire, mais il n'existe que peu d'informations précises sur ce mode de déplacement.

Au sein du précédent Plan de Mobilité (anciennement PDU), la marche n'a pas constitué un axe fort :

- En rive gauche, le Plan d'accessibilité de la voirie et de mise en valeur des espaces publics (PAVE), acté en 2011, a été assez partiellement mis en œuvre.
- Les mesures déployées ont surtout été indirectes : réduction des vitesses, création de zones 30…
- Des aménagements d'améliorations et d'accessibilité des piétons ont néanmoins été réalisés dans la plupart des communes, souvent avec le soutien financier de l'Agglomération. Un plan trottoir est en œuvre à Vienne avec, comme priorité, les secteurs marchands et les liaisons entre les quartiers et le centre-ville.

En ce qui concerne l'accessibilité, Vienne Condrieu Agglomération a adopté en septembre 2015 son Schéma Directeur d'Accessibilité des transports, pour la rive gauche.

Ce schéma prévoyait que Vienne Condrieu Agglomération rende accessible sur trois ans 76 quais de forte fréquentation. Fin 2019, 110 arrêts du réseau étaient accessibles.

Depuis la fin d'année 2016, tous les bus qui circulent sur le réseau sont accessibles. Un service spécifique du TAD est mis en place pour les personnes présentant un handicap moteur (personnes en fauteuil roulant ou personnes mal voyantes titulaires de la carte cécité étoile verte).

L'annexe accessibilité du présent Plan de Mobilité détaillera les mesures d'accompagnement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics et des espaces publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que son calendrier de réalisation correspondant.

4.3.5 DES PROJETS D'AMENAGEMENTS SUR LE TERRITOIRE

A l'échelle de l'agglomération, deux projets d'aménagement ont pour but de conforter la pratique des modes actifs.

Sur le secteur Sud du territoire, il est projeté de créer un passage sécurisé piétons-cycles autour du pont de Condrieu, afin de permettre une liaison entre Les Roches de Condrieu et Condrieu. Le trafic routier sur ce pont rend la traversée en modes actifs insécure. Une étude amont d'opportunité et de faisabilité a été réalisée entre 2009 et 2011, sans donner suite au projet. En effet, la question du financement n'a pas encore été résolue, et ce projet de passerelle est lié à un projet plus global de réfection du pont lui-même. De plus, depuis l'étude de 2011, des faiblesses structurelles ont été constatées sur l'ouvrage.

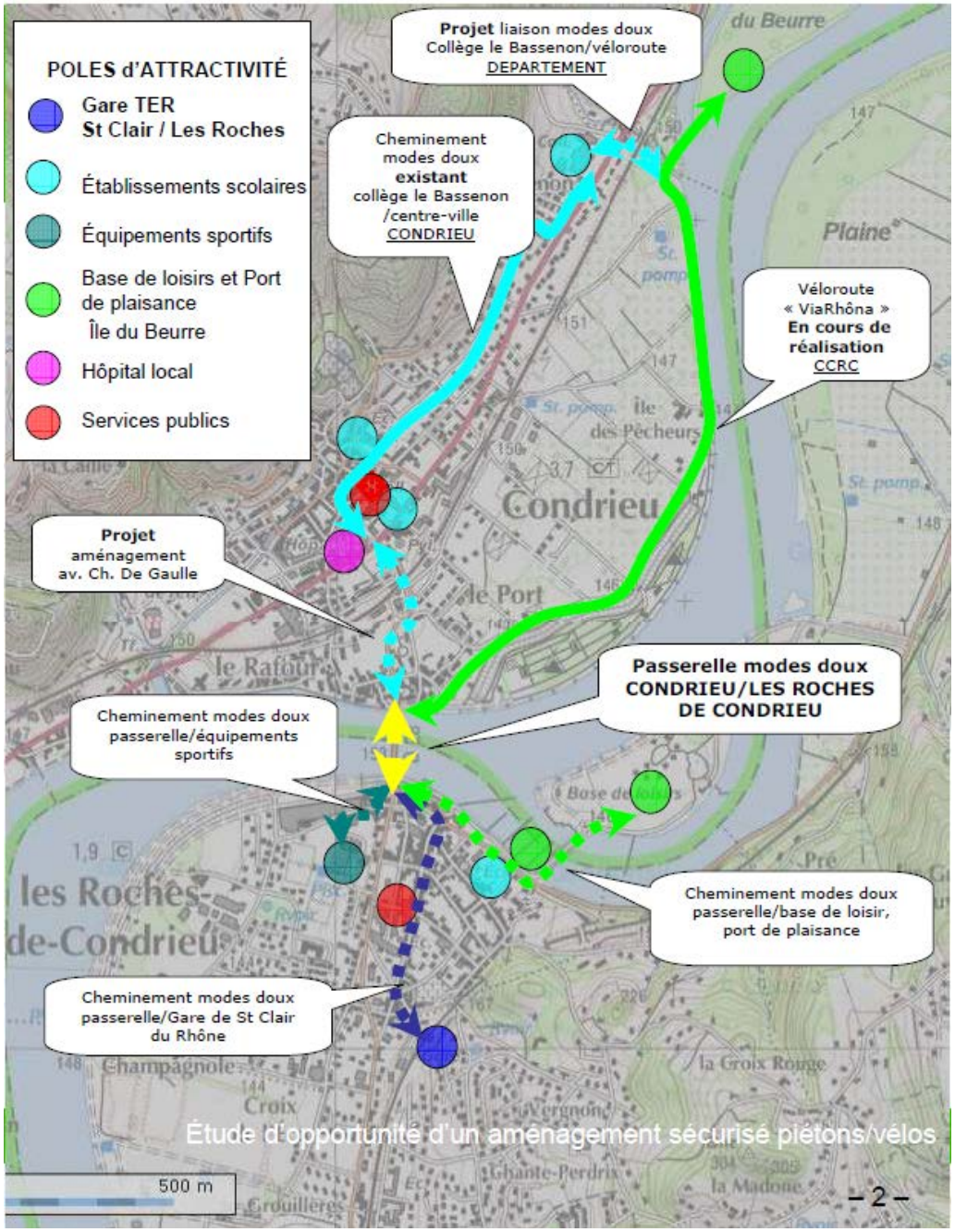


Figure 46 : Projet de passerelle du pont de Condrieu

Récemment, des aménagements cyclables ont été réalisés, à l'image de la « Voie Verte du futur », tronçon de 8 kilomètres sur le territoire qui regroupe des innovations en termes d'infrastructure et de services (la ViaRhôna sera le support). Ce tronçon se veut innovant, en s'appuyant sur les nouvelles technologies en matière d'énergie, de services et de numérique.

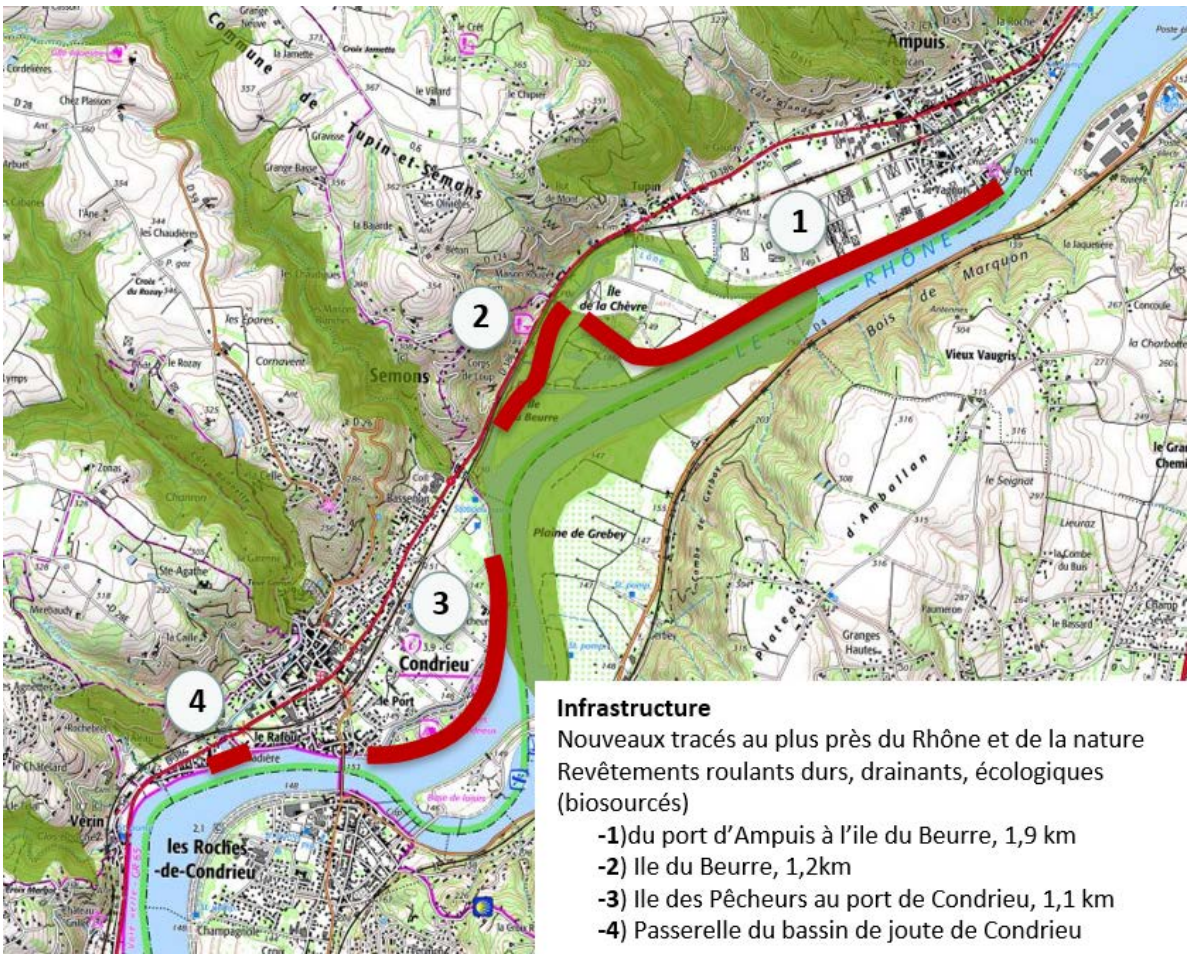


Figure 47 : Voie Verte du futur

Deux nouvelles liaisons à l'échelle de l'agglomération sont à l'étude sur le territoire à savoir la liaison centre-ville de Vienne/Intermarché/Malissol (liaison avec Pont-Evêque), la liaison cyclable dans la vallée de la Sévenne, la liaison avenue du Général Leclerc et l'insertion modes actifs sur le nœud de Chasse sur Rhône.

Au-delà de la « dorsale Nord/sud » longeant le Rhône, l'objectif de Vienne Condrieu Agglomération est de développer le linéaire cyclable notamment vers l'Est du territoire et aux abords des polarités d'agglomération.

4.4 LE STATIONNEMENT AUTOMOBILE

Le stationnement automobile est globalement peu contraint, hormis dans quelques entités urbaines du territoire, telles que Vienne, Saint-Romain-en-Gal, Condrieu ou encore Sainte-Colombe.

4.4.1 SUR LA COMMUNE DE VIENNE

La commune de Vienne dispose de quatre parkings en ouvrage, au sein et à proximité du centre-ville. Il s'agit des parkings de la Gare (800 places), Saint-Marcel (300 places), centre-ancien (300 places) et Camille Jouffray (95 places).

Sur la voirie, le stationnement est réglementé par zones de couleur et géré par horodateurs, avec un zonage en quatre classes (bleue, verte, violette et rouge). La zone bleue offre un stationnement réglementé par disque, d'environ 70 places. Dans les autres zones, la tarification permet d'orienter les usages, du stationnement très court à de la longue durée. Le stationnement est gratuit les 20 premières minutes (deux fois par jour maximum) ainsi que le midi, le soir, les samedis, dimanches, jours fériés et l'été.

La commune a mis en place des abonnements pour les résidents à hauteur de 11 €/mois, pour les actifs à hauteur de 35 €/mois et pour les actifs covoitureurs et détenteurs de véhicules écologiques, de 12 à 16 €/mois Le paiement est possible grâce à l'application Whoosh !.

L'installation de bornes interactives et de capteurs stationnement est en cours de réflexion.

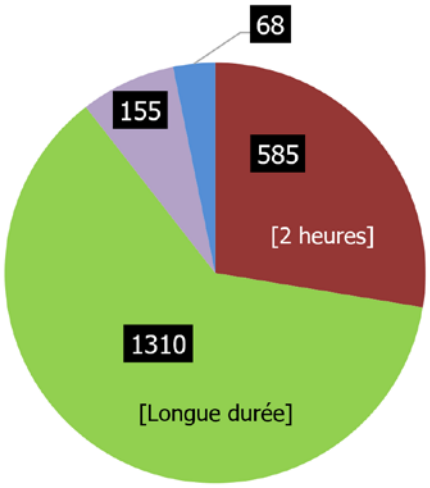


Figure 48 : Nombre de places en voirie dans le centre-ville, par zones de couleur

L'occupation de ces emplacements a pu être quantifiée lors d'une enquête stationnement réalisée en septembre 2019, un jour de semaine (*source : étude mobilité du centre-ville de Vienne, 2019*).

Sur les 1'453 places enquêtées, le taux d'occupation est plutôt modéré en matinée (autour de 75%). La saturation augmente la journée, avec un taux d'occupation de 90% à 10h et à 15h. C'est notamment le cas pour la rue Victor Hugo, particulièrement saturée.

Le taux d'occupation est encore assez élevé la nuit, à hauteur de 80%.

L'enquête permet également d'analyser le taux de rotation sur 621 places enquêtées. Le taux de rotation moyen est de 4.3, soit environ une voiture toutes les 2h20. En zone rouge, la rotation de véhicules n'est pas en phase avec la rotation théorique de ce secteur, qui devrait être supérieure à 4.[16]

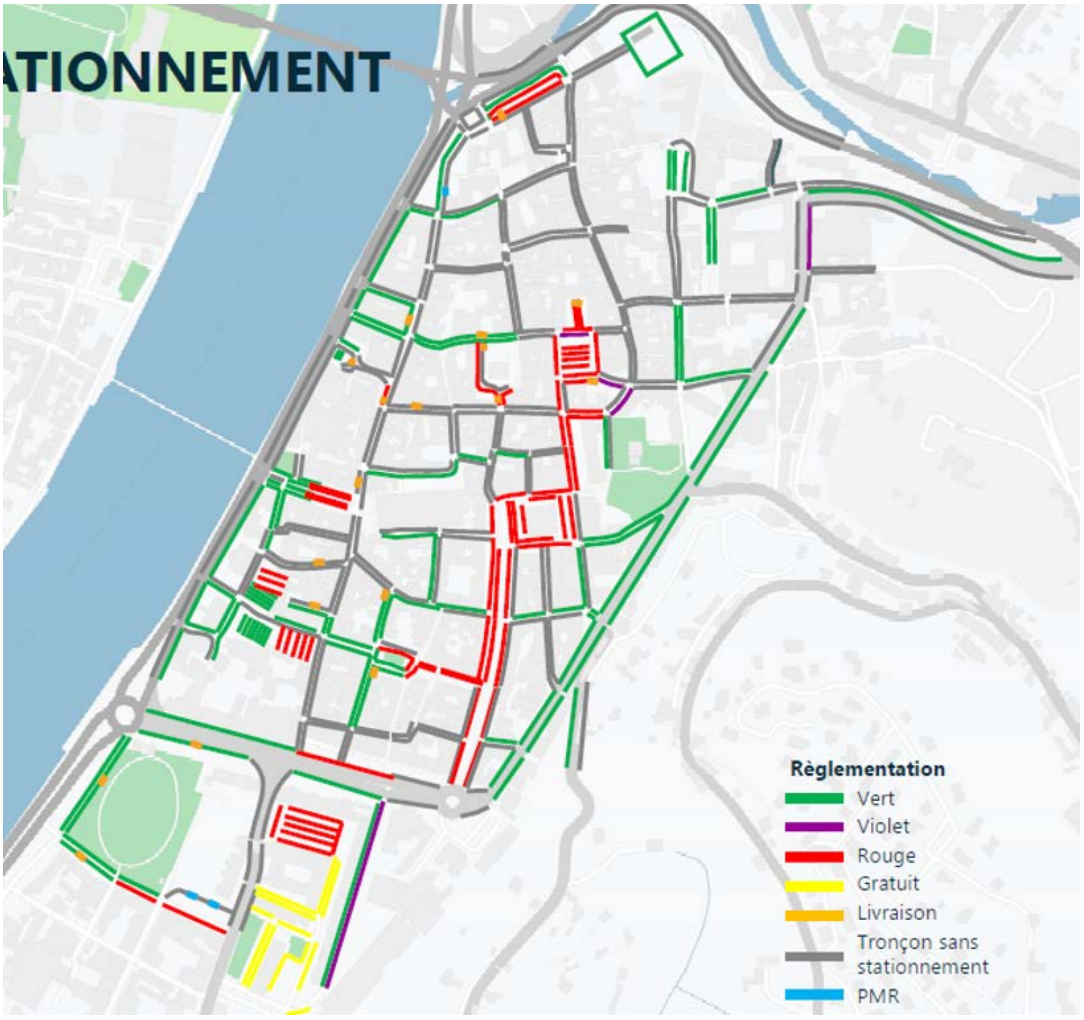


Figure 49 : Offre de stationnement sur le centre-ville de Vienne

La ville de Vienne a menée en 2021/2022, une étude afin d'élaborer son plan de stationnement VL et cycles. La finalisation du plan est prévue pour l'automne 2022.

[16] *La zone rouge se caractérise par un stationnement de courte durée : gratuit limité à 20 minutes, prolongeable par tickets payants jusqu'à 2h15.*

4.4.2 SUR LES AUTRES COMMUNES DU TERRITOIRE

Les autres communes du territoire, d'importance moindre, disposent néanmoins de centralité où le stationnement peut s'avérer en tension.

Sur la commune de Saint-Romain-en-Gal, plusieurs secteurs de stationnement sur voirie sont en zone payante :

- Le secteur 1 « Parking de la piscine et du musée », comporte près de 250 places, payantes de 8h à 12h et de 14h à 18h du lundi au vendredi, et de 8h à 12h le samedi. La durée maximale de stationnement est de 8 heures, au prix de 1.2 € l'heure.
- Le secteur 2 « Pharmacie et rues adjacente, secteur du Lycée Ella Fitzgerald et place Aphrodite », comporte environ 175 places, avec une tarification similaire au secteur 1 mais avec la gratuité des 30 premières minutes.

Un abonnement pour les résidents et étudiants, au prix de 12 €/mois, a été mis en place sur la commune. Cette offre bénéficie également aux personnes travaillant sur la commune dont le salaire est inférieur à 1'600 €/mois.

Pour les non-résidents et personnes travaillant sur la commune avec un revenu supérieur à 1'600 €/mois, l'abonnement est de 35 €/mois.

Sur la commune de Condrieu, le stationnement est réglementé en zones bleues et blanches.

Sur la commune de Sainte-Colombe, le Conseil Municipal a engagé en mai 2021 la mise en place de zones de stationnement à durée limitée (zones violettes : 30 minutes / zones bleues : 1h30).

Ces zones sont gratuites aussi bien pour les habitants que pour les visiteurs extérieurs, afin de préserver l'attractivité de la commune. Parallèlement, a été acté la mise en place de zones vertes réservées aux abonnés. Elles sont destinées aux résidents de Sainte-Colombe ne disposant pas d'emplacement de stationnement privé (dans la limite d'un abonnement par foyer à ce stade), ainsi qu'aux actifs qui travaillent dans la commune, dans la limite des places disponibles (source : site de la commune de Sainte-Colombe). L'abonnement permet de stationner son véhicule sur une durée maximale de 7 jours.

L'évaluation des politiques de stationnement mises en place sur les communes du territoire s'avère difficile à établir, du faut du manque de relevés et d'études sur le taux d'occupation et de rotation.

4.5 LA SECURITE ROUTIERE ET LES FRANCHISSEMENTS FERRES

4.5.1 LA SECURITE ROUTIERE

Les données issues de la BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents de la Circulation) renseignent sur les accidents corporels qui ont été saisies par l'unité des forces de l'ordre intervenue sur le lien de l'accident.

Sur le territoire, entre 2012 et 2017, ce sont en moyenne 77 accidents que se sont produits chaque année, dont 6 à 7 accidents mortels. Ces accidents impliquent généralement des motos et véhicules légers.

Afin d'améliorer la sécurité des déplacements, des mesures de modérations de la vitesse et de contrôle de vitesse ont été prises, notamment dans le centre des communes. A ce titre, sur ces cinq années 21 ralentisseurs et plateaux traversants ont été aménagements et 79 panneaux « partageons la route » sont désormais installés.

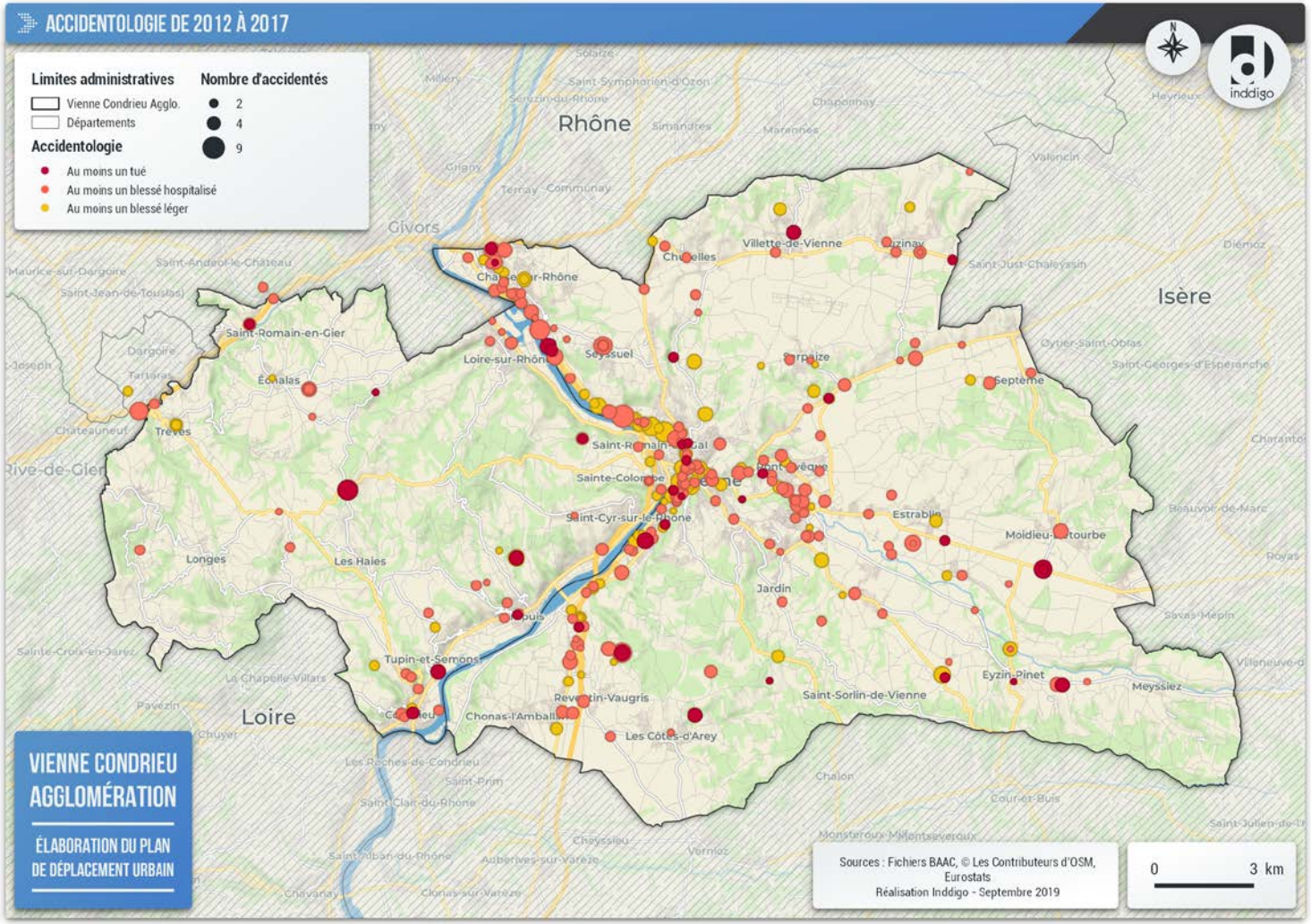


Figure 50 : Localisation et gravité des accidents survenus entre 2012 et 2017

4.5.2 SECURITE DE FRANCHISSEMENT DES PASSAGES A NIVEAU

Le franchissement des passages à niveau constitue une nouvelle thématique à intégrer au sein des Plan de Mobilité. En effet, depuis décembre 2019, la réalisation d'un diagnostic de sécurité routière des passages à niveau par le gestionnaire de voirie est une obligation légale instaurée par la Loi d'Orientation des Mobilités.

Par ailleurs, sur le territoire, trois passages à niveau sont considérés comme problématiques : deux à Condrieu et le troisième à Saint-Romain-en-Gier :

- L'un des passages à niveau de Condrieu (PN16) est situé à proximité du bourg, en direction des Roches de Condrieu, sur la RD28 (avenue Charles de Gaulle). Il est positionné sur une route très fréquentée (8'300 véhicules/jour en 2017) qui permet d'accéder à la rive gauche du Rhône.
- L'autre passage à niveau problématique de Condrieu (PN17) est situé sur la RD386, à l'entrée du bourg quand on arrive par le Sud. Il est également positionné sur une route très fréquentée (environ 10'000 véhicules/jour en 2019). Depuis 2013, ce passage à niveau est équipé dans les deux sens de radars destinés à sanctionner les franchissements dangereux des voies de chemin de fer.
- Celui de Saint-Romain-en-Gier (PN 337) est situé dans le bourg, sur le tracé de la RD103E. Sa dangerosité a pour effet la mise en œuvre de restrictions de circulation qui engendrent de fortes contraintes pour les habitants (transports scolaires…) et pour les activités économiques et agricoles.

Le PN17 à Condrieu et le PN337 à Saint-Romain-en-Gier sont inscrits au « programme de sécurisation national des passages à niveau » et sont donc considérés officiellement comme dangereux par l'Etat, par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et par la SNCF. Des études sont en cours concernant celui de Saint-Romain-en-Gier qui devrait donc être sécurisé dans les prochaines années.

Figure 51 : Passage à niveau de Saint-Romain-en-Gier

. Source : Google Maps

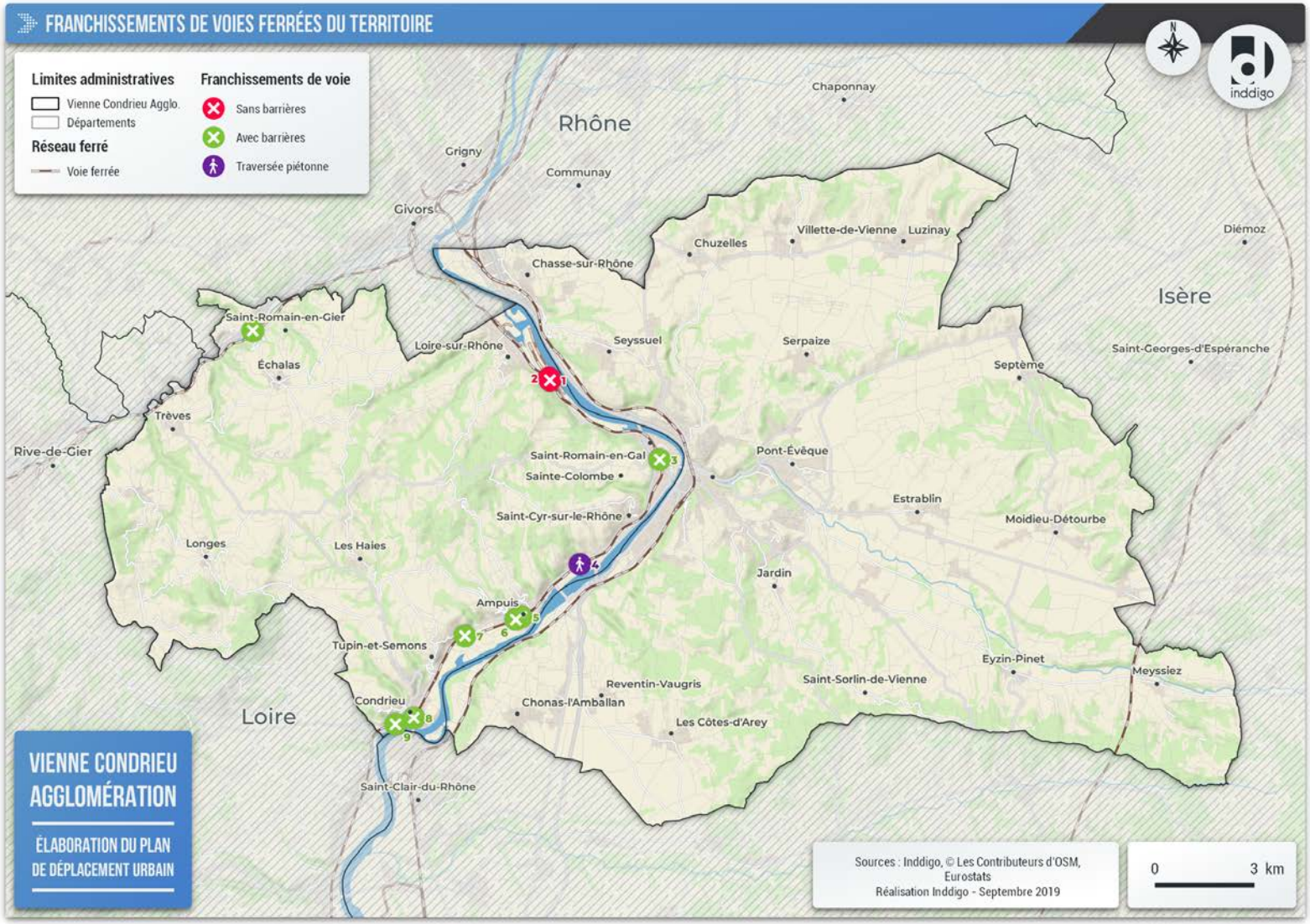


Figure 52 : Franchissements de voies ferrées sur le territoire

4.6 LES USAGES PARTAGES DE LA VOITURE

4.6.1 LE COVOITURAGE

Sept aires de covoiturage sont recensées sur le territoire. Ces aires de covoiturage sont principalement implantées dans la vallée du Rhône ou sur les principaux axes de communication.

Il existe également plusieurs parkings, publics et privés, utilisés par les covoitureurs faisant office d'aires informelles de covoiturage (c'est notamment le cas au Carrefour Market de Pont-Evêque).

L'agglomération assure la promotion de la plate-forme régionale Mov'Ici, mise en place par la Région AURA.

Dans le cadre de la nouvelle DSP relative à la gestion et à l'exploitation des services de transports collectifs de voyageurs qui a pris effet le 1er janvier 2022, Vienne Condrieu Agglomération a acté avec le nouveau délégataire de mettre en place à compter de fin avril 2022 un dispositif de promotion de la pratique du covoiturage à destination des actifs habitants et/ou travaillant sur le territoire. Ce dispositif est déployé en collaboration avec la société Klaxit, il facilitera la mise en relation entre conducteurs et passagers, permettra aux passagers de voyager gratuitement (dans la limite de 30km) et aux conducteurs d'être indemnisés à minima à hauteur de 2€ par voyageur transporté.

Comme évoqué dans la partie « Stationnement », la commune de Vienne propose un tarif préférentiel de stationnement annuel pour les covoitureurs actifs qui travaillent en centre-ville.

4.6.2 L'AUTOPARTAGE

L'autopartage est défini par le code des transports (article L.1231-14) comme «la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules [...] pour le trajet de son choix et pour une durée limitée ».

Il existe trois types d'autopartage :

- L'autopartage en boucle : prise et remise du véhicule au même point d'arrêt.
- L'autopartage en trace directe : prise et remise du véhicule à deux endroits différents mais identifiés.
- L'autopartage en flotte libre : stationnement du véhicule n'importe où, dans un périmètre défini (zone de service).

Depuis 2015, l'agglomération, en partenariat avec la ville de Vienne, Advivo et la CCI Nord Isère, a contribué à la mise en place d'une offre locale d'autopartage en boucle, opérée par Citiz Alpes-Loire.

L'offre est actuellement constituée de 4 véhicules positionnés à Vienne.

Le service s'adresse à tous les professionnels et particuliers ainsi qu'aux agents des structures partenaires. Les usages (nb de réservations, distances parcourues…) sont encore faibles dans l'absolu et comparés à d'autres agglomérations régionales.

Au total, les particuliers sont à l'origine du ¼ des réservations (plus dans le centre de Vienne). Malgré ces limites, l'existence même du service est un atout pour le territoire dans sa capacité à générer de la démotorisation et des pratiques multimodales. Les habitants des territoires ruraux souhaiteraient voir ce service se développer davantage sur le territoire.

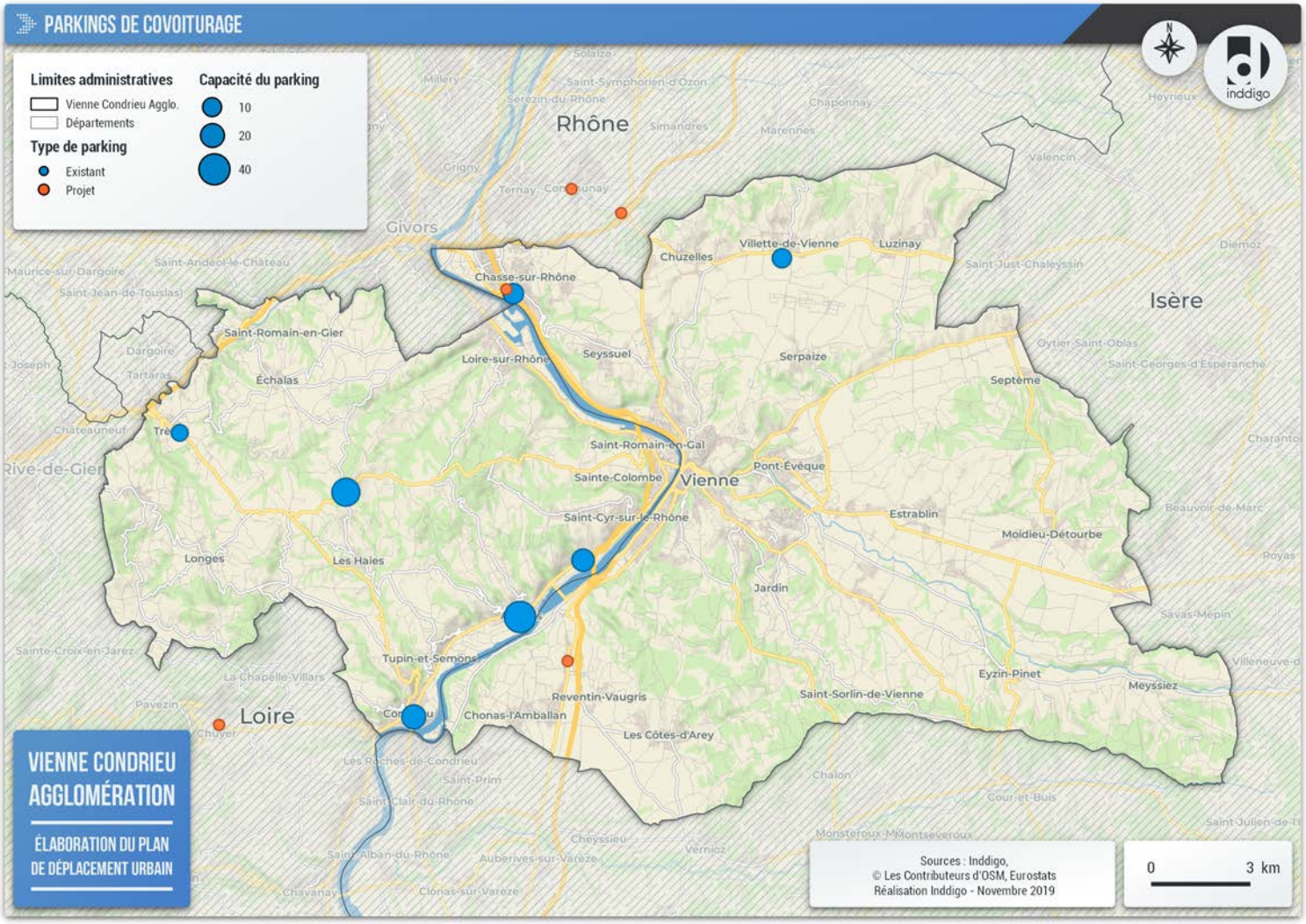


Figure 53 : Positionnement des aires de covoiturage à fin 2019

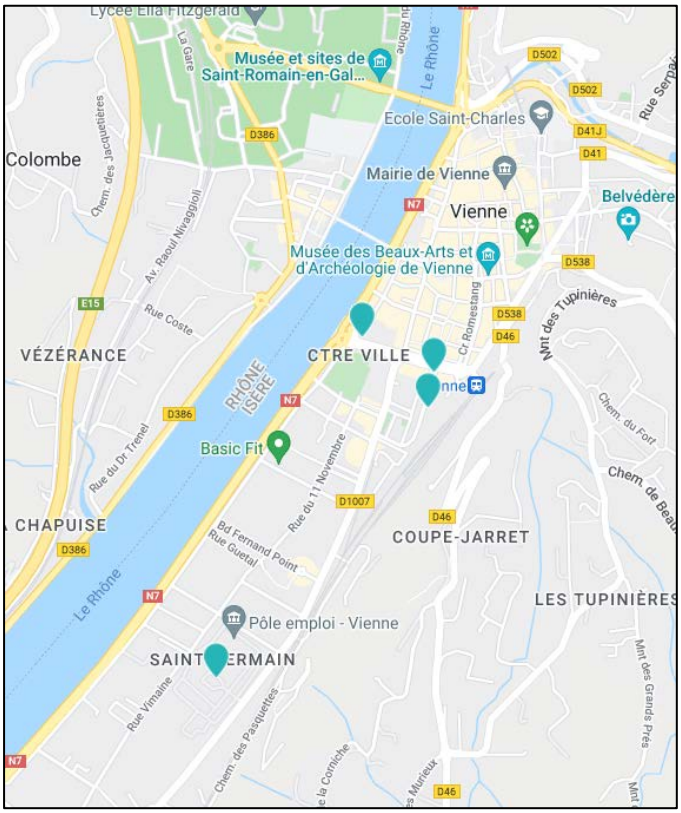


Figure 54 : Offre Citiz sur Vienne, 2022

Sur la fin d'année 2021 jusqu'à mi 2022, le nombre de réservations avoisinait 1'100. Les stations SNCF Gare de Vienne et Vienne parking EFFIEA sont les stations qui génèrent le plus de réservations sur la période 2021 et mi 2022 (respectivement 377 et 295). D'une manière générale, pour chaque station, la part de l'usage professionnel est plus élevée que l'usage personnel.

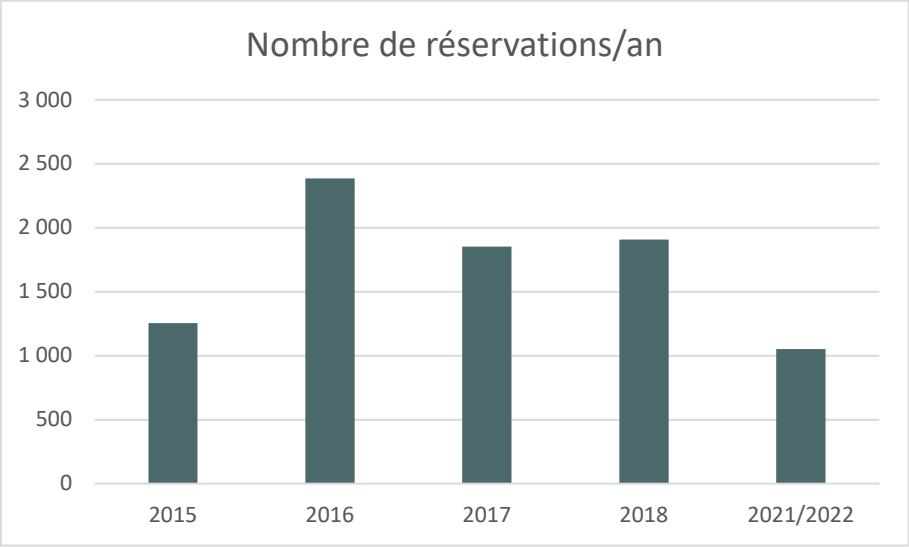


Figure 55 : Nombre de réservations par an des voitures Citiz dans l'agglomération (en considérant 2021/2022 du 11/21 au 08/22)

4.7 LA LOGISTIQUE ET LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

La logistique est une thématique à plusieurs dimensions. Il existe en effet différents types de logistique :

- La logistique urbaine, pour l'acheminement de marchandises dans les centres-urbains et bourgs.
- La logistique au service des activités industrielles.
- La logistique exogène, qui correspond à une circulation de transit.

Cette thématique s'avère être plus difficile à appréhender que les autres du fait de la multiplicité des acteurs et du manque de données.

Néanmoins, les enjeux ayants attraits à cette thématique peuvent être significatifs : impact sur la congestion et la sécurité routière (générateur de trafic, véhicules en double-file), impacts environnementaux, pression sur le stationnement (notamment en cœur de ville), etc.

4.7.1 LA LOGISTIQUE GLOBALE

D'une manière générale, le territoire est bien connecté au réseau ferré et bénéficie d'un accès au fret fluvial sur le Rhône.

Vienne Condrieu Agglomération gère à Loire–sur-Rhône un site multimodal industrialo-portuaire (fer/fleuve), inscrit au schéma portuaire de la métropole de Lyon. Créé en 1982, le site industrialo portuaire est situé sur la rive droite du Rhône, à 30 kms au sud de Lyon, dans le département du Rhône.

Implanté à la fois sur les communes de Givors, Loire Sur Rhône et St Romain en Gal (du nord au sud), ce site de 115 hectares relève de deux régimes fonciers distincts : EDF au Nord (propriétaire de 55 hectares) et CNR au Sud (concessionnaire de 70 hectares), et dispose encore de quelques hectares de surfaces disponibles pour accueillir des entreprises recourant au fer ou au fleuve (ou aux deux).

Localisé dans une région de forte dynamique et positionné sur des corridors (logistique, routier, ferroviaire et fluvial) à vocation nationale et européenne, le site de Loire/Saint Romain bénéficie d'une situation favorable à l'implantation d'activités industrielles et logistiques à vocations régionale, nationale ou mondiale (via la connexion possible aux ports maritimes).

Toutefois, la desserte routière locale du site n'est pas optimale. En effet, sa situation en rive droite du Rhône l'isole des grands axes routiers, nécessitant une traversée de Vienne ou de Givors, moins adaptées à la circulation des PL.

Afin de veiller au développement de ce site, une charte a été signée en 2009 entre les différents partenaires, dont les collectivités. Chaque implantation d'entreprise est proposée à l'examen d'un comité partenarial réunissant l'ensemble des partenaires.

Figure 56 : Photographie aérienne du site

L'agglomération dispose également à Saint-Romain-en-Gal, à proximité du centre-ville de Vienne d'un terrain de 1,4 hectares, embranché fer, qui permet l'accueil d'un train dit "complet" de 22 wagons. Le site est en activité, il permet l'acheminement de la pâte à papier pour l'une des plus grosses industries du territoire.

Ce site revêt un caractère particulier et rare. Il se pose comme une alternative aux flux routiers et s'inscrit dans une réflexion plus large liée aux modes de transport non polluants. Par sa situation dans un environnement urbain, il trouve également un écho dans les réflexions sur la logistique urbaine et les flux du dernier kilomètre.

L'ambition est de consacrer ce site comme un vrai site de logistique, en lui donnant les moyens de son développement. Il s'agit de compléter les équipements de stockages et de bureaux pour rendre le lieu attractif et développer de nouveaux marchés et services, ancrés dans des nouvelles pratiques. Un développement de ce site contribuera à favoriser le fret ferroviaire et à limiter la place des poids lourds.

Par délibération en date du 18 décembre 2018, Vienne Condrieu Agglomération a validé le lancement de l'opération de rénovation et d'extension du site embranché et les travaux de désamiantage du hangar principal ont été réalisés en 2019. En 2020, un appel à candidatures a été lancé et une équipe de maîtrise d'œuvre a été recrutée, avec un projet prévoyant de créer 4 bâtiments de stockage ainsi qu'un bâtiment dédié au personnel et à l'atelier. Le site sera conforme aux exigences ICPE de l'exploitant.

Les travaux se découpent en deux tranches :

- Une tranche ferme avec la création des bâtiments A (1 500 m²) et C (300 m²), ainsi que le bâtiment E (150 m²) pour le personnel.
- Une tranche conditionnelle avec les bâtiments B (240 m²) et D (250 m²).

Figure 57 : Carte de situation du site de Saint-Romain-en-Gal

4.7.2 LA LOGISTIQUE URBAINE

L'approvisionnement du centre-ville de Vienne se fait par quatre points d'entrées principaux, avec un relevé d'environ 1'000 véhicules sur une journée (VUL et PL). Une grande partie des flux provient du Nord-Ouest du centre-ville, au niveau du carrefour entre la D502 et la N7. Les véhicules de livraisons cheminent alors en direction du centre-ville via la rue de Bourgogne ou dans une moindre mesure par la rue de la Table ronde. L'entrée Sud via le Cours Romestang capte également une part non-négligeable des flux PL. Il s'agit principalement de petits véhicules, qui opèrent des livraisons pour les commerces du centre-ville. Le tableau ci-dessous permet de quantifier les principaux flux de marchandises vers le centre-ville de Vienne :

Axe d'entrée	Flux journalier <3,5t	Flux journalier >3,5t	Flux totaux journaliers	%
Rue de Bourgogne	280	8	288	29%
Rue de la Table Ronde	125	11	136	14%
Cours Romestang	321	21	342	34%
Rue de la Charité	221	12	233	23%
TOTAL	947	52	999	100%

Figure 58 : Synthèse des flux PL sur les quatre portes d'entrées du centre-ville de Vienne (source : enquête Egis)

Sur l'ensemble de la commune, il a été relevé près de 5'000 établissements économiques et 18'400 mouvements de marchandises par semaine. Le centre-ville, qui ne représente que 2% de la superficie totale de la commune, concentre près de 31% des établissements et 26% des mouvements générés sur la commune. Ainsi, le flux en centre-ville est comparable à celui présent sur des communes tels que Rouen ou Orléans.

En termes de typologie, les flux de marchandises sur la commune de Vienne sont principalement liés à l'approvisionnement d'établissements économiques : commerces, artisanat, tertiaire, etc. Le reste des flux est engendré par le e-commerce, où les travaux réalisés par la collectivité. Le tableau ci-dessous permet de rendre compte des proportions de flux selon le domaine générateur du déplacement.

Type d'activité	Pourcentage de flux
Petits commerces	48%
Entreprises d'artisanat et services	25%
Activités tertiaires	14%
E-commerce	14%
Antre flux : chantiers, entretien voirie et espace public, déchets, secours…	Non significatif

Figure 59 : Modélisation des flux de marchandises générés sur le centre-ville de Vienne (source : Egis)[17]

L'étude menée en 2019 par Egis sur le centre-ville de Vienne a mis en évidence une offre importante en aires de livraison, avec près de 21 aires sur le centre.

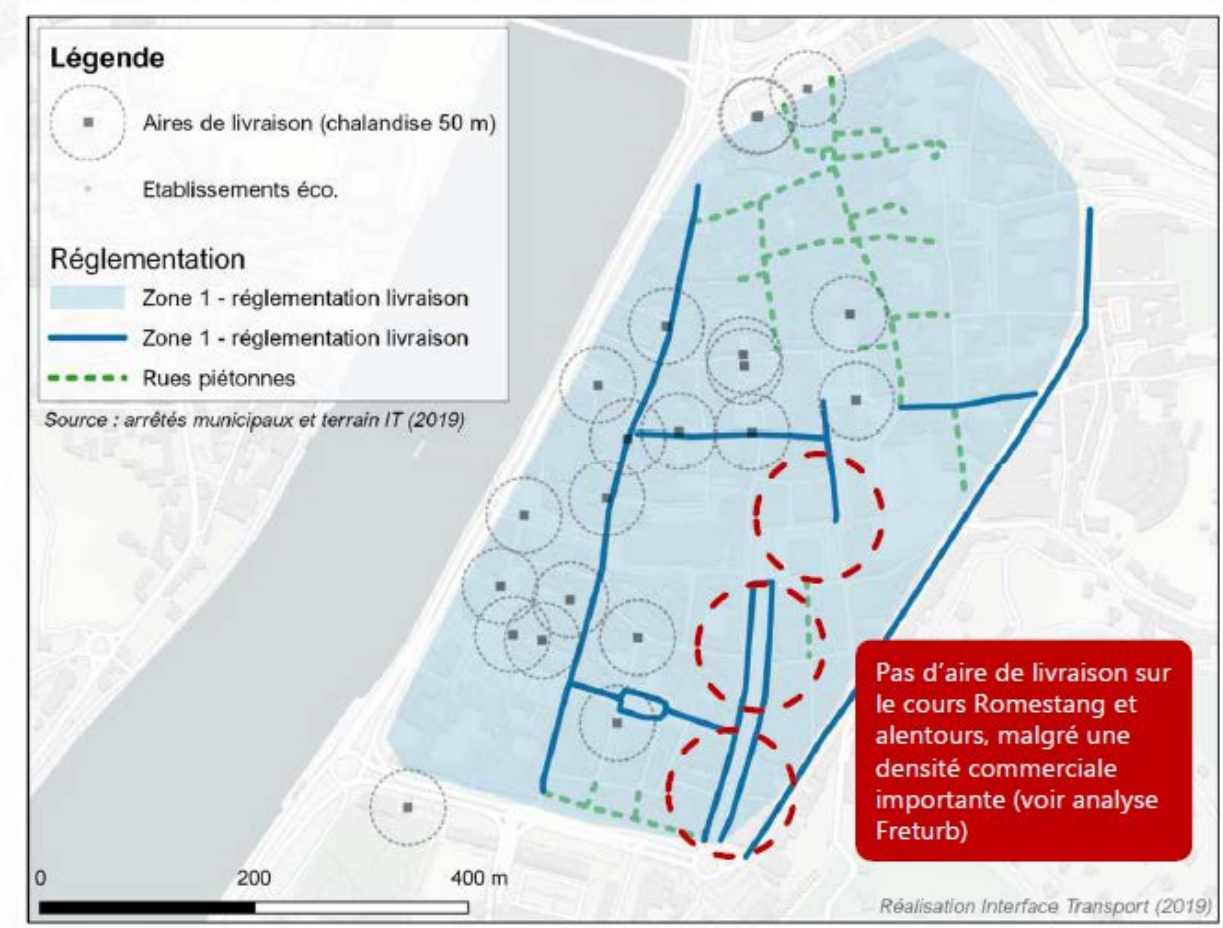


Figure 60 : Aires et réglementation sur la livraison sur le centre-ville de Vienne (source : Egis)

[17] *Les résultats de base ne prennent pas en compte les flux liés au e-commerce. Ceux-ci ont été ajoutés à l'analyse et réduisent à la marge les proportions des autres types de flux de marchandises.*

Réglementairement, les livraisons sont interdites sur l'ensemble du centre-ville le matin, le midi et le soir et la nuit dans l'aire piétonne.

Une enquête réalisée dans le cadre de l'étude précitée a montré que les livraisons se font très souvent hors des aires de livraison, qui sont fréquemment utilisées par des véhicules particuliers. Les livreurs mettent d'ailleurs en avant la difficulté de se stationner sur une aire dédiée en centre-ville.

Le stationnement sur ces espaces, bien que réglementé (livraisons interdites dans l'ensemble du centre-ville le matin, à midi, le soir et la nuit pour les zones piétonnes), n'est pas respecté par les livreurs puisque les livraisons se font sur l'ensemble de la journée.

Les aires de livraisons présentes sur le centre-ville ne sont globalement pas en conformité avec la réglementation : marquage quasi inexistant, étroitesse et faible longueur du stationnement. De plus, le maillage n'est pas toujours pertinent, avec notamment un manque d'espaces dédiés à proximité du Cours Romestang.

Afin d'avoir une vision plus globale sur la question de la logistique urbaine, Vienne Condrieu Agglomération a engagé une démarche INTERLUD avec le CEREMA afin d'élaborer un diagnostic précis de la logistique urbaine à l'échelle du territoire (Vienne, polarités secondaires de Chasse, Condrieu et Pont Evêque, et les autres communes), engager une démarche de concertation avec les acteurs économiques et élaborer une charte.

5 BILAN DU PDU 2012-2017 DE VIENNAGGLO

En 2000, la Communauté d'Agglomération du Pays Viennois s'est engagée dans une démarche volontaire de réalisation d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU). Approuvé en 2003, ce nouveau document cadre pour les politiques de déplacements prônait le développement de l'intermodalité et le rééquilibrage des modes, couplé à une urbanisation cohérente avec l'offre de transport.

En 2011, dans un contexte notamment marqué par l'obligation de mise en conformité des PDU avec la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU, 2000), le choix a été fait de réviser le document.

Le scénario retenu s'est inscrit dans la continuité du précédent, avec une volonté de réalisme dans les termes de réalisation des actions.

Approuvé en décembre 2012 pour une durée de 5 ans, trois enjeux majeurs ont été définis pour cette révision qui concernait 18 communes (dont 17 en rive gauche du Rhône) et 71'000 habitants à l'époque :

- Diminuer la part du trafic motorisé et protéger notamment les centres des communes.
- S'appuyer sur un réseau de bus performant et réellement concurrentiel à la voiture particulière et valoriser l'usage du réseau ferroviaire.
- Développer l'usage des modes actifs.

Pour répondre à ces enjeux, plus de 60 actions ont été inscrites dans le PDU qui a fait l'objet d'un bilan à cinq ans, réalisé par l'Agence d'Urbanisme de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise.

5.1 ACTIONS RELATIVES A LA DIMINUTION DU TRAFIC MOTORISE

5.1.1 LES ORIENTATIONS DU PDU

Afin de répondre à l'enjeu de diminution du trafic automobile, le PDU fixait comme objectif la réorganisation des circulations, avec notamment le principe d'une meilleure sécurité dans la traversée des centres-villes et d'amélioration du partage de la voirie dans le cœur d'agglomération.

Les principaux axes de travail retenus étaient les suivants :

- **Réorganiser les circulations motorisées :** le PDU prévoyait une réorganisation des circulations automobiles à l'échelle de l'agglomération, pour réduire les nuisances liées au trafic, notamment dans le cœur de l'agglomération. La liaison routière Est-Nord et le complément d'échangeur au sud de Vienne constituaient deux projets routiers structurants qui devaient permettre d'y répondre. L'objectif était également d'offrir un nouveau partage de la voirie, en faveur des transports collectifs et des modes actifs.
- **Organiser le transport de marchandises** : il était constaté que le trafic poids lourds généré par les nombreuses activités industrielles et logistiques présentes dans l'agglomération et dans les territoires voisins impactait particulièrement les cœurs des communes. Pour répondre à cette problématique, le PDU se donnait pour objectif la création d'un schéma des circulations des marchandises.
- **Sécuriser et modérer les flux de circulations automobiles et poids-lourds :** le PDU se donnait pour objectif d'améliorer la sécurité des déplacements pour tous les modes. La modération du trafic et des vitesses dans les centres des communes et le traitement des secteurs les plus accidentogènes étaient à développer.
- **Développer le covoiturage** : le PDU identifiait le covoiturage comme un levier non négligeable pour réduire le trafic automobile. Les actifs et les déplacements en heure de pointe étaient particulièrement visés. Pour encourager au développement des pratiques de covoiturage, des

mesures liées au stationnement et à une communication efficace auprès des salariés étaient notamment prévues.

- **Expérimenter l'autopartage** : en lien avec les nouvelles formes de mobilité, le PDU encourageait l'expérimentation de services d'autopartage sur son territoire.

5.1.2 BILAN A 5 ANS

La diminution du trafic automobile à l'échelle de l'agglomération était conditionnée à la réalisation de deux projets majeurs d'infrastructures (liaison routière Est-Nord et complément d'échangeur au sud de Vienne) qui devaient permettre de diminuer la charge de véhicules au cœur de Vienne, qui ne s'étaient pas concrétisés fin 2017 et qui ne le sont toujours pas en 2023.

Dans l'attente de leurs réalisations, les mesures d'accompagnement ne pouvaient pas être réalisées, et notamment la requalification des entrées de ville en boulevard urbain (D1407 et N7) et la réalisation d'un nouveau plan de circulation à Vienne.

Depuis 2012, ViennAgglo a donc principalement concentré ses efforts sur le développement des pratiques de covoiturage et d'un service d'autopartage opéré par Citiz. Des résultats positifs ont été mis en évidence dans l'Enquête Déplacements de 2015 qui notait que le taux d'occupation par véhicule avait augmenté de 5% par rapport à 2006 parmi les résidents de ViennAgglo qui se déplacent. 16% déclaraient covoiturer chaque jour ou au moins deux fois par semaine, ce qui positionnait l'agglomération à six points de plus que la moyenne enregistrée dans l'aire métropolitaine lyonnaise (hors métropole).

Par ailleurs, l'évolution de l'accidentologie est restée stable, avec des aménagements en continu réalisés par les communes sur les secteurs les plus problématiques.

Il était relevé par ailleurs que l'amélioration globale de l'accessibilité (PAVE) restait à poursuivre et que les actions en lien avec la réalisation d'un schéma de circulation des marchandises et la création d'un nouveau pont entre les deux rives du Rhône n'avaient pas été amorcées.

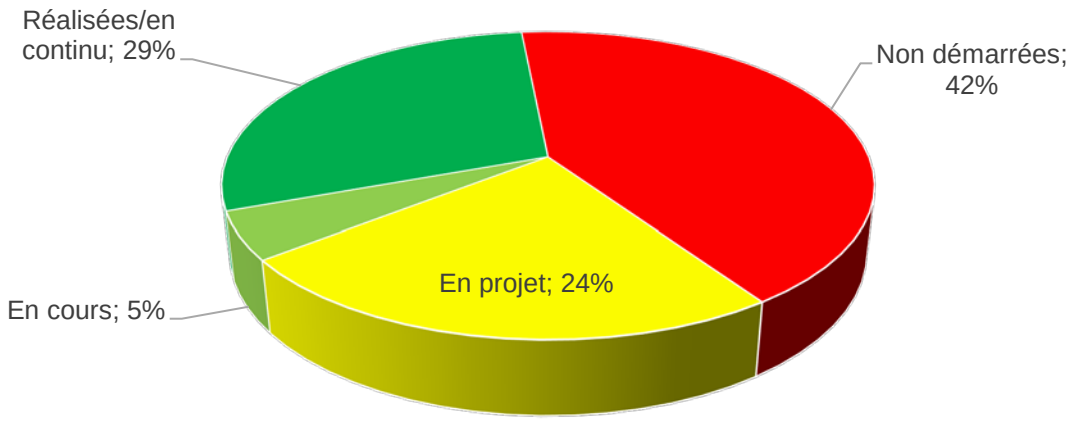


Figure 61 : Etat d'avancement à fin 2017 des 21 actions du PDU

en lien avec les enjeux d'apaisement et de diminution de la part du trafic motorisé

5.2 ACTIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS COLLECTIFS

5.2.1 LES ORIENTATIONS DU PDU

Le développement d'une offre en transports collectifs concurrentielle à l'usage de la voiture constituait un des enjeux majeurs du PDU. Il s'agissait d'améliorer la performance du réseau de bus, de la multimodalité pour l'accès aux zones d'emplois et de renforcer l'offre et l'usage du train et des cars.

Les principaux axes de travail retenus étaient les suivants :

- **Développer un réseau de bus urbain maillé et performant :** l'objectif du PDU était de renforcer l'offre, voire d'étendre le réseau de bus pour continuer à desservir les zones les plus denses de l'agglomération, connectées aux pôles d'échanges (gare et P+R). La qualité du niveau de service des lignes de transport en commun (fréquence, vitesse commerciale, temps de parcours) et la cohérence tarifaire (TER, stationnement, TC) étaient nécessaires pour que le fonctionnement des P+R et l'usage des transports collectifs soient performants. Pour les territoires moins denses, le transport à la demande (TAD) doit être développé, notamment en rabattement vers les gares et principales zones d'activités.
- **Renforcer l'accessibilité TC aux principales zones d'emplois :** le PDU se fixait comme objectif d'améliorer la desserte TC des zones d'emplois. Les zones de Chasse-sur-Rhône, Leveau, Pont-Evêque/Estrablin, Reventin-Vaugris/Chonas-l'Amballan et de l'Espace Saint-Germain étaient notamment visées. Cette desserte pouvait s'organiser soit par l'extension de lignes régulières, soit par la mise en place d'un TAD. Là la desserte existait déjà, des efforts d'amélioration des temps de parcours devaient être effectués en heure de pointe.
- **Favoriser le report modal pour les flux d'échanges avec les territoires voisins :** pour les déplacements de longue distance, notamment domicile-travail, l'usage du train devait être renforcé par rapport à celui de la voiture individuelle. L'accès aux agglomérations voisines de Lyon et Valence était notamment concerné. Des améliorations sur les fréquences, l'accès aux gares et l'intermodalité étaient visées. La réouverture de la gare de Reventin-Vaugris était également inscrite dans le PDU. Le réseau de cars interurbains devait également être mieux pris en compte et renforcé notamment pour les liens avec les territoires non desservis par le réseau ferroviaire (nord de l'Isère, Beaurepaire…).

5.2.2 BILAN A 5 ANS

Avec trois gares TER, le territoire de ViennAgglo est relativement bien desservi par le réseau ferroviaire. Depuis 2012, l'évolution de l'offre TER s'est stabilisée après une forte amélioration du service en 2008, avec notamment le cadencement des trains. La gare d'Estressin a quant à elle bénéficié en 2012 d'une forte amélioration de son niveau de service en direction de Lyon, avec une fréquentation à la hausse de +15%. Aucune étude n'avait encore été engagée fin 2017 pour l'ouverture d'une quatrième gare à Reventin-Vaugris.

Depuis 2012, le réseau de bus urbain a connu peu d'évolutions majeures, hormis le renforcement des fréquences entre la gare de Vienne et le P+R Sud de Vienne. Il était relevé que la clientèle sur les huit lignes régulières du réseau L'va progressait chaque année, mais que la performance globale du réseau reste moyenne, notamment à cause de la congestion récurrente en accès au pôle d'échanges de la gare de Vienne. La vitesse commerciale du réseau a d'ailleurs baissé de 7% entre 2012 et 2015.

L'accessibilité du réseau a été améliorée (achat de bus accessibles, aménagement de quais…) mais devait être poursuivie car il restait fin 2015 un peu moins de 130 points d'arrêts à rendre accessibles.

En complément du réseau de bus, il était noté que des navettes TAD avaient été mises en service pour l'ensemble des communes du territoire, avec un découpage en huit zones. Le nombre de réservation

restait relativement stable depuis 2012. En 2014, le service TAD s'est renforcé à destination des entreprises, avec la création de liaisons entre les zones d'activités et les gares du territoire.

De nouveaux services (tarification multimodale, signalétique…) ont permis une amélioration de l'intermodalité, notamment en direction des usagers du train.

La création d'un nouveau parc-relais en entrée de ville et en amont de la congestion, ainsi que le réaménagement du parking de la gare d'Estressin restaient à engager.

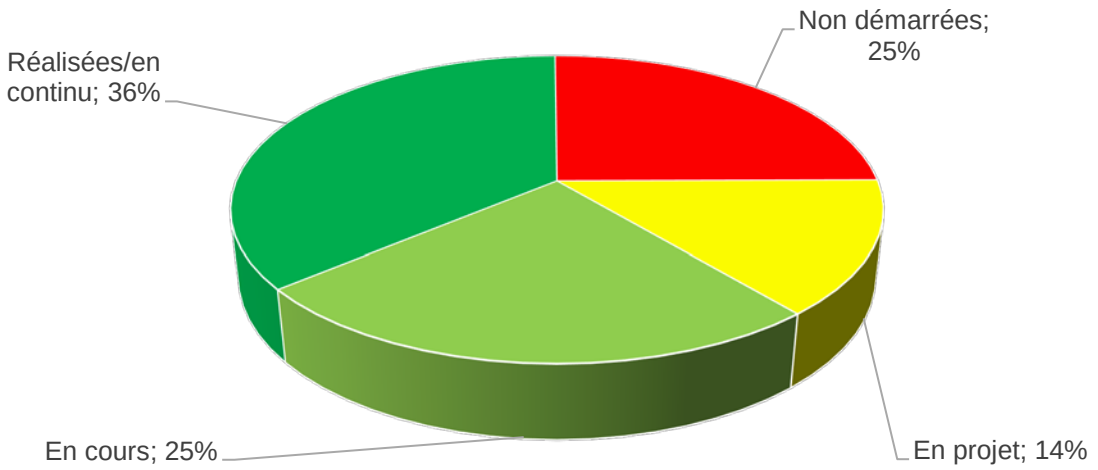


Figure 62 : Etat d'avancement à fin 2017 des 28 actions du PDU

en lien avec l'enjeu d'amélioration de la performance du réseau de bus et de l'intermodalité

5.3 ACTIONS RELATIVES AUX MODES ACTIFS

5.3.1 LES ORIENTATIONS DU PDU

Le développement des modes actifs se traduisait dans le PDU par la construction d'un réseau cyclable armature, qui devait notamment s'appuyer sur le projet d'axe fort en rive gauche du Rhône (ViaRhôna). Au niveau communal, les cheminements piétons doivent être sécurisés.

Les principaux axes de travail retenus étaient les suivants :

- **Créer un réseau cyclable armature et développer les services vélo :** pour développer le réseau cyclable, le PDU prévoyait notamment de s'appuyer sur les projets de la ViaRhôna et de la Voie Verte des Confluences. Le développement des liaisons intercommunales était également ciblé. Pour accompagner le développement des infrastructures et encourager la pratique cycliste, le PDU prévoyait la mise en place de services dédiés : jalonnement, stationnement (box, arceaux…), location en libre-service, de la communication, etc.
- **Améliorer et sécuriser les itinéraires piétons entre pôles générateurs :** l'amélioration des déplacements piétons était également un des objectifs du PDU. Elle était à organiser à l'échelle des communes, notamment par une meilleure sécurisation des itinéraires entre les différents pôles attracteurs. La réorganisation et la modération des circulations motorisées devaient également y contribuer.

5.3.2 BILAN A 5 ANS

Avec l'adoption d'un schéma directeur cyclable en 2013, ViennAgglo a donné un élan majeur pour la mise en œuvre des actions du PDU en matière de développement des modes actifs.

Les aménagements cyclables réalisés depuis 2012 ont représenté une amélioration significative pour la ville centre, sur lesquels le développement du réseau pourra s'appuyer, notamment pour les liaisons avec les communes voisines.

Figure 63 : Evolution du linéaire cyclable entre 2011 et 2016 (en km)

Source : ViennAgglo

Plusieurs aménagements majeurs se sont concrétisés :

- Près de 10 kilomètres de voie verte réalisés depuis 2011 en rive droite du Rhône (itinéraire de la ViaRhôna).
- 1,4 kilomètres de voie verte sur les quais du Rhône à Vienne entre la halte nautique et le carrefour de la D1407et la N7.
- 1,2 kilomètres de voie verte sur les quais Frédéric Mistral et Riondet et 700 mètres de voie verte, route de Givors à Chasse sur Rhône.
- Un cheminement sécurisé sur le pont barrage de Reventin-Vaugris réalisé en 2013 par le Département de l'Isère.
- L'aménagement d'une voie verte sur la passerelle de Sainte Colombe réalisé en 2013 par le Département du Rhône.

Des efforts importants ont été menés en matière d'offres de service vélo (mise en place de dispositifs de location, installation de consignes à vélos, installation de plus de 200 arceaux vélos en complément des 250 existants…). Pour les structures mettant à disposition des flottes vélo, la pratique tendait à se développer.

En matière de sécurité et d'amélioration des itinéraires piétons, le PAVE n'a pu être finalisé et pleinement mis en œuvre.

Quelques aménagements d'améliorations et d'accessibilité des piétons ont néanmoins été réalisés par la plupart des communes.

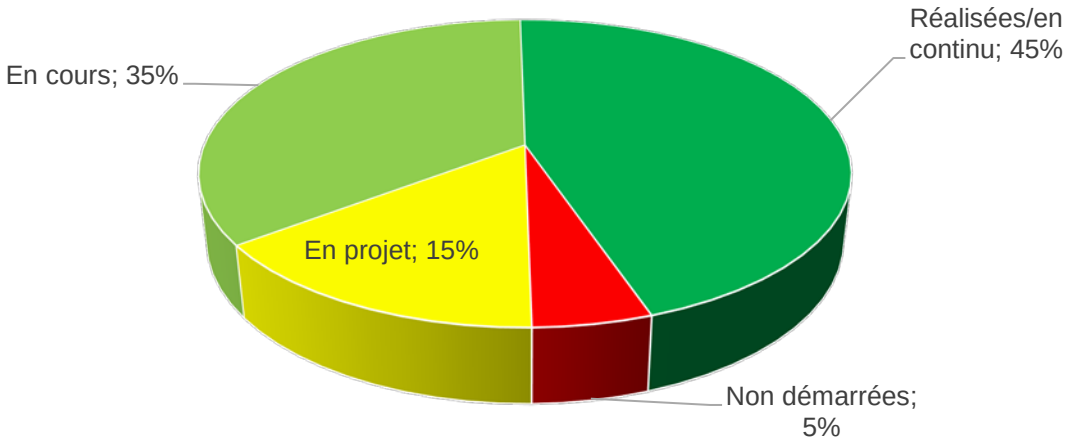


Figure 64 : Etat d'avancement à fin 2017 des 20 actions du PDU

en lien avec l'enjeu du développement des modes actifs

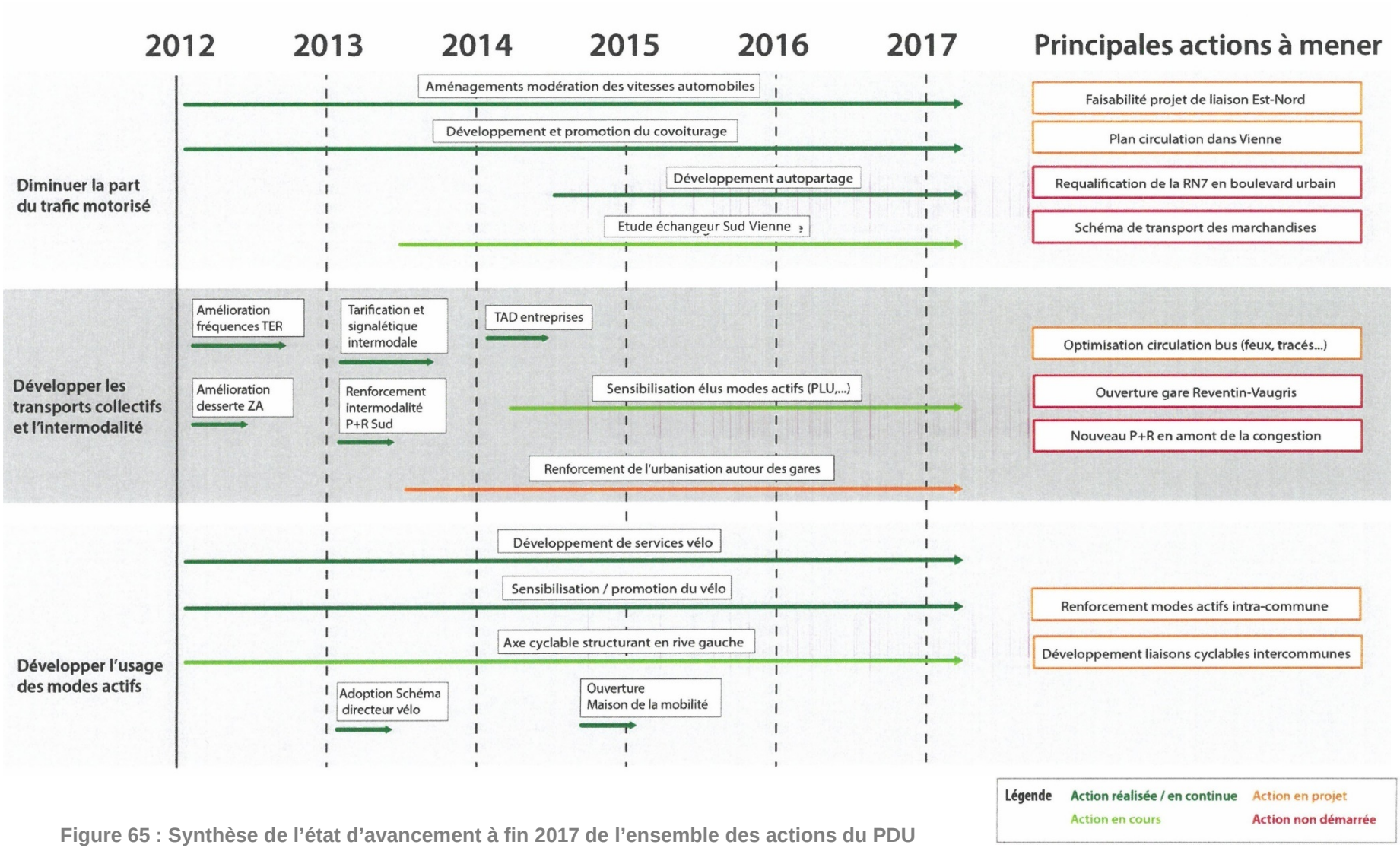


Figure 65 : Synthèse de l'état d'avancement à fin 2017 de l'ensemble des actions du PDU

5.4 SYNTHESE

5.4.1 BILAN GLOBAL A FIN 2017

Le PDU, volontariste dans le nombre de ses actions et dans son calendrier de mise en œuvre, affichait un bilan plutôt satisfaisant après 5 ans (2012-2017) puisque plus de la moitié des actions (58%) étaient réalisées ou en cours de réalisation.

L'enjeu majeur du développement de l'usage des modes actifs porté par le PDU était atteint, avec une politique ambitieuse de développement du réseau cyclable et des services vélo, notamment dans la ville centre. Les efforts restaient à poursuivre pour mailler le territoire, avec également un objectif d'une hausse des pratiques cyclables.

Il était relevé que la performance des réseaux TC et routiers étaient étroitement liées et contraintes par la congestion des trafics à Vienne.

Dans ce contexte, la réorganisation de la circulation dans Vienne et la reconfiguration de la place Saint-Louis ne pouvaient aboutir pleinement sans la réalisation d'autres projets structurants à l'échelle d'agglomération, comme par exemple le complément de l'échangeur au sud de Vienne.

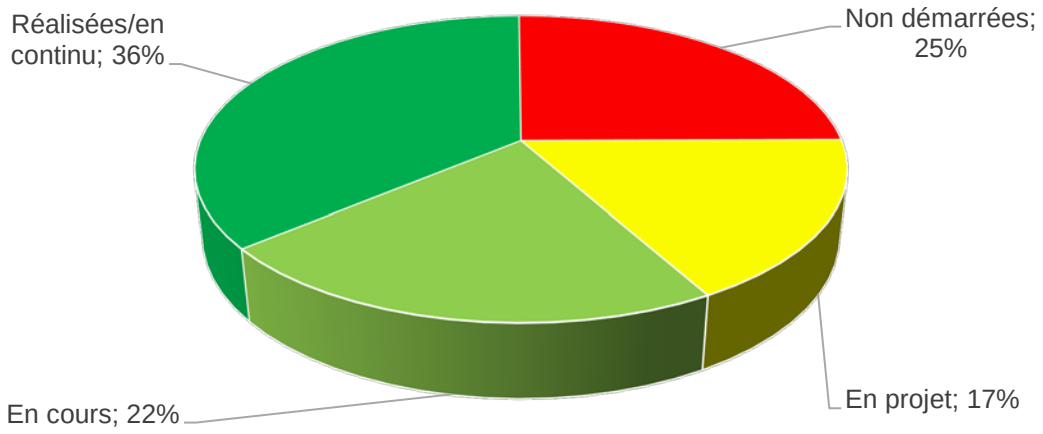


Figure 66 : Etat d'avancement à fin 2017 des actions du PDU

5.4.2 PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS POUR LE PDM

Les principaux enseignements que nous tirons du bilan du PDU de 2012-2017 sont les suivants :

- **Un territoire globalement contraint :** le territoire est très contraint pas sa géographie et par son positionnement (relief, zone d'échanges intenses sur l'axe Paris-Lyon-Marseille, effets de coupure liés à la présence du fleuve et de grosses infrastructures, urbanisme historique à Vienne, manque de place et contraintes foncières…), ce qui complique la mise en œuvre de nombreuses actions et crée une assez forte interdépendance entre elles. Compte tenu du relief, la dépendance à la voiture y est probablement plus forte qu'ailleurs tandis que la congestion routière réduit l'attractivité du réseau urbain et limite le développement de l'usage du vélo.
- **La nécessité d'une planification sur un temps assez long :** le PDU 2012-2017 était ambitieux et sa mise en œuvre en seulement 5 ans était également un objectif ambitieux. Sur un territoire aussi contraint, la mise en œuvre de projets structurants prend du temps d'autant que de nombreux partenaires (Etat, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Départements de l'Isère et du Rhône, AOM et intercommunalités voisines…) sont souvent impliqués. C'est pourquoi le PDM s'inscrira dans un temps plus long (10 ans).
- **Des axes de travail non fondamentalement modifiés :** dans une large mesure, les orientations du précédent PDU, et beaucoup de ses actions, vont rester valables pour le PDM. La direction suivie et les actions à prévoir pour la décennie à venir ont vocation à inspirer le PDM.
- **Un suivi plus fin :** certaines des actions inscrites au PDU n'ont pu se concrétiser car leur mise en œuvre dépendait de la concrétisation d'autres actions qui, pour des raisons diverses, ont pris du retard. D'autres en revanche auraient sans doute pu se déployer plus fortement comme par exemple l'élaboration d'un schéma de circulation des marchandises. Un suivi plus fin de l'avancée du PDM est donc à prévoir.

6 PRISE EN COMPTE DES DOCUMENTS STRATEGIQUES

6.1 LES ORIENTATIONS DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

6.1.1 LE PROJET D'AGGLOMERATION

Elaboré en 2018, et fruit d'une démarche participative qui a associé les conseillers municipaux des 30 communes, les directeurs de services et le Conseil de Développement, **le Projet d'Agglomération fixe les grandes ambitions et détermine les objectifs à poursuivre par la collectivité.**

Quatre ambitions ayant traits à la mobilité figurent dans ce projet :

- Une Agglomération qui porte un projet partagé et qui vise une action publique encore plus performante (mutualisation, optimisation, évaluation…).
- Un territoire qui cultive l'excellence et qui s'est donné l'objectif de devenir à court terme un **territoire à énergie positive.**
- Un territoire fort de ses équilibres qui ambitionne une **mobilité plus durable** sur les plans sociaux et environnementaux.
- Une Agglomération qui ambitionne, pour tous, un haut niveau de service, en proposant une offre de service équitable et de qualité sur l'ensemble du territoire.

Ces ambitions se déclinent en orientations dont trois concernent la mobilité du territoire :

- Améliorer la mobilité et l'accessibilité à l'échelle du territoire en développant une **offre de transport adaptée dans les secteurs mal desservis**, tant pour les déplacements internes qu'en connexion avec les territoires voisins.
- Concevoir une mobilité plus durable vis-à-vis de l'environnement et de la qualité de l'air **en application de la stratégie énergétique** ambitieuse mise en œuvre par l'Agglomération. Cette stratégie intègre la **lutte contre la précarité** des ménages et des efforts en faveur de **l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.**
- Les investissements devront être consacrés prioritairement au **développement des alternatives à la voiture particulière** et à la réalisation d'infrastructures de nature à mieux mailler le territoire et à améliorer les **conditions de déplacement.**

6.1.2 LE SCOT DES RIVES DU RHONE

Le SCoT des Rives du Rhône, approuvé le 28 novembre 2019, concerne 153 communes et 273'000 habitants.

Le Plan de Mobilité se doit d'être compatible avec les préconisations apportées par le SCoT.

Sur la thématique de **l'urbanisation**, le SCoT exprime une volonté de **ralentissement de l'étalement urbain** et d'un développement axé sur l'armature urbaine et sur **l'offre de transport alternative à la voiture individuelle**. **L'urbanisation** sera donc **fortement limitée** en dehors des centres-bourgs des communes et des sites desservis en transports collectifs. Ainsi, les **centralités urbaines et villageoises** constitueront les lieux préférentiels de développement.

Sur la thématique des transports, le SCoT exprime une volonté de **renforcement de l'offre de transport** et **d'amélioration des conditions de déplacement** sur les zones moins pourvues.

A ce titre, plusieurs ambitions ont été fixés dans la Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), dont une ayant attrait à la mobilité :

- **Améliorer les mobilités, en particulier Est-Ouest**
    - Renforcer l'accessibilité au réseau autoroutier grâce à a création de 3 demi-diffuseurs prévus sur l'A7.
    - Poursuivre l'amélioration de l'accessibilité et de la multimodalité des pôles gares du territoire, étroitement liée aux projets de renouvellement urbain déjà engagés, au maintien de la qualité de l'offre TER.
    - Prendre en compte les intérêts locaux en cas de projet de décongestion des A47 et A46, qui entraînerait des répercussions sur les communes Nord du territoire.
    - Amélioration de la RD75, de Vienne à L'Isle-d'Abeau.
    - Développer des solutions de mobilités innovantes en milieu rural (covoiturage, transport à la demande, cars, autopartage.)
    - Développer les modes de déplacements doux, via des aménagements adaptés des espaces publics et des infrastructures, à l'échelle des grandes améliorations mais également des plus petites communes.

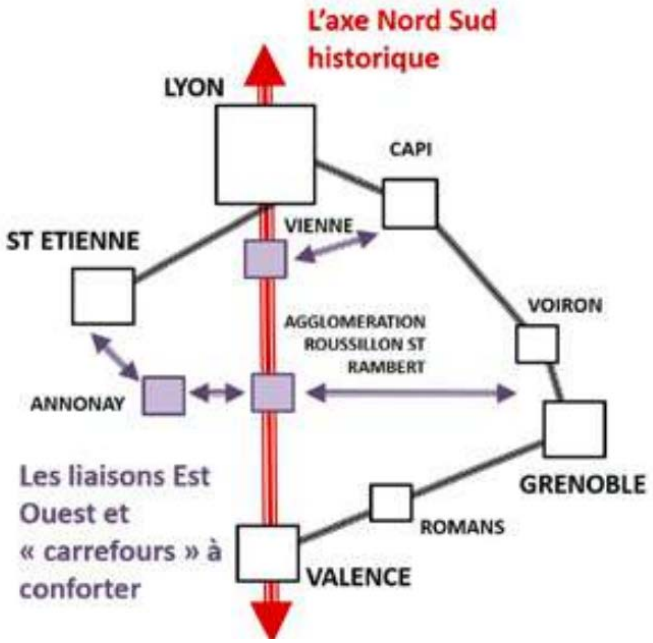


Figure 67 : Extrait sur la thématique mobilité du PADD SCoT des Rives du Rhône

Ces ambitions se déclinent en **objectifs à atteindre**, dont celui d'améliorer les conditions d'accessibilité et de mobilité pour les habitants et les entreprises. Ces objectifs se traduisent :

- Par une **valorisation des modes de déplacements alternatifs** à la voiture individuelle, notamment la pérennisation d'une offre attractive de transport en commun, le développement des déplacements doux, le développement du covoiturage.
- Par une **amélioration des conditions d'accessibilité sur le territoire**, en s'appuyant sur les infrastructures existantes. Il s'agit notamment de valoriser l'axe Nord-Sud, qui constitue la colonne vertébrale du territoire, mais aussi les liaisons Est-Ouest afin de désenclaver les espaces moins accessibles. L'accent est également mis sur une amélioration de l'organisation des flux de marchandises en promouvant la multimodalité.
- Par une **atténuation des nuisances du trafic routier**, afin de limiter l'impact sur le cadre de vie.

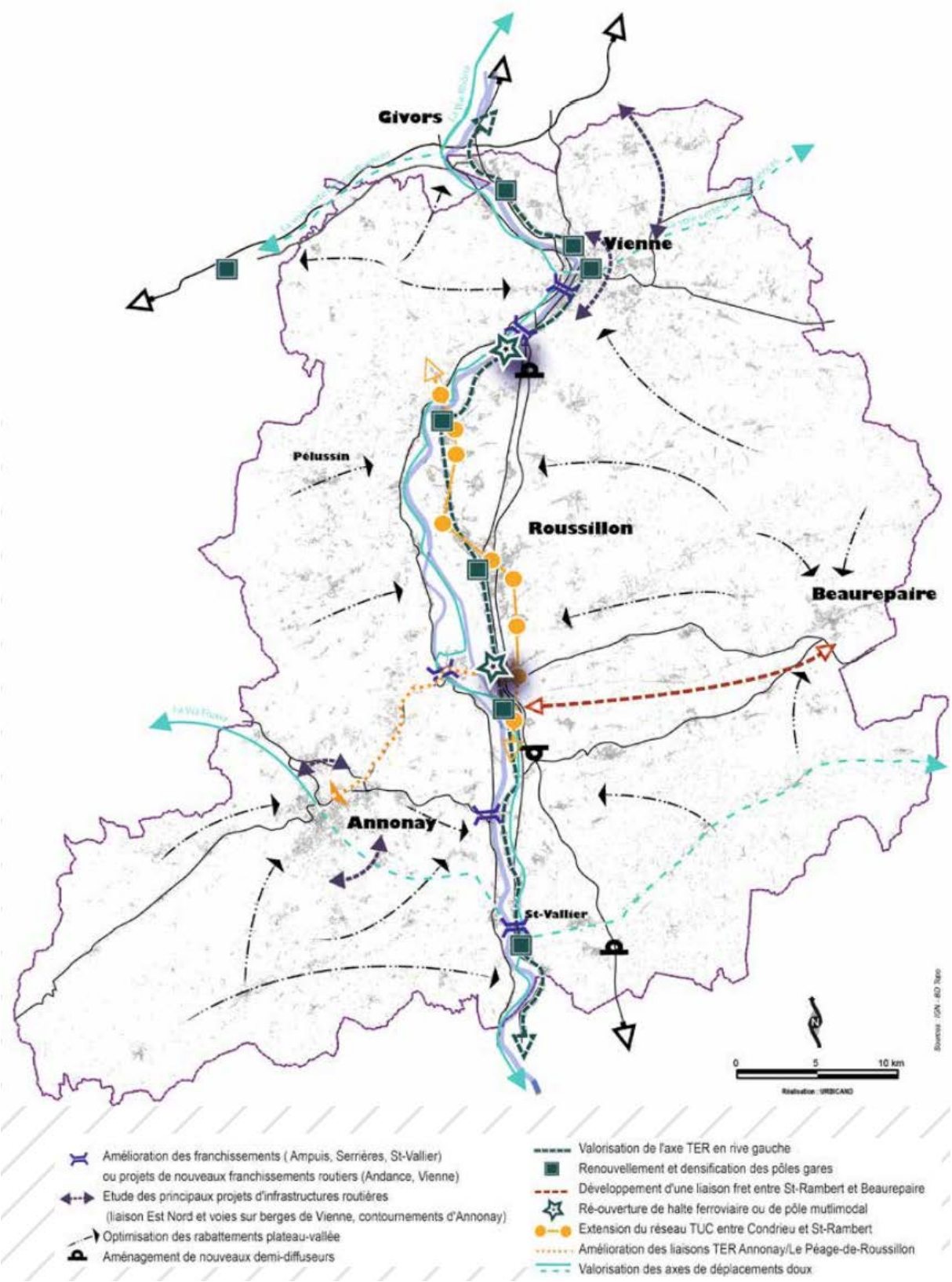


Figure 68 : Synthèse des enjeux de transports et mobilités

Le SCoT met en avant des **secteurs à enjeux** sur lesquels existent des enjeux de mobilités. Parmi ceux-ci, on retrouve notamment la **côtière rhodanienne (rive droite du Rhône),** avec un souhait de mieux maîtriser les conditions de mobilités, notamment en **améliorant la gestion des flux sur la RD 386**, en veillant à ne **pas augmenter la circulation sur les axes d'accès au plateau**, et en **favorisant les modes alternatifs** à la voiture individuelle.

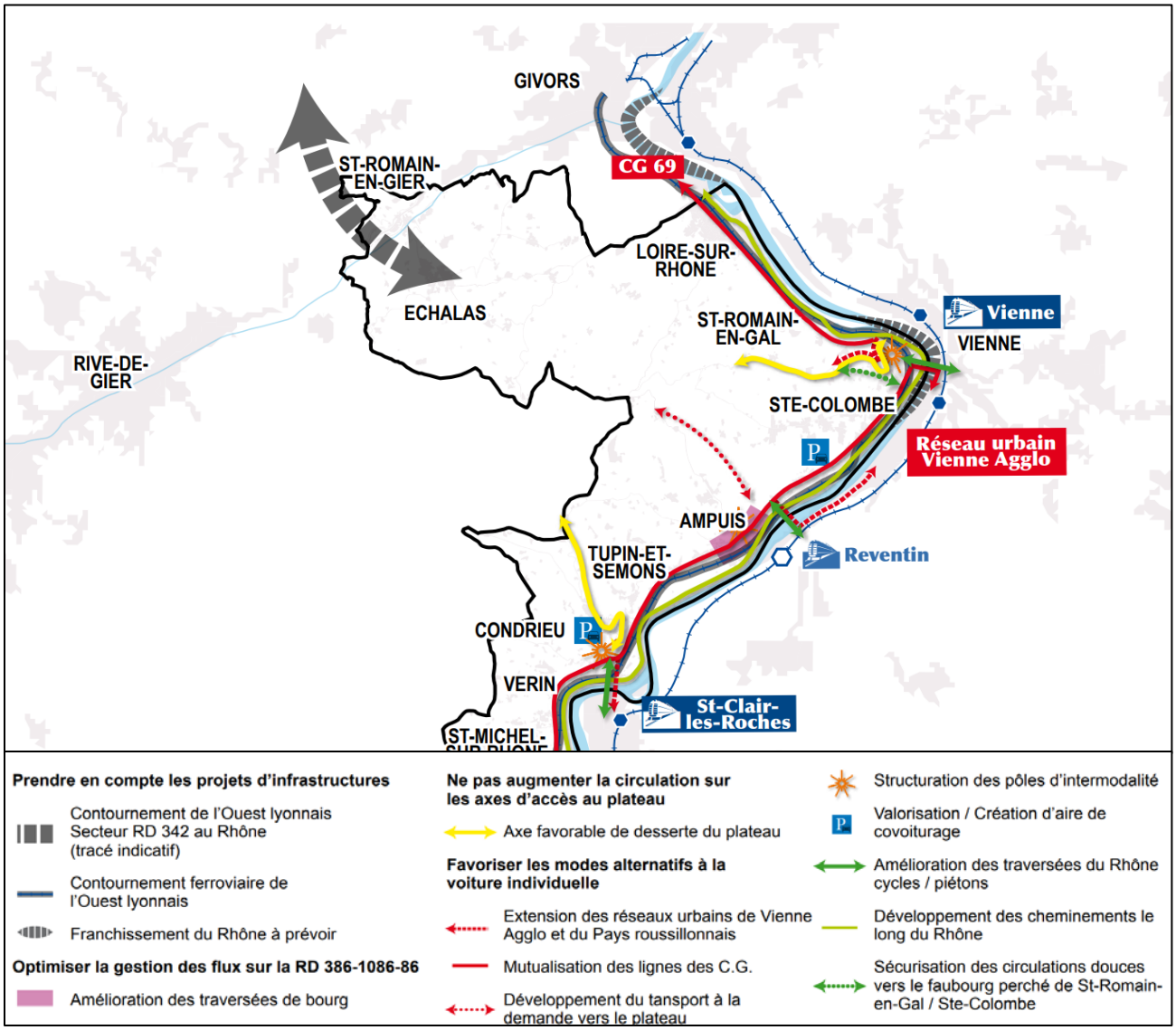


Figure 69 : Secteur à enjeux mobilité (SCoT des Rives du Rhône)

Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) donne des prescriptions su les objectifs à atteindre sur le périmètre d'élaboration. A ce titre, les prescriptions suivantes ont été émises sur les trois objectifs en termes de mobilités :

OBJECTIFS	PRESCRIPTIONS
Valoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle	**Améliorer les conditions de mobilité** • Densité d'habitation dans un périmètre de 500m autour d'un arrêt TC. • Aménagements modes doux particulièrement en zone dense. • Priorité aux secteurs situés à moins de 500m d'un arrêt ou moins de 1km d'une gare. • Offre de stationnement vélo sécurisé vers les équipements générateurs de déplacements. **Pérenniser une offre attractive de transport alternatifs** • Création d'aménagements spécifiques pour le réseau de transports en commun. • Sur VCA : renforcer et développer le réseau de transport, avec des extensions encore possibles, aménager des pôles d'échanges intermodaux sur les principaux points d'entrée de l'agglomération. • Faciliter l'accessibilité aux transports et aux services des PMR • Développer une politique de stationnement économe en espace et articulée avec les dessertes en transports en commun et mode doux
Améliorer les conditions d'accessibilités au territoire	• Valoriser l'axe Nord-Sud : intégrer les projets d'aménagements des nouveaux diffuseurs • Améliorer les liaisons Est-Ouest et désenclaver les espaces les moins accessibles : intégration dans les documents de planification des projets d'amélioration des franchissements (Vienne, Rhône, Condrieu) • Organiser les flux de marchandises en promouvant la multimodalité : Valorisation du SIP de Loire-sur-Rhône, avec des activités accueillies devant utiliser au moins un mode de transport non routier
Atténuer les nuisances du trafic routier	• Améliorer les conditions de circulation au niveau de l'agglomération viennoise : réalisation d'un demi-diffuseur sur l'A7 au Sud de Vienne, nouveau franchissement du Rhône, aménagement des voies sur berges au niveau de la RN7, mise en place d'une nouvelle liaison Est-Nord entre la RN7 et la RD75, création d'une gare de rabattement à Reventin-Vaugris • Optimiser la gestion des flux sur l'ex RN86 en rive droite : poursuivre le développement d'aménagements urbains favorisant une circulation apaisée et sécurisée de l'ensemble des usagers • Ne pas augmenter les circulations sur les axes d'accès au plateau insuffisamment calibrés : les seuls axes pouvant augmenter le gabarit de voirie sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération sont la RD502 à Saint-Romain-en-Gal et la RD59 à Condrieu

6.1.3 LES AUTRES ORIENTATIONS

D'autres documents stratégiques sont présents sur le territoire. Bien que n'étant pas liés au PDM par un rapport de conformité ou de compatibilité, leurs orientations doivent être prise en compte dans le Plan de Mobilité.

La Directive Territoriale d'Aménagement de l'aire métropolitaine lyonnaise insiste sur la nécessaire prise en compte des **projets d'infrastructures routières** (contournement ouest de l'agglomération lyonnaise) **et ferroviaires** (contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise).

La Charte du Parc Naturel Régional du Pilat, qui comprend la partie Ouest du territoire, émet une préconisation sur la valorisation de la ressource que constitue **l'agence de mobilité** et, d'une manière générale, la politique **d'appui aux mobilités alternatives face à l'autosolisme** mise en place par le Parc (information multimodale, actions de sensibilisation…).

Par ailleurs, le périmètre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise approuvé en 2014 a évolué récemment et a intégré le territoire de Vienne Condrieu Agglomération.

Ce PPA, dit PPA 3, a été révisé récemment. Une concertation du public a été menée au printemps 2022 et le PPA a été approuvé le 24 novembre 2022. L'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu de santé publique important sur la grande agglomération lyonnaise, particulièrement exposée à la pollution atmosphérique, notamment au dioxyde d'azote (NO2), aux particules fines (PM2,5) et à l'ozone (O3).

Ce PPA 3 intègre un plan d'action partenarial et multi-thématiques, avec des actions dans les domaines de la mobilité et des déplacements, de l'urbanisme, du bâtiment et des activités agricoles et industrielles. Ses orientations ont été reprises et approfondies dans le PCAET de Vienne Condrieu Agglomération et sont intégrées dans les orientations du présent PDM.

6.2 LES ETUDES ET SCHEMAS NON PRESCRIPTIFS

6.2.1 LE PLAN D'ACTION INTERMODALITE 2019-2021

Le plan d'action intermodalité est porté par le SMT AML, le Syndicat Mixte des Transports de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise qui réunit la Région Auvergne - Rhône-Alpes, le Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL), Saint-Étienne Métropole, la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI) et Vienne- Condrieu Agglomération. Il a pour objectif essentiel de rendre tous les déplacements intermodaux plus faciles et plus attractifs, en dépassant la complexité institutionnelle des transports.

Initié début 2018, le **Plan d'Action Intermodalité** (PAI) est le fruit d'une concertation territoriale qui a abouti à la définition de **75 actions** supposées être initiées, à défaut d'être achevées, **sur un espace-temps court (2019-2021).**

Huit bassins ont été définis pour faciliter l'appropriation du PAI par les acteurs concernés. L'agglomération relève du bassin **« Vallée du Rhône ».**

A l'échelle du SMT AML, six actions ont été retenues :

- Développement de la **gamme tarifaire multimodal.**
- Développement de **l'information multimodale.**
- Développement de **l'information voyageur TC** en temps réel.
- **Aménagements des PEM** de Lyon Part Dieu, Lyon Perrache et Saint-Etienne Châteaucreux.
- Diagnostic des différents types de **parc relais**.
- Expérimentation **d'innovations multimodales.**

A l'échelle du bassin de l'agglomération, cinq actions ont été retenues :

- **Etude de la réouverture d'une halte TER à Vaugris-Gare.**
- **Amélioration** de la liaison entre **Saint-Clair-les-Roches et Condrieu**.
- Mise en **accessibilité de la gare de Saint-Clair-les-Roches.**
- Etude de faisabilité visant à la réalisation d'une **aire de covoiturage métropolitaine au niveau de l'échangeur n°8 de Chasse sur Rhône.**
- Mise en place d'une **voie réservée aux bus express/covoiturage en lien avec le déclassement de l'axe A6–A7.**

6.2.2 ETUDE SUR LES DEPLACEMENTS RHONE-MEDIAN

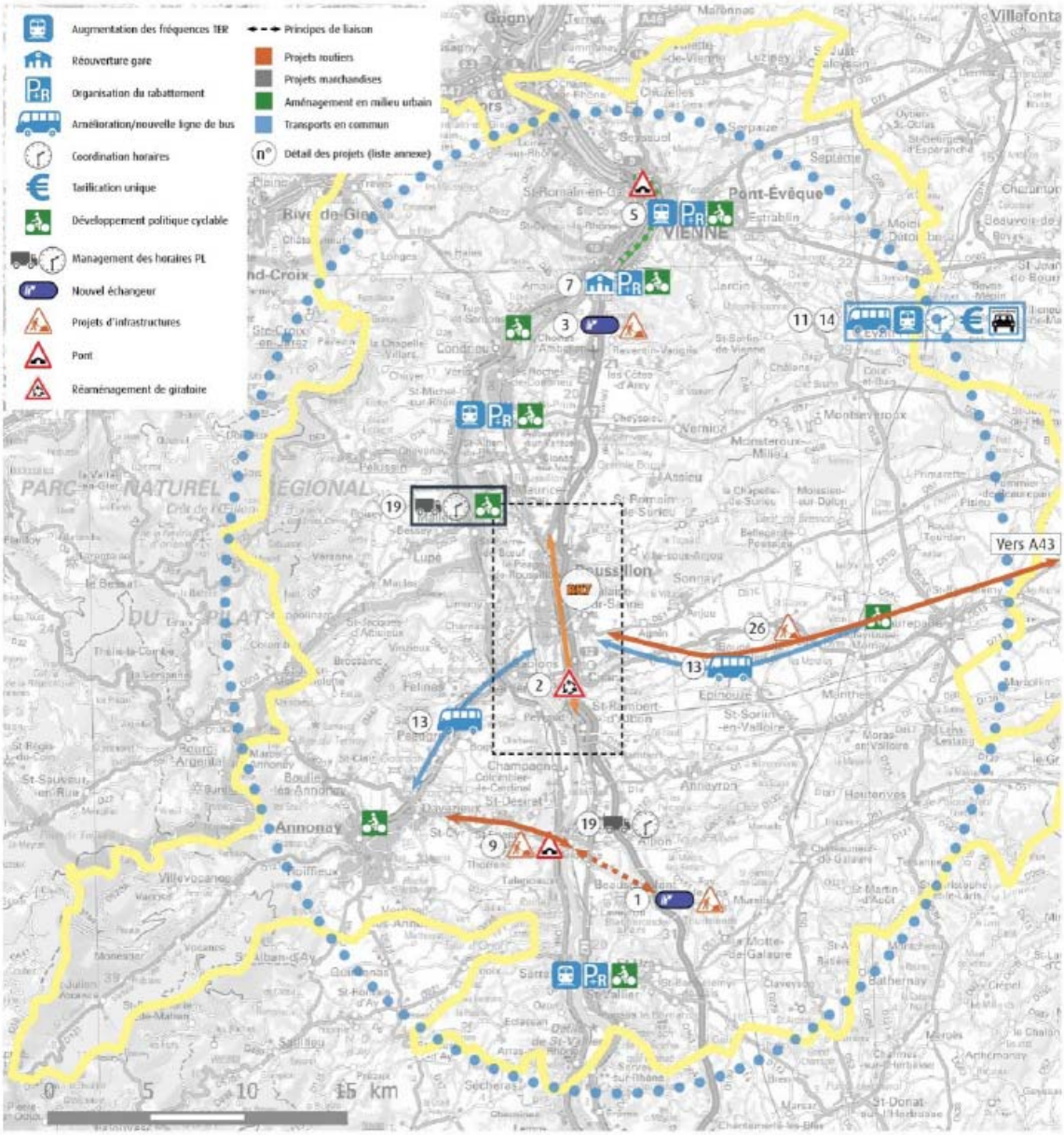
En 2016, l'Etat et les collectivités locales ont entamé une réflexion afin d'établir un diagnostic global et partagé sur la mobilité et les déplacements dans un vaste territoire allant de Chasse-sur-Rhône à Saint-Vallier.

L'étude a reposé sur la construction d'un modèle multimodal des déplacements intégrant les prévisions de croissance de la population et des emplois inscrites dans le SCoT des Rives du Rhône. Deux scénarios ont été travaillés et comparés à l'horizon 2040 :

- **Scénario au fil de l'eau**, avec les infrastructures actuelles.
- **Scénario alternatif** prenant en compte la réalisation d'un ensemble de projets et d'actions.

Les principaux projets pris en compte dans le scénario alternatif sont les suivants :

- Création de l'échangeur nord Drôme.
- Augmentation de la capacité du giratoire de Chanas.
- Demi-échangeur de Vienne Sud.
- Requalification de la traversée de Vienne.
- Création d'un nouveau pont au sud d'Andance.
- Aménagement RD82.
- Augmentation de la capacité de la RD519 - Axe de Bièvre.
- Mise en site propre de la ligne N/S du Pays Roussillonnais.
- Mise à 2x2 voies de la RN7 entre Salaise-sur-S. et Chanas.
- Réouverture de la halte de Reventin-Vaugris.
- Amélioration du niveau de service.
- De la ligne Annonay-Roussillon.
- De la ligne Beaurepaire-Roussillon.
- Lignes TC interurbaines mieux coordonnées et plus lisibles.
- Création d'aires de covoiturage.



Dreal Auvergne-Rhône-Alpes - 17 novembre 2016

Figure 70 : Liste des projets retenus pour la modélisation du scénario alternatif

Les conclusions de l'étude ont été les suivantes :

- En ce qui concerne le scénario au fil de l'eau, l'étude met en avant une **saturation majeure et inéluctable du réseau routier.** L'accent est également mis sur le réseau secondaire, qui est **très vulnérable** en cas de report et de délestage de l'**A7** si un problème survient sur l'autoroute.
- Pour le scénario alternatif, la situation est moins contraignante. Compte-tenu de l'augmentation de la capacité du réseau, le modèle prévoir une **augmentation de la circulation routière**. La situation est dégradée vis-à-vis de la situation de base de 2015, avec des reports de trafic sur le réseau secondaire, mais **sans congestion généralisée**. En zones plus denses, il est conclu **une baisse légère de la circulation dans les traversées d'agglomération**, ainsi qu'une **réduction de 2% de la circulation dans les zones denses** traversées par la **RN7** et les **RD1086** et **86**. Les temps de parcours s'avèrent être **plus fiables et plus réguliers**, sans pour autant qu'il s'opère un gain de temps significatif. Cette légère fluidification du trafic profite aux **transports en commun**, qui **circulent de manière plus aisée**. Contrairement au scénario au fil de l'eau, le **réseau secondaire est mieux adapté à une fermeture de l'autoroute** en cas d'incident. Enfin, ce scénario prévoir une **augmentation de 4% des émissions de CO_2.**

Il est à noter que les conclusions de cette étude n'ont pas été partagée par l'Etat. Cette étude peut donc être considérée comme étant obsolète en ce qui concerne les actions envisagées.

6.2.3 ETUDE D'ITINERAIRE RN7

6.2.3.1 Contexte et objectifs

Pilotée par l'Etat (DREAL Auvergne-Rhône Alpes), l'étude d'itinéraire a démarré en janvier 2019 et s'est terminée à l'automne 2020.

Sa vocation était d'établir une vision commune de requalification de la RN7 sur un linéaire d'environ 40 kilomètres entre Reventin-Vaugris (Isère) et Saint-Vallier (Drôme), partagé par l'ensemble des parties prenantes (Etat, Départements, intercommunalités, acteurs du monde socio-économique…).

Elle a été décomposée comme suit :

- Diagnostic portant sur les enjeux de mobilité, socio-économiques et environnementaux.
- Schéma d'aménagement à long terme à l'échelle de la zone d'étude.
- Décomposition de ce schéma en opérations individuelles.
- Priorisation de opérations à mettre en œuvre.

Seules les communes de Reventin-Vaugris et de Chonas-l'Amballan sont directement concernées par l'étude sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération.

L'étude a été scindée en quatre secteurs géographiques et c'est le secteur Nord, entre Reventin-Vaugris et Péage-de-Roussillon, qui concerne plus spécifiquement l'agglomération.

6.2.3.2 Enjeux et axes de travail globaux sur l'ensemble du linéaire

Cinq axes stratégiques ont été retenus pour la requalification de la RN7 :

- Mettre en cohérence la RN7 avec le site traversé :
  - Redéfinir certaines entrées de ville.
  - Adapter les vitesses au contexte existant.
  - Adapter la RN7 dans son profil et son épaisseur pour garantir le respect des vitesses.
- Améliorer la fluidité de l'axe :
  - Désengorger le centre de Péage-de-Roussillon.
  - Multiplier, hiérarchiser et rendre lisibles les parcours.
  - Simplifier la gestion des carrefours.
  - Anticiper les besoins liés aux projets de développement.
- Inciter à l'intermodalité :
  - Favoriser le report modal.
  - Développer les liens cyclables.
  - Sécuriser les traversées des piétons et des vélos.
- Rendre perceptible l'axe et le territoire à travers le paysage :
  - Retrouver l'identité de la vallée du Rhône.
  - Qualifier le séquençage pour révéler la richesses des situations.
  - Constituer un maillage écologique et rendre confortable les espaces publics.
- Ponctuer l'itinéraire de pôles de vie et de services supports à la vie locale :
  - Aménager des pôles multiservices.
  - Développer des pôles de mobilité.
  - Mettre en scène les pôles nature existants.

6.2.3.3 Programme d'interventions sur le territoire communautaire

Le programme d'intervention établi sur le secteur Nord de l'étude prévoit en particulier :

- L'aménagement d'une liaison cyclable sur le chemin du Vieux Pavé à Reventin-Vaugris pour permettre aux cyclistes d'éviter une portion à fort dénivelé de la RN7qu'il serait très difficile de sécuriser. Cela implique également des aménagements du carrefour à l'intersection entre la RN7 et le chemin du Vieux Pavé pour sécuriser la traversée des cyclistes en provenance du Sud.
- Le réaménagement du carrefour entre la route de Vienne et la RN7 à Chonas-l'Amballan afin d'améliorer sa sécurité. L'idée serait de supprimer le tourne-à-gauche accidentogène pour les automobilistes venant du Sud et de les contraindre à tourner à gauche plus au Nord, au niveau du giratoire. Un tel projet implique d'adapter le profil du chemin de Sambillot et du chemin des Fontenelles.

- L'adaptation du profil et de la vitesse dans le secteur du Grand Chemin :
    - En zone plus densément bâtie, la vitesse serait limitée à 50 km/h. Un trottoir mixte piétons/vélos permettrait de relier les polarités et les habitations en toute sécurité.
    - En zone où le bâti est plus diffus, la vitesse serait limitée à 70 km/h. Le trottoir mixte serait transformé en bande cyclable à double sens.
- L'adaptation du profil dans les sections rurales :
    - Dans les secteurs non bâtis, les cyclistes peuvent circuler sur les bandes de rives mais leur sécurité n'y est pas garantie.
    - La seule alternative sécurisée consisterait à aménager une piste cyclable bidirectionnelle dans l'espace agricole, ce qui nécessite d'engager des négociations avec les propriétaires et impacte de fait le foncier agricole.

6.2.4 SCHEMA DE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL DE VIENNE CONDRIEU AGGLOMERATION

6.2.4.1 Contexte et objectifs

Le schéma de développement commercial est la traduction d'un engagement politique des élus de Vienne Condrieu Agglomération qui ont souhaité affirmer une stratégie partagée pour le développement commercial du territoire.

Il constitue la référence en matière d'aménagement commercial et une base de travail pour une traduction dans les documents d'urbanisme communaux. Ce document constitue aussi la référence privilégiée en matière d'autorisations d'implantations nouvelles.

Il établit par ailleurs le plan d'actions en matière de commerce pour la période 2022-2027. Il comporte 30 annexes présentant des déclinaisons locales pour les 30 communes de la Communauté d'Agglomération.

6.2.4.2 Axes de travail et enjeux identifiés

Le schéma de développement commercial a défini cinq axes principaux de travail, eux-mêmes déclinés en enjeux puis en actions :

- **Maintenir et renforcer l'offre commerciale et sa diversité :**
    - Conduire une stratégie foncière.
    - Faciliter l'implantation et la reprise des entreprises commerciales.
- **Affirmer la destination shopping du centre-ville de Vienne :**
    - Développer les services à la clientèle.
    - Créer une ambiance d'achats.
    - Maintenir la diversité de l'offre commerciale.
- **Adapter l'appareil commercial aux nouveaux modes de communication :**
    - Mener une stratégie numérique/digitale.
    - Valoriser des actions exemplaires en matière d'environnement.
    - Promouvoir la proximité et la qualité des produits.

- **Encourager l’animation commerciale et faciliter l’innovation :**
    - Soutenir les dynamiques collectives.
    - Favoriser les actions du « commerce de demain ».
- **Penser l’aménagement des centralités comme vecteur d’attractivité commerciale :**
    - Stopper l’extension des espaces commerciaux de périphérie.
    - Placer le commerce au centre du projet urbain.

6.2.4.3 Liens avec le PDM

La plupart des axes de travail et plusieurs de leurs déclinaisons en actions suscitent des liens avec le PDM, en particulier :

- L’action 11 « Accompagner le programme cœur de ville » qui implique d’apaiser le centre-ville de Vienne, de le rendre accessible, attractif et désirable.
- L’action 15 « Accompagner les restaurateurs/commerces vers la livraison propre » qui constate que la crise sanitaire a démultiplié les attentes de la clientèle sur la livraison à domicile et qui vise à développer les livraisons avec des modes propres (à pied, à vélo…).
- L’action 18 « Augmenter l’approvisionnement local des restaurants et des commerces alimentaires » qui est de nature à réduire leur impact environnemental.
- L’action 26 « Adapter et faire respecter les documents de planification » qui vise à économiser le foncier, à mettre davantage en cohérence la localisation des équipements commerciaux et la maîtrise des flux de personnes et de marchandises et à revitaliser les centres-villes, les centres-villages et les quartiers.
- L’action 28 « Mettre en place un environnement favorable au commerce » qui vise à améliorer la qualité de l’environnement urbain et à développer l’accessibilité des centres-villes et des centres-bourgs par les modes alternatifs.
- L’action 29 « Définir une stratégie logistique du dernier kilomètre » avec l’objectif d’intégrer le programme INTERLUD et de définir un plan d’actions en faveur de la logistique urbaine durable avec, par exemple, le soutien du CEREMA.

7 ENJEUX STRUCTURANTS DU TERRITOIRE

En lien avec la démarche 3P (PLH, PCAET, PDM), et à la suite des éléments mis en avant lors de la réalisation du diagnostic, un travail a été effectué afin de définir et valider les enjeux globaux du Plan de Mobilité et de les affiner par secteur. Ce travail de co-construction avec les partenaires et la commission mobilité a permis d'identifier **19 enjeux transversaux** en lien avec la santé, l'énergie, l'urbanisme, les déplacements externes ou internes au territoire, ou en lien avec la promotion des modes alternatifs et à l'accompagnement au changement.

POURQUOI AGIR ?

Enjeux transversaux en lien avec la santé

1-Tendre vers un territoire garantissant la santé et le bien-être de ses habitants : lutte contre la pollution et le bruit (recours aux véhicules moins polluants…).

Enjeux transversaux en lien avec l'énergie

2-Tendre vers une plus grande sobriété énergétique et réduire la dépendance aux énergies fossiles tant pour le déplacement des personnes que pour le transport de marchandises.

3-Lutter contre la précarité énergétique des ménages.

Enjeux transversaux en lien avec l'urbanisme

4-Prendre en compte le vieillissement de la population.

5-Assurer une cohérence entre urbanisation (logements, emplois, commerces…) et politique de mobilité.

6-Permettre aux habitants de l'agglomération de profiter d'espaces urbains accessibles, apaisés et de qualité.

7-Muter vers une mobilité plus durable tout en développant le potentiel d'attractivité du territoire.

Enjeux en lien avec la mobilité interne du territoire

8-Réduire la congestion routière interne à Vienne et la place de la voiture en ville.

9-Rendre le réseau de transports collectifs urbains encore plus attractif en améliorant ses performances et les connexions avec la rive droite.

10-Développer les mobilités actives (vélo, vélo à assistance électrique et marche) dans toutes les centralités.

11-Optimiser l'offre de transport à la demande pour mieux répondre aux besoins du territoire (publics fragiles, précaires, vers les ZA…).

12-Développer les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (covoiturage…).

Enjeux en lien avec les échanges externes du territoire

13-Encourager et faciliter l'usage des transports collectifs (offre de service, intermodalité, multimodalité…).

14-Développer les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (covoiturage…).

15-Résorber les points noirs de congestion routière, surtout ceux qui génèrent des reports vers les voies urbaines et secondaires.

Enjeux liés à la promotion des modes alternatifs et à l'accompagnement au changement

16-Mieux faire connaître l'offre de transport et les services déjà en place, et en faciliter l'usage.

17-Inciter les habitants à adopter des comportements de mobilité vertueux et les accompagner pour trouver et tester des solutions alternatives.

18-Inciter les employeurs publics et privés à réduire l'impact « transport et mobilités » de leurs activités.

Enjeux complémentaires

19-La problématique des flux de transit est à réintégrer dans les grands enjeux du PDM.

8 CONSTRUCTION D'UNE STRATEGIE MULTIMODALE POUR VIENNE CONDRIEU AGGLOMERATION

8.1 LA METHODOLOGIE

Les différentes étapes de construction du Plan de Mobilité de Vienne Condrieu Agglomération

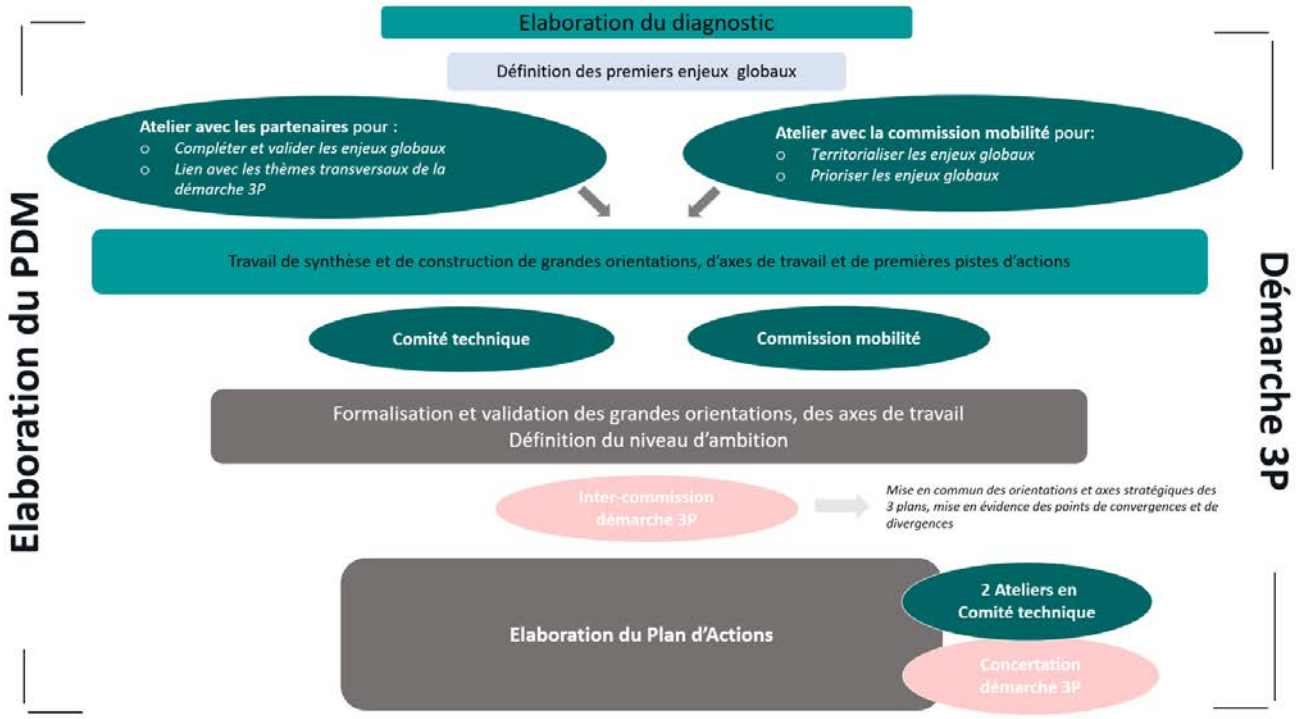


Figure 71 : Méthodologie pour l'élaboration du Plan de Mobilité

Après validation du diagnostic et des premiers enjeux globaux, un travail en ateliers avec les partenaires et la commission mobilité de Vienne Condrieu Agglomération a permis d'affiner les enjeux et de construire les orientations du PDM.

Afin d'atteindre les objectifs fixés et de répondre aux enjeux, le PDM repose sur 4 orientations stratégiques déclinées en 14 axes de travail. Les réflexions autour de ces axes de travail ont permis d'aboutir un **plan d'actions multimodale en cohérence et complémentaire aux plans d'actions du PCAET et du PLH** (dans le cadre d'une démarche innovante dite « démarche 3P »).

8.2 LES GRANDES ORIENTATIONS STRATEGIQUES

La mobilité est essentielle pour les acteurs du territoire mais elle est également très impactante pour celui-ci et pour le cadre de vie de ses habitants. En effet, le territoire de Vienne Condrieu Agglomération est un territoire très impacté par la pollution et la qualité de l'air. A l'échelle du territoire, les **transports routiers** sont la **principale source de polluant atmosphériques** (émissions d'oxydes d'azote (78%) et de gaz à effet de serre (54%)).

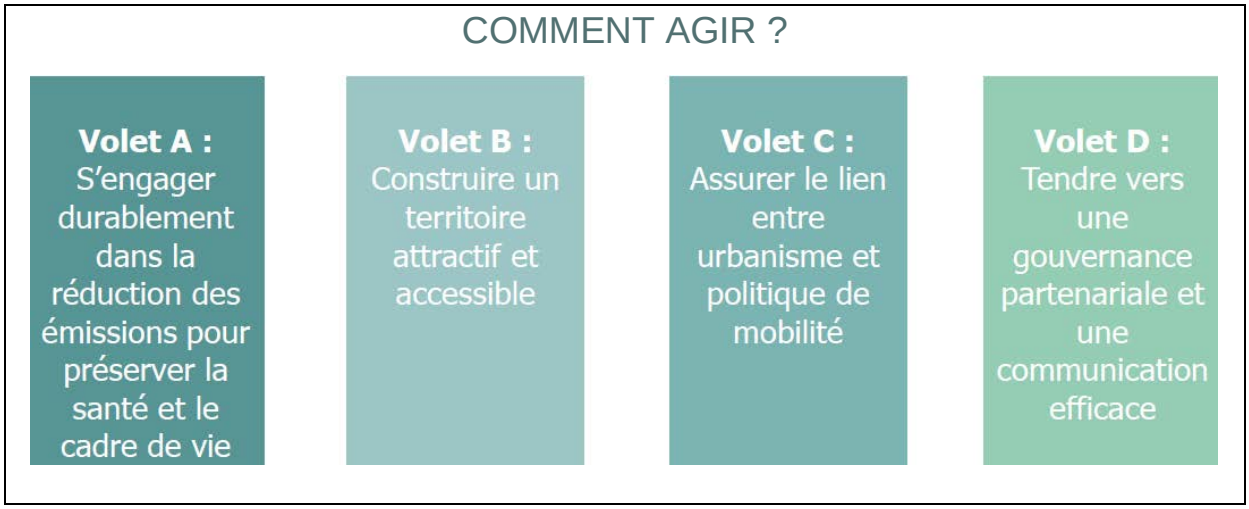
Au-delà de la qualité de l'air, le territoire est également confronté à d'autres enjeux en lien étroit avec la mobilité :

- L'exposition aux nuisances sonores liées aux flux de circulation (transit sur l'A7, un réseau routiers principal à fort trafic…),
- L'accessibilité et l'attractivité du territoire (une accessibilité multimodale pour tous),
- L'amélioration des conditions de déplacements (garantir la sécurité et la fluidité).

La stratégie mobilité, au-delà de réduire l'empreinte écologique, doit répondre aux enjeux de santé publique.

L'ambition du Plan de Mobilité est tendre vers des déplacements plus sobres, plus actives et plus partagées, et d'effectuer une transition en incitant à moins ou à mieux se déplacer tout en s'assurant de garder un territoire attractif.

Le projet porté par le Plan de Mobilité de Vienne Condrieu Agglomération entend répondre aux grands enjeux transversaux en proposant **4 grandes orientations** :



Ces **4 grandes orientations sont déclinées en axes de travail** 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.

Les **14 axes de travail** composent un nouveau modèle de mobilité s'appuyant sur des réponses modales efficientes :

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

- ✓ **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**

Volet B : Construire un territoire attractif et accessible

- ✓ **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**

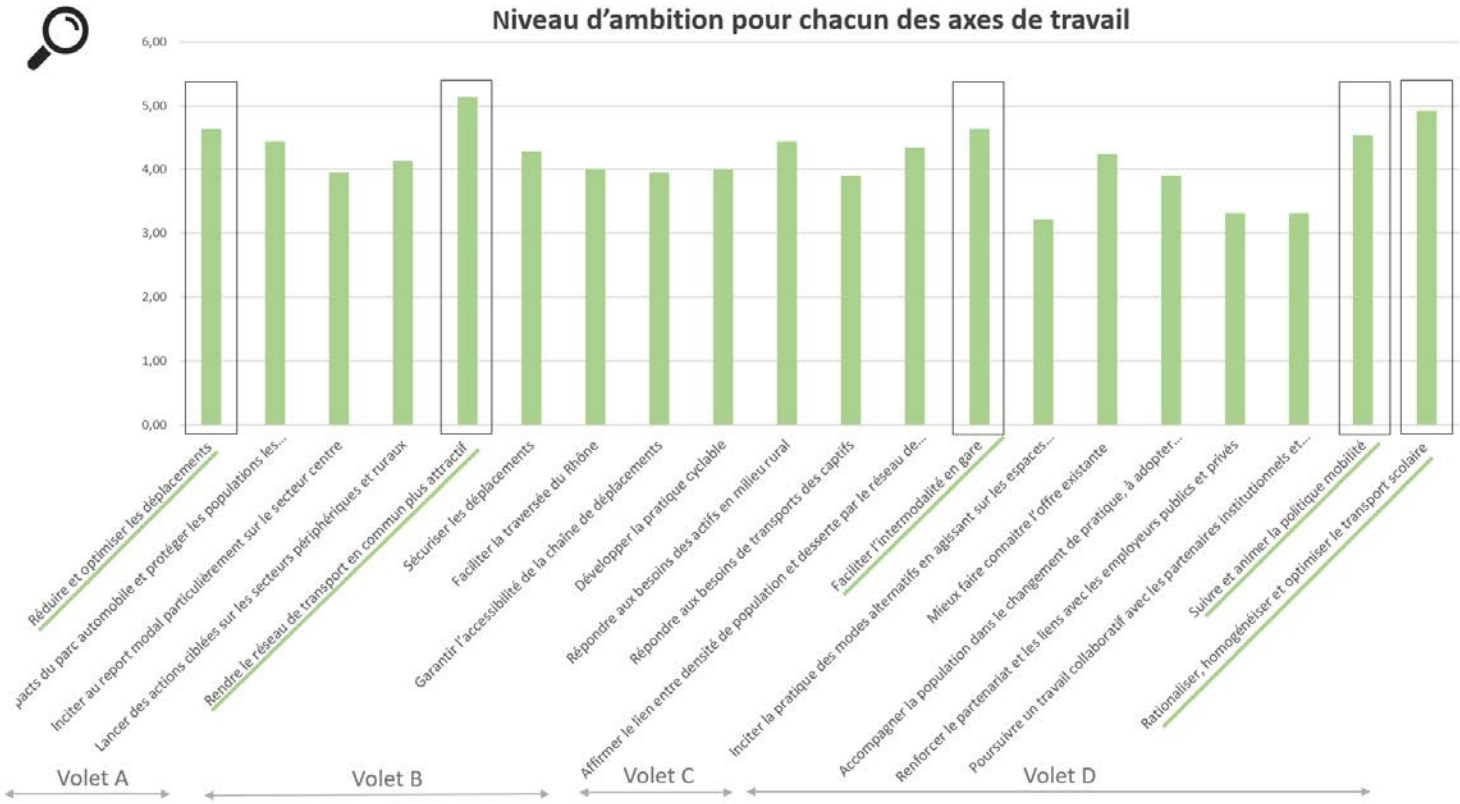
Volet C : Assurer le lien entre urbanisme et politique de mobilité

- ✓ **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**

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

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

Afin de bâtir un plan d'actions reflétant les volontés du territoire, le comité technique et la commission mobilité ont défini le niveau d'ambition souhaité pour chaque axe de travail [18].



Pour chaque volet, un ou plusieurs axes de travail ont été mis en avant, notamment des actions à mener sur la réduction et l'optimisation des déplacements, sur le réseau de transports en commun à rendre plus attractif, sur l'intermodalité à faciliter et sur le suivi et l'animation de la politique de mobilité.

---

[18] *Sondage effectué en séance, prise en compte de l'ensemble des votes (via la plate-forme et par papier) en Comité Technique et Commission mobilité, attribution d'une note pour chaque axe de travail par pondération des votes (0 pour niveau bas ; 2 pour niveau modéré ; 4 pour niveau élevé ; 6 pour niveau très élevé).*

8.3 QUELLES AMBITIONS A 10 ANS ?

Vienne Condrieu Agglomération s'est fixé des objectifs d'évolution des modes de déplacement pour tendre, à horizon 2031, vers une forte diminution de l'usage individuel de la voiture et une augmentation de l'usage des modes alternatifs.

En effet, en 2031, 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 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 ERP, 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 tend à faire 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 fait évoluer la part modale des transports collectifs de 7,2% en 2015 à 9,8% en 2031.

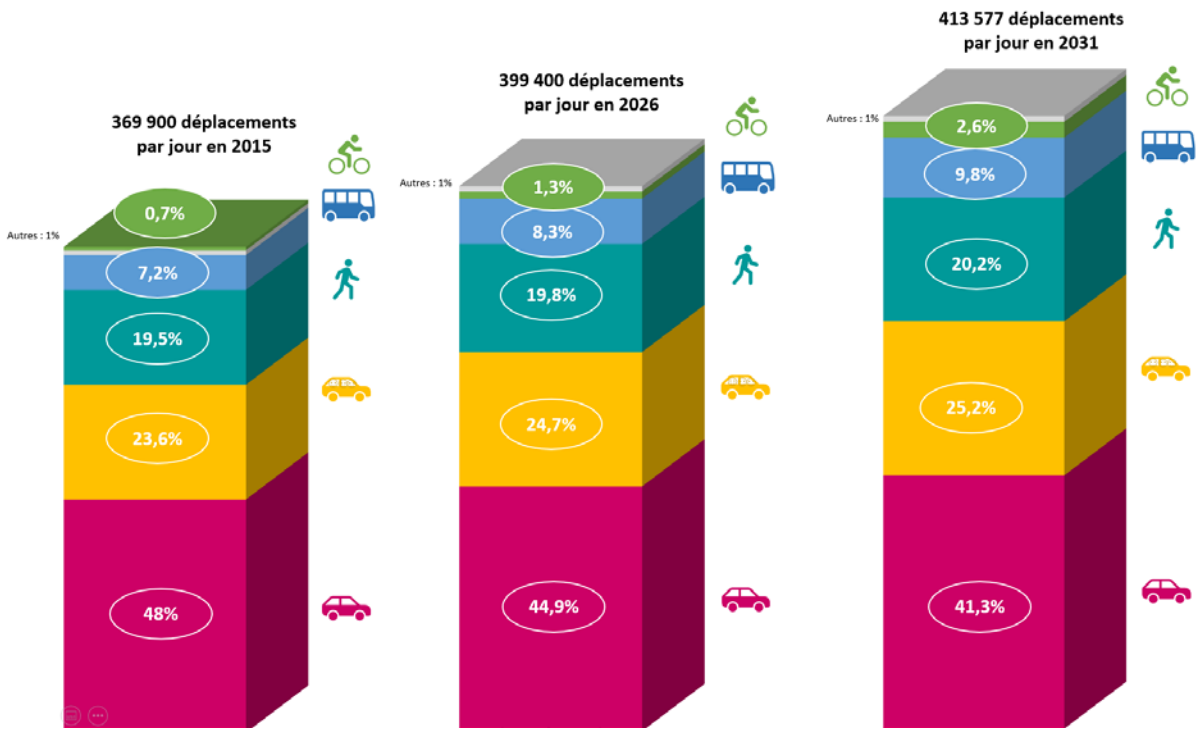
- Un travail sur l'urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité.

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.

ETAT INITIAL						
	Voiture (conducteur)	Voiture (passager)	Marche	Vélo	TC	Autres
Flux internes	**43%**	**21%**	**28,8%**	**0,9%**	**6%**	**0%**
Flux internes en rive gauche	*44%*	*22%*	*28,0%*	*1,0%*	*5%*	*0%*
Flux internes en rive droite	*36%*	*17%*	*44,7%*	*0,3%*	*2%*	*0%*
Flux internes inter-rives	*46%*	*22%*	*10,5%*	*0,5%*	*21%*	*0%*
Flux en échanges	**57,9%**	**28,5%**	**0,4%**	**0,4%**	**9,8%**	**3,0%**
TOTAL parts modales	**48,0%**	**23,6%**	**19,5%**	**0,7%**	**7,2%**	**1,0%**
A 5 ANS -2026						
	Voiture (conducteur)	Voiture (passager)	Marche	Vélo	TC	Autres
Flux internes	**39,3%**	**22,3%**	**29,3%**	**1,8%**	**7%**	**0%**
Flux internes en rive gauche	*40,0%*	*23,0%*	*28,5%*	*2,0%*	*6,5%*	*0,0%*
Flux internes en rive droite	*33,0%*	*18,0%*	*45,0%*	*1,0%*	*3,0%*	*0,0%*
Flux internes inter-rives	*43,0%*	*23,0%*	*11,0%*	*1,0%*	*22,0%*	*0,0%*
Flux en échanges	**56,4%**	**29,4%**	**0,4%**	**0,4%**	**10,4%**	**3,0%**
TOTAL parts modales	**44,9%**	**24,7%**	**19,8%**	**1,3%**	**8,3%**	**1,0%**
A 10 ANS -2031						
	Voiture (conducteur)	Voiture (passager)	Marche	Vélo	TC	Autres
Flux internes	**35,3%**	**22,8%**	**29,8%**	**3,5%**	**8,6%**	**0,0%**
Flux internes en rive gauche	*35,5%*	*23,5%*	*29,0%*	*4,0%*	*8,0%*	*0%*
Flux internes en rive droite	*31,0%*	*18,5%*	*45,5%*	*1,5%*	*3,5%*	*0%*
Flux internes inter-rives	*40,0%*	*23,5%*	*12,0%*	*2,0%*	*22,5%*	*0%*
Flux en échanges	53,8%	30,0%	0,4%	0,6%	12,2%	3,0%
TOTAL parts modales	**41,3%**	**25,2%**	**20,2%**	**2,6%**	**9,8%**	**1,0%**

Projection des parts modales à 5 et 10 ans par type de flux

Au-delà de l'objectif de report modal, il y a également l'objectif de sortir progressivement de la dépendance aux seules énergies dérivées du pétrole et de réduire les émissions induites (poursuivre le verdissement de la flotte de véhicules du réseau de transports, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules des employeurs publics et privés, faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques…).



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

A noter, sur la question de la logistique et du transport de marchandises, il a été pris comme hypothèse d'évolution de part modale, un scénario tendanciel. La mise en place de l'écoconduite dans les société de transports mais également le changement de parc de véhicules (mutation des parcs) et toutes mesures ambitieuses issues de la mise en œuvre de l'action A.8 amélioreraient l'impact environnemental du PDM.

L'estimation des parts modales a été fait sur la base de données issues de l'enquête déplacements 2015 de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (nombre de déplacements par jour tous motifs et modes de déplacement). L'évolution du nombre de déplacements a été calculée sur la base des éléments prospectifs de l'évolution de la population et du taux annuel de variation inscrits dans le SCoT des Deux Rives. L'évolution des parts modales a été déterminée en fonction de la stratégie mise en place, du niveau d'ambition et des actions qui en découlent.

9 PROGRAMME D'ACTIONS

Le projet porté par le Plan de Mobilité entend répondre aux grands enjeux et grandes ambitions par 39 actions :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Action C.2	:	Intégrer de manière raisonnée le stationnement autour des gares du territoire
Action C.3	:	Renforcer le caractère multimodal de la gare de Vienne
Action C.4	:	Renforcer l'attractivité autour des gares du territoire
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.
Action C.6	:	Harmoniser le règlement dans les documents d'urbanisme et imposer des locaux vélos confortables dans les constructions neuves
Action C.7	:	Créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage
Action D.1	:	Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va
Action D.2	:	Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme
Action D.3	:	Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs
Action D.4	:	Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité scolaires
Action D.5	:	Faire du Comité de Partenaires une vraie instance d'échanges et de progrès
Action D.6	:	Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre des actions du PDM

VOLET A : S'ENGAGER DURABLEMENT DANS LA REDUCTION DES EMISSIONS POUR PRESERVER LA SANTE ET LE CADRE DE VIE

Axe de travail :
Réduire les impacts du parc automobile et protéger les populations les plus exposées

ACTION A.1

TRAVAILLER A LA REDUCTION DES VITESSES SUR LES GRANDS AXES CIRCULES

Objectif(s) :

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

Contexte :

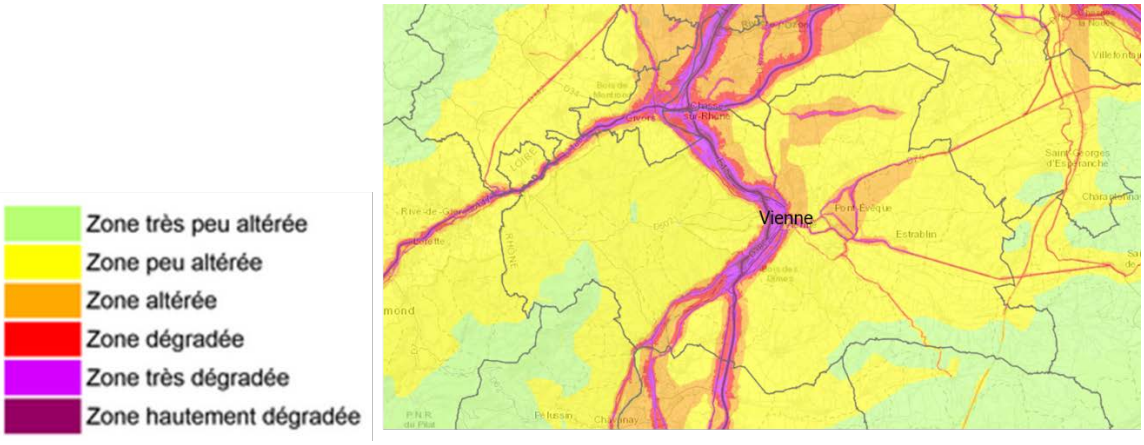
Le périmètre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise a évolué récemment et a intégré le territoire de Vienne Condrieu Agglomération. Ce PPA, dit PPA 3, a été révisé récemment. Une concertation du public a été menée en 2022 et le nouveau plan a été approuvé le 24 novembre 2022.

L'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu de santé publique important sur la grande agglomération lyonnaise, particulièrement exposée à la pollution atmosphérique, notamment au dioxyde d'azote (NO_2), aux particules fines (PM2,5) et à l'ozone (O_3).

Ce PPA 3 intègre un plan d'action partenarial et multi-thématiques, avec des actions dans les domaines de la mobilité et des déplacements, de l'urbanisme, du bâtiment et des activités agricoles et industrielles. L'un des défis inscrit dans le plan d'action du PPA 3 est de « diminuer le trafic routier et limiter la congestion sur certaines sections routières ». Trois actions en découlent dont l'une est de « porter la réflexion à l'échelle du PPA afin d'optimiser le schéma des vitesses maximales autorisées » (action M.4.1). Cette action se décline elle-même en deux sous-actions :

- ☑ Sous-action M.4.1.1 : conduire une étude exploratoire permettant d'identifier les sections autoroutières aux abords desquelles le niveau de pollution de l'air pourrait justifier un abaissement de la vitesse maximale autorisée (VMA).
- ☑ Sous-action M.4.1.2 : mettre en œuvre des abaissements ponctuels, selon les conclusions de l'étude évoquée précédemment.

Lors de l'élaboration du diagnostic, en référence aux travaux de l'Observatoire Régionale des Nuisances Environnementales (ORHANE) qui qualifie des zones de nuisances croisant l'air et le bruit, il a été mis en évidence que 60% de la population de l'Agglomération habite en zone dégradée. Cette zone recouvre essentiellement la vallée du Rhône et les abords de l'A7 et concerne également les abords de routes à fort trafic en entrée et en sortie de zones agglomérées (Pont-Evêque, Ampuis, Condrieu…).



Des réductions ciblées de la vitesse de circulation permettent généralement de réduire les émissions de polluants des véhicules, notamment des oxydes d'azote et des particules.

ATMO estime ainsi, qu'au droit d'une section à fort trafic, les baisses d'émissions de Nox seraient d'environ :

- ☑ - 15% si passage de 130 km/h à 110 km/h.
- ☑ - 10% si passage de 110 à 90 km/h.
- ☑ - 5% si passage de 90 à 70 km/h.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Compte tenu des niveaux d'exposition d'une partie de la population mis en évidence par l'ORHANE, Vienne Condrieu Agglomération s'inscrira de façon volontariste dans la mise en œuvre de l'action M.4.1, déjà évoquée, et de l'action M.4.2 qui vise à « mettre en place une régulation dynamique des vitesses sur les axes routiers sujets à congestion fréquente ».

Sous réserve des conclusions de l'étude exploratoire prévue dans le PPA 3 et dont les résultats n'étaient pas connus au jour d'élaboration de la présence fiche, Vienne Condrieu Agglomération soutiendra une mesure de réduction de la vitesse maximale autorisée sur l'A7 au nord de la barrière de péage de Vienne-Reventin, avec un passage de 110 km/h à 90 km/h. Cette mesure contribuerait pleinement aux objectifs du PPA et serait d'autant plus justifiée que les simulations d'ATMO témoignent que la baisse sur les oxydes d'azote sera plus faible en dehors de la métropole lyonnaise (en dehors de cette action). Elle permettrait en outre de réduire l'exposition des populations situées à proximité immédiate de l'A7 sachant que plusieurs établissements recevant du public (ERP) sont situés en zones dégradées.

Avant sa mise en œuvre, il conviendra néanmoins d'appréhender les impacts de cette action sur des reports de trafic, notamment sur le réseau secondaire local et sa saturation éventuelle, pour juger de son opportunité.

Il est prévu que la décision de mise en œuvre (ou pas) soit prise à la fin de l'année 2023 ou en 2024.

Dans une première phase et sans attendre les conclusions de l'étude précitée, elle travaillera à la réduction des vitesses (passage à 70 km/h envisagé) et à la requalification de l'accès nord de l'autoroute par la RD1407 (Boulevard du Rhône). L'étude de programmation des aménagements du boulevard du Rhône Nord a été lancée début 2022.

La Communauté d'Agglomération contribuera à initier des réflexions du même type, en lien avec les Départements compétents, le long de la RD75 (Pont-Evêque-Septème), de la RD36 (Chuzelles-Luzinay) et de la RD386 (Condrieu-Givors).

Actions associées :

- ☑ B1 : Traiter les points d'insécurité routière.

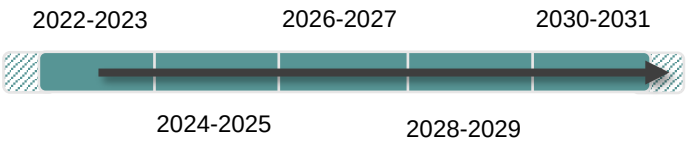
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Etat
- ☑ DIR Centre-Est
- ☑ DDT du Rhône
- ☑ DDT de l'Isère
- ☑ DREAL
- ☑ Région Auvergne-Rhône-Alpes ?
- ☑ Métropole de Lyon
- ☑ Communes
- ☑ ATMO AuRA
- ☑ Cerema/DterCE
- ☑ Exploitants routiers

Phasage :



Le calendrier de mise en œuvre de l'action sera en partie tributaire de celui qui sera arrêté dans le cadre du PPA 3 puis des conclusions de l'étude exploratoire qui sera menée et de sa concrétisation, ou pas.

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
Etude exploratoire PPA 3 Etude de programmation Boulevard du Rhône Etudes complémentaires et maîtrise d'œuvre Travaux	....
5 M€	NC

Les coûts d'investissement indiqués comprennent en particulier la requalification de l'entrée nord de Vienne (secteur Estressin) pour un montant de 4.5 M€ TTC. Le coût à charge de Vienne Condrieu Agglomération sera inférieur à ce montant car il est espéré des co-financements externes à hauteur de 2.5 M € TTC.

Les coûts d'investissement relatifs à d'autres travaux ou aménagements d'envergure qui serait réalisées d'ici à 2031 ne sont en revanche pas pris en compte (montants trop incertains).

Lien avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
-	X	X[1]

Autres liens :

- ☑ PPA 3

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air[2]

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
Impacts positifs sur le bruit .....

Co-bénéfices :

.....

.....

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

(E,R) Mettre en œuvre des études sur l'impact des réductions de vitesses sur la fluidité du trafic et la qualité de l'air, pour confirmer les impacts positifs

Points de vigilance/conditions de réussite :

Vienne Condrieu Agglomération n'étant pas maître d'ouvrage de la plupart des infrastructures précitées (A7, N7…), elle n'est pas décideuse. La concrétisation de l'action dépend pour une part du positionnement d'autres entités et pour une autre part des conclusions de l'étude exploratoire (évaluation des impacts des mesures de réduction de la vitesse).

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Réalisation de l'étude d'exploratoire
Mise en œuvre de mesures d'abaissement de la vitesse

☑ De suivi de l'action

Evolution qualité de l'air aux abords des axes concernés
Evolution des nuisances sonores aux abords des mêmes axes

[1] *Enjeu n°1 relatif à l'amélioration de la qualité de l'air et enjeu n°2 relatif à la réduction des nuisances sonores.*

[2] *Les effets de la mesure ont un impact global limité mais assez marqué localement, au droit des sections concernées.*

VOLET A : S'ENGAGER DURABLEMENT DANS LA REDUCTION DES EMISSIONS POUR PRESERVER LA SANTE ET LE CADRE DE VIE

Axe de travail :
Réduire les impacts du parc automobile et protéger les populations les plus exposées

ACTION A.2

PROTEGER LES ETABLISSEMENTS RECEVANT UN PUBLIC SENSIBLE EXPOSE AUX NUISANCES

Objectif(s) :

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).

Contexte :

L'Observatoire régionale des nuisances environnementales (ORHANE) qualifie les zones de nuisances croisant l'air et le bruit. Il estime que 60% de la population de l'Agglomération habite en zone dégradée. Cette zone recouvre essentiellement la vallée du Rhône et les abords de l'A7. Les abords de routes à fort trafic, en entrée de zones agglomérées, sont également concernés (Pont-Evêque, Ampuis, Condrieu…). La commune de Chasse-sur Rhône (intégrée dans l'aire urbaine de Lyon) est la seule commune du territoire à disposer d'un Plan de prévention du Bruit dans l'environnement (PPBE).

Par ailleurs, le périmètre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise a évolué récemment et a intégré le territoire de Vienne Condrieu Agglomération. Ce PPA, dit PPA 3, a été révisé récemment. Une concertation du public a été menée en 2022 et le nouveau plan a été approuvé le 24 novembre 2022.

L'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu de santé publique important sur la grande agglomération lyonnaise, particulièrement exposée à la pollution atmosphérique, notamment au dioxyde d'azote (NO_2), aux particules fines (PM2,5) et à l'ozone (O_3).

Ce PPA 3 intègre un plan d'action partenarial et multi-thématiques, avec des actions dans les domaines de la mobilité et des déplacements, de l'urbanisme, du bâtiment et des activités agricoles et industrielles. L'un des défis et l'une des actions inscrites dans le plan d'action du PPA 3 est de prévoir un traitement spécifique des secteurs et ERP sensibles soumis à une qualité de l'air dégradée (U.2) et d'intervenir au cas par cas sur les bâtiments existants exposés à une qualité de l'air dégradée et limiter l'implantation de nouveaux ERP accueillant un public vulnérable dans les zones exposées à une qualité de l'air dégradée. (U.2.1). Cette action est déclinée en trois sous-actions :

- ☑ Sous actions U.2.1.1 Encourager les EPCI à se doter de cartes stratégiques Air ou d'outils d'aide à la décision
- ☑ Sous actions U.2.1.2 Proposer des adaptations de ces bâtiments existants les plus exposés pour limiter l'exposition des publics accueillis à la pollution
- ☑ Sous actions U.2.1.3 Eviter l'implantation des n nouveaux ERP en zone exposée à la pollution de l'air ou imposer le choix de solutions constructives adaptées en cas de difficultés pour trouver des sites alternatifs

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action consiste pour Vienne Condrieu Agglomération avec l'ensemble des partenaires à :

- ☑ Organiser un comité de suivi avec l'ensemble des partenaires acteurs sur cette thématique (les différents services de l'agglomération, ATMO, les ERPS, ...)
- ☑ Actualiser la mise en corrélation, par une étude cartographique dynamique précise, l'ensemble des ERPS du territoire de Vienne Condrieu Agglomération et leurs niveaux d'effectifs croisés aux zones de nuisances sonores et de pollution de l'air.
- ☑ Développer une stratégie long terme afin de ne plus ouvrir de nouveaux ERPS dans les zones sensibles identifiés sur carte et de déménager (dans la mesure du possible) les ERPS mal positionnés sur des secteurs où les risques sont minimes ou absents (stratégie foncière) ; pour ceux difficilement délocalisables ou en attente de délocalisation, mettre en place des actions de protections :
  - ✓ Agir sur l'apaisement des voies en travaillant sur le profil, la réduction des vitesses, la mises en contraintes des shunts, la limitation de la circulation sur axes critiques en revoyant les plans de circulation,
  - ✓ Organiser des mobilités, agir de manière globale pour diminuer la part modale voiture individuelle (l'ensemble des actions du PDM),
  - ✓ Mettre en œuvre des moyens techniques de protection comme la construction de murs et écrans anti-bruit…

Actions associées :

- ☑ A1 : Travailler sur la réduction des vitesses sur les grands axes circulés
- ☑ A3 : Poursuivre le verdissement de la flotte de véhicules du réseau de transport en commun
- ☑ A4 : Optimiser, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules des employeurs publics et privés
- ☑ A6 : Etudier la faisabilité de réduire le trafic de transit PL
- ☑ A7 : Définir et initier la mise en œuvre d'un plan d'action destiné à réduire les impacts des activités logistiques et de livraison (dernier kilomètre)
- ☑ A9 : Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée
- ☑ B2 : Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs
- ☑ B5 : Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars
- ☑ B9 : Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre
- ☑ B10 : Réaliser un plan piéton et initier sa mise en œuvre
- ☑ D1 : Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va
- ☑ D2 : Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme

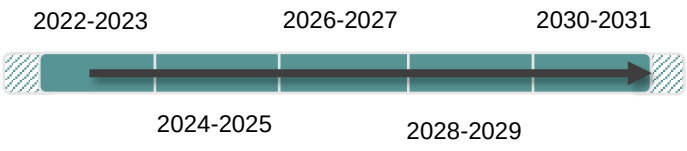
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ ERPS
- ☑ ATMO
- ☑ DDT
- ☑ Communes

Phasage :



En lien avec le PCAET, action qui peut s'initier à très court terme et se poursuivre tout au long de la durée du PDM.

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
Etude pour la définition de solutions d'aménagements sur les sites ERPS problématiques : => 25 k€ HT Enveloppe travaux variables en fonction des ERPS traités et des actions menées	Moyens humains pour le suivi
300 à 500 K€HT	Non significatif

Liens avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
X	X	X

Autres liens :

- ☑ PPA3

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
Réduction des nuisances liées au bruit et la qualité de vie

Co-bénéfices :

Impacts sur la santé

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

(E) Restreindre la circulation automobile aux abords des établissements sensibles sur certaines plages horaires ou de manière permanente

Points de vigilance/conditions de réussite :

La bonne coordination avec les différents acteurs.

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Identification des ERPS
Cartographie dynamique

☑ De suivi de l'action

Nombre d'ERPS implantés hors zone à risque
Nombre d'ERPS où des actions de protections ont été mises en place

VOLET A : S'ENGAGER DURABLEMENT DANS LA REDUCTION DES EMISSIONS POUR PRESERVER LA SANTE ET LE CADRE DE VIE

Axe de travail :
Réduire les impacts du parc automobile et protéger les populations les plus exposées

ACTION A.3

POURSUIVRE LE VERDISSEMENT DE LA FLOTTE DE VEHICULES DU RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN

Objectif(s) :

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

Contexte :

Le périmètre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise a évolué récemment et a intégré le territoire de Vienne Condrieu Agglomération. Ce PPA, dit PPA 3, a été révisé récemment. Une concertation du public a été menée en 2022 et le nouveau plan a été approuvé le 24 novembre 2022.

L'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu de santé publique important sur la grande agglomération lyonnaise, particulièrement exposée à la pollution atmosphérique, notamment au dioxyde d'azote (NO_2), aux particules fines (PM2,5) et à l'ozone (O_3).

Ce PPA 3 intègre un plan d'action partenarial et multi-thématiques, avec des actions dans les domaines de la mobilité et des déplacements, de l'urbanisme, du bâtiment et des activités agricoles et industrielles. L'un des défis et l'une des actions inscrits dans le plan d'action du PPA 3 est « d'encourager le verdissement des flottes de véhicules routiers » (action M.3.1). Cette action se décline elle-même en six sous-actions dont :

- ☑ Sous-action M.3.1.2 : inciter les collectivités, administrations et établissements publics à optimiser et renouveler leurs parcs de véhicules en retenant des objectifs plus ambitieux que le cadre réglementaire.
- ☑ Sous-action M.3.1.4 : renouveler les flottes de transport public.

L'action M.3.2 du même défi est de « soutenir le déploiement de réseaux de bornes de recharge électrique et de stations multi-énergies ». Cette action se décline elle-même en deux sous-actions dont :

- ☑ Sous-action M.3.2.1 : poursuivre le développement des bornes de recharge électrique sur l'ensemble du territoire.
- ☑ Sous-action M.3.2.2 : favoriser la réalisation de projets de stations multi-énergies (GNV, H2, etc.) sur le territoire.

Par ailleurs, depuis la promulgation de la loi Climat et Résilience et l'adoption de l'ordonnance n°2021-1490 et du décret n°2021-1492 du 17 novembre 2021, les obligations de verdissement prévues au code de l'environnement concernant directement les autorités organisatrices lorsqu'elles gèrent directement ou indirectement un parc de plus de 20 autobus ou autocars pour assurer des services de transport public réguliers ou à la demande, ce qui est le cas de Vienne Condrieu Agglomération.

La loi stipule que les entités concernées doivent investir dans des véhicules à faibles émissions dans le cadre du renouvellement de leur parc à hauteur de 50% jusqu'au 31 décembre 2024 et de 100% à compter du 1er janvier 2025.

Au jour d'élaboration de cette fiche au printemps 2022, en l'absence d'arrêtés préfectoraux spécifiques pris par les préfets de l'Isère et du Rhône, Vienne Condrieu Agglomération relève des dispositions de l'article D224-15-6 qui précisent que sur ce territoire sont considérés comme des véhicules à faibles émissions les véhicules des groupes 1, 1 bis, 2 et 3 qui englobent les véhicules diesel satisfaisant au moins à la norme Euro VI :

- ☑ Groupe 1 : véhicules dont la motorisation est électrique, y compris les véhicules alimentés par une pile à combustible à hydrogène et les trolleybus uniquement mus électriquement, ou véhicules électriques-hybrides utilisant l'hydrogène comme source d'énergie complémentaire à l'électricité.
- ☑ Groupe 1 bis : véhicules utilisant un carburant gazeux si une fraction du gaz consommé est d'origine renouvelable, ou véhicules à motorisation électrique-hybride utilisant un carburant gazeux dont une fraction du gaz consommé est d'origine renouvelable comme source d'énergie complémentaire à l'électricité, ou véhicules à motorisation électrique-hybride utilisant exclusivement un carburant très majoritairement d'origine renouvelable non produit à partir de matières premières présentant un risque élevé d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols, dont la zone de production gagne nettement sur les terres présentant un important stock de carbone, conformément à l'article 26 de la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil, et non mélangé à des combustibles fossiles traditionnels.
- ☑ Groupe 2 : véhicules utilisant un carburant gazeux ou véhicules dont la motorisation est électrique-hybride utilisant un carburant gazeux comme source d'énergie complémentaire à l'électricité et ne relevant pas des groupes 1 et 1 bis, ou véhicules à motorisation électrique-hybride rechargeable utilisant des carburants fossiles traditionnels, ou véhicules utilisant exclusivement un carburant très majoritairement d'origine renouvelable non produit à partir de matières premières présentant un risque élevé d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols, dont la zone de production gagne nettement sur les terres présentant un important stock de carbone, conformément à l'article 26 de la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil, ou un carburant de synthèse ou un carburant paraffinique. Dans les trois derniers cas, ces carburants ne doivent pas être mélangés à des combustibles fossiles traditionnels
- ☑ Groupe 3 : véhicules dont la motorisation est hybride ne relevant pas des groupes 1,1 bis ou 2, ou satisfaisant au moins à la norme Euro VI.

Vingt-huit des véhicules (bus, minibus…) qui circulent sur le réseau L'va appartiennent à Vienne Condrieu Agglomération. Les autres véhicules étant fournis par le délégataire (Vienne Mobilités) et par ses sous-traitants (Cars Faure, Courriers Rhodaniens et VFD).

Fin 2021, le parc public était constitué de 4 minibus et de 24 autobus dont 7 fonctionnant au GNV. Ces véhicules s'approvisionnent sur la plate-forme de mobilité de Pont-Evêque qui est raccordée au réseau de distribution de GRDF et alimentée pour partie avec du BioGNV produit par la méthanisation des boues d'épuration de la station de Reventin-Vaugris.

Vienne Condrieu Agglomération a fait le choix de recourir au GNV et surtout au BioGNV pour des raisons environnementales, économiques et fonctionnelles : le bioGNV émet 80% de CO_2 en moins que le diesel et 95% de particules fines et 50% de NOx en moins que les véhicules respectant la norme euro VI, les moteurs sont moins bruyants, la technologie est fiable et le coût d'utilisation par kilomètre est inférieur à celui du diesel.

Le retour d'expérience étant positif, Vienne Condrieu Agglomération souhaite poursuivre le verdissement de l'ensemble de la flotte, en incluant autant que possible les véhicules fournis ou mis à disposition par son délégataire et par ses sous-traitants pour les services urbains, inter-urbains, scolaires et de transport à la demande.

En parallèle, l'agglomération a décidé d'expérimenter la filière hydrogène et a été lauréate de l'appel à projet régional H2 lancé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et l'ADEME.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Concernant sa propre flotte, **Vienne Condrieu Agglomération s'est engagée** vis-à-vis de son délégataire, jusqu'à l'échéance du contrat fin août 2028, **à réformer chaque année un bus diesel et à le remplacer par un bus fonctionnant au GNV**, ce qui signifie qu'à l'issue de la DSP actuelle 14 des 18 bus du parc devraient rouler au GNV.

Cet engagement nécessite qu'au moins une station de distribution voit le jour à court ou moyen terme sur le territoire car la station de Pont-Evêque n'a pas été dimensionnée pour alimenter un parc de cette taille et qu'il n'existait fin 2021 aucune station publique sur le territoire, la plus proche étant implantée à Simandre dans le Rhône, à 11 kilomètres du centre-ville de Vienne.

Il est donc nécessaire que **Vienne Condrieu Agglomération continue d'œuvrer pour faire émerger au moins une et idéalement plusieurs stations sur son territoire** (cf. action A.5), ce qu'elle a commencé à faire dès 2020 en recherchant un terrain au Sud de l'agglomération où il est prévu que les bennes d'ordures ménagères s'alimentent à terme, ce qui laisserait disponible sur la plate-forme de Pont-Evêque deux postes de recharge rapide à disposition du délégataire pour alimenter les nouveaux bus GNV qui rejoindront la flotte. Ce projet avance lentement. Vienne Condrieu Agglomération réfléchit et travaille en parallèle à l'implantation d'une station hydrogène ou multi énergie à Chasse-sur-Rhône ainsi qu'à l'extension de la station GNV de la plate-forme mobilité avec l'installation de trois perches supplémentaires à recharge lente.

L'autre enjeu est de **créer les conditions pour que le délégataire et ses sous-traitants puissent également verdir au moins une partie de leurs flottes** par recours au GNV ou, le cas échéant, par recours à d'autres sources d'énergie.

Cette direction avait été évoquée dans le programme de consultation de la DSP qui a pris effet début 2022 mais il n'a pas été possible de la concrétiser immédiatement en l'absence de station publique sur le territoire.

Une veille active sera mise en place sur ce sujet, en lien avec le délégataire et ses sous-traitants, avec l'association AGIR Transport et avec le GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport), pour :

- ☑ Repérer le plus en amont possible les projets d'ouverture de stations multi-énergies.
- ☑ Repérer les appels à projets et appels à manifestation d'intérêt qui seront lancés (Ademe, Région Auvergne-Rhône-Alpes…).
- ☑ S'informer sur l'évolution des différentes filières : retours d'expérience, avancées techniques, nouveaux matériels…
- ☑ S'informer sur les impacts environnementaux énergétiques des différentes filières.
- ☑ Se tenir informé sur l'évolution de la réglementation.
- ☑ Identifier toutes les opportunités.

L'objectif de Vienne Condrieu Agglomération sera de mettre en place une politique de renouvellement cohérente, conforme à la réglementation et vertueuse sur le plan environnemental et sur le plan énergétique.

Chaque renouvellement de véhicule sera anticipé avec l'objectif que le véhicule réformé soit remplacé par un véhicule adapté et de moindre impact. Cette ambition fera l'objet au cas par cas d'une analyse coût/bénéfice qui déterminera le choix final. Si le changement de motorisation génère un surcoût conséquent, sa pertinence pourra en effet être interrogée en regard notamment de l'alternative qui consisterait à affecter tout ou partie du surcoût à une augmentation de l'offre de service.

Actions associées :

- ☑ A4 : Optimiser, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules des employeurs.
- ☑ A8 : Faciliter déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire.

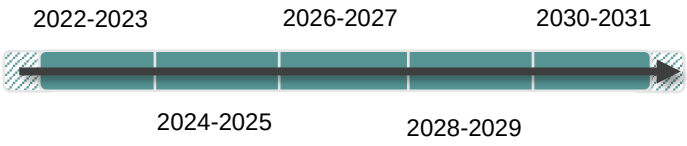
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ ADEME
- ☑ Région Auvergne-Rhône-Alpes
- ☑ Vienne Mobilités
- ☑ Cars Faure
- ☑ Courriers Rhodaniens
- ☑ VFD

Phasage :



L'action, déjà engagée, aura un caractère permanent tout au long de la période de validité du PDM.

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
....	....
Non chiffré	Non chiffré

Il n'est pas possible de chiffrer avec précision le coût de cette action dont les modalités de mise en œuvre seront décidées au fil du temps et dans un contexte d'évolution assez rapide de l'offre (technologies, matériels, coûts unitaires d'investissement et de fonctionnement…).

Lien avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
-	X	X[1]

Autres liens :

- ☑ PPA 3

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
Impacts positifs sur le bruit (véhicules électriques, GNV…). .....

[1] *Enjeu n°1 relatif à l'amélioration de la qualité de l'air et enjeu n°2 relatif à la réduction des nuisances sonores.*

	Co-bénéfices : ….. …..

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

(E) Favoriser la construction de ces stations multi-énergies sur des zones déjà artificialisées

Points de vigilance/conditions de réussite :

Les conditions et les opportunités de mise en œuvre de cette action sont difficiles à prévoir de façon précise. Elles dépendront en partie de paramètres et de facteurs externes que Vienne Condrieu Agglomération ne maîtrise pas.

Indicateurs

☑ **De réalisation de l'action**

Mise en œuvre du programme de renouvellement GNV
Emergence d'une ou plusieurs stations sur le territoire
Mise en place d'une veille active
Analyse coût/bénéfice à chaque renouvellement de véhicule

☑ **De suivi de l'action**

Nombre et part de bus GNV dans la flotte propriété de VCA
Niveau de verdissement de la flotte du délégataire
Niveau de verdissement de la flotte des sous-traitants

VOLET A : S'ENGAGER DURABLEMENT DANS LA REDUCTION DES EMISSIONS POUR PRESERVER LA SANTE ET LE CADRE DE VIE

Axe de travail :
Réduire les impacts du parc automobile et protéger les populations les plus exposées

ACTION A.4

OPTIMISER, ENCOURAGER ET ACCOMPAGNER LA TRANSITION ENERGETIQUE DES PARCS DE VEHICULES DES EMPLOYEURS PUBLICS ET PRIVES

Objectif(s) :

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

Contexte :

Pour atteindre l'objectif de neutralité carbone à 2050, la loi d'Orientation des Mobilités (LOM), votée en décembre 2019, la loi Climat et Résilience, votée en août 2021, ainsi que divers décrets et ordonnances (dont celle n°2021-1490 de novembre 2021) ont inclus des dispositions relatives au verdissement du parc de véhicules en circulation :

- ☑ Aux termes du décret n°2021-1494 repris dans l'article D224-15-11 du Code de l'Environnement , une voiture particulière ou une camionnette est considérée comme étant **un véhicule à faibles niveaux d'émissions** si ses émissions de gaz à effet de serre mesurée à l'échappement ne dépassent pas 50 grammes par kilomètre pour le dioxyde carbone et s'il respecte des seuils d'émissions maximales de particules et d'oxydes d'azote en conditions de conduite réelle. Aux termes du décret précité repris dans l'article D224-15-12 du Code de l'Environnement, une voiture particulière, une camionnette, un véhicule à moteur à deux ou trois roues ou un quadricycle à moteur est comme étant **un véhicule à très faibles émissions** si sa source d'énergie est électrique, hydrogène, hybride rechargeable, hybride non rechargeable ou à air comprimé.

- ☑ Les entreprises qui gèrent directement ou indirectement, au titre de leurs activités relevant du champ concurrentiel, une flotte de plus de 100 véhicules dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3.5 tonnes, acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement annuel de leur parc, des véhicules à faibles émissions dans la proportion minimale :
  - ✓ De 10% de ce renouvellement depuis le 1er janvier 2022.
  - ✓ De 20% de ce renouvellement à partir du 1er janvier 2024.
  - ✓ De 40% de ce renouvellement à partir du 1er janvier 2027.
  - ✓ De 70% de ce renouvellement à partir du 1er janvier 2030.

- ☑ Des dispositions du même type s'appliquent à l'Etat et à ses établissements publics lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement un parc de plus de vingt véhicules utilisés pour des activités n'appartenant pas au champ concurrentiel et dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3.5 tonnes. Dans ce cas, la proportion minimale à respecter lors des renouvellements annuels est de :
  - ✓ 50% de véhicules à faibles émissions jusqu'au 31 décembre 2016 puis 70% au-delà.
  - ✓ 37.4% de véhicules à très faibles émissions à partir du 1er janvier 2026 puis 45% à compter du 1er janvier 2030.

  S'agissant des collectivités territoriales, de leurs groupements et de leurs établissements publics, la proportion minimale à respecter est de :
  - ✓ 30% de véhicules à faibles émissions jusqu'au 31 décembre 2024 puis 40% à partir du 1er janvier 2025 puis 70% à compter du 1er janvier 2030.
  - ✓ 37.4% de véhicules à très faibles émissions à partir du 1er janvier 2026 puis 40% à compter du 1er janvier 2030.

- ☑ Des dispositions du même type s'appliquent à l'Etat, aux collectivités territoriales et à leurs établissements publics dès lors qu'ils gèrent un parc de plus de 20 véhicules dont le poids total en charge autorisé est supérieur à 3.5 tonnes destinés au transport de marchandises mais utilisés pour des activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel (cf. article L224-8-1 du Code de l'Environnement).
- ☑ La loi Climat et Résiliences a introduit l'interdiction de la vente des véhicules émettant plus de 123 grammes de CO_2/km selon le cycle WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures) ou 95 g/km selon le cycle NDEC (Nouveau Cycle de Conduite Européen) dès le 1er janvier 2023 et la fin de la vente des véhicules lourds neufs affectés au transport de personnes ou de marchandises et utilisant majoritairement des énergies fossiles d'ici 2040. L'Etat français s'est fixé dans la LOM l'objectif de la fin de la vente de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles d'ici à 2040. Dans son « pacte vert », la Commission européenne envisage la fin des ventes de voitures à moteurs thermiques dès 2035 et plusieurs constructeurs automobiles (Alpha-Roméo, Mercedes-Benz, Opel…) ont annoncé vouloir anticiper cette échéance.

Le périmètre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise a par ailleurs évolué récemment et a intégré le territoire de Vienne Condrieu Agglomération. Ce PPA, dit PPA 3, a été révisé récemment. Une concertation du public a été menée en 2022 et le nouveau plan a été approuvé le 24 novembre 2022.

L'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu de santé publique important sur la grande agglomération lyonnaise, particulièrement exposée à la pollution atmosphérique, notamment au dioxyde d'azote (NO_2), aux particules fines (PM2,5) et à l'ozone (O_3).

Ce PPA 3 intègre un plan d'action partenarial et multi-thématiques, avec des actions dans les domaines de la mobilité et des déplacements, de l'urbanisme, du bâtiment et des activités agricoles et industrielles. L'un des défis et l'une des actions inscrits dans le projet de plan d'action du PPA 3 est d'« encourager le verdissement des flottes de véhicules routiers » (action M.3.1). Cette action se décline elle-même en six sous-actions dont :

- ☑ Sous-action M.3.1.2 : inciter les collectivités, administrations et établissements publics à optimiser et renouveler leurs parcs de véhicules en retenant des objectifs plus ambitieux que le cadre réglementaire.
- ☑ Sous-action M.3.1.4 : renouveler les flottes de transport public.

La décennie 2020 s'annonce donc comme étant celle d'une première étape de transition effective du parc automobile sous l'action conjuguée du législateur aux niveaux européens et français, des constructeurs automobiles, des fournisseurs d'énergie, des employeurs publics et privés et des collectivités locales.

Dans ce contexte, le rôle de Vienne Condrieu Agglomération montrera l'exemple, encouragera et facilitera cette transition.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Pour faciliter le verdissement des différents parcs, il est d'abord nécessaire que le réseau de distribution en énergies alternatives à l'essence et au diesel s'étoffe sur le territoire :

- ☑ Du fait de l'absence de station publique sur le territoire, la plus proche étant implantée à Simandre dans le Rhône, à 11 kilomètres du centre-ville de Vienne, **Vienne Condrieu Agglomération continue œuvrera pour faire émerger au moins une ou idéalement plusieurs stations sur son territoire**, ce qu'elle a commencé à faire dès 2020 en recherchant un premier terrain au Sud de l'agglomération et en travaillant à la possible implantation d'une station hydrogène ou multi énergies au nord du territoire.
- ☑ Il est également nécessaire que le réseau d'infrastructures de recharge des véhicules électriques s'étoffe de façon homogène sur l'ensemble du territoire (cf. action A.9).

Vienne Condrieu Agglomération s'impliquera dans ces actions et mettra en place une veille active pour :

- ☑ Informer les employeurs de leurs obligations et les aider à y faire face en partageant avec eux toute l'information et les retours d'expérience nécessaires.
- ☑ Servir de relais d'information auprès des employeurs pour les aider à identifier et à solliciter les dispositifs de soutien mis en place par l'Etat pour l'acquisition de véhicules propres, le recours aux bio-carburants pour les véhicules lourds et la transformation des véhicules.

Cet accompagnement sera réalisé en lien étroit avec la CCI qui a mis en place avec l'ADEME un outil baptisé « Visite Mobilité » qui permet d'accompagner les adhérents à la transition énergétique et au verdissement des flottes de véhicules VL et éventuellement PL. Cette intervention concerne les entreprises de tous les secteur d'activité, à l'exception des logisticiens et des entreprises de transports. La prestation, gratuite pour le bénéficiaire, va jusqu'à la remise d'un rapport précisant les pistes d'amélioration proposées. L'accompagnement et les efforts de sensibilisation menés incluront également les autres volets de la mobilité employeur : optimisation de flottes, recours à l'autopartage (cf. action A.7), actions dans le domaine de la mobilité domicile-travail, actions en lien avec le transport de marchandises, etc.

Vienne Condrieu Agglomération inclura dans sa veille **le repérage et l'analyse des appels à projets et des appels à manifestation d'intérêt** qui seront lancés (Etat, Ademe, Région Auvergne-Rhône-Alpes…). Elle s'impliquera dans le montage et/ou le portage de dossiers de candidatures partenariaux utiles au territoire et aux employeurs publics et privés afin de les aider à respecter leurs obligations.

L'agglomération **poursuivra ses actions dans le verdissement et l'optimisation de sa propre flotte** et encouragera les autres employeurs publics à faire de même.

Actions associées :

- ☑ A3 : Optimiser, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules des employeurs.
- ☑ A8 : Faciliter déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire.

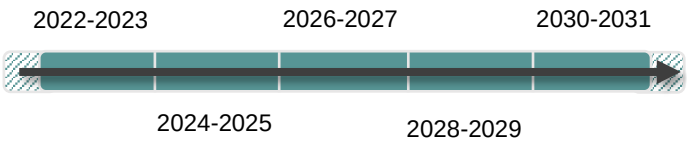
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ CCI
- ☑ ADEME
- ☑ Employeurs privés
- ☑ Employeurs publics
- ☑ Opérateurs de distribution d'énergie

Phasage :



L'action, déjà engagée, aura un caractère permanent tout au long de la période de validité du PDM.

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
....	....
Non chiffré	Non chiffré

Il n'est pas possible de chiffrer avec précision le coût de cette action dont le gros des dépenses sera tributaire des engagements que pourrait être amenée à prendre Vienne Condrieu Agglomération dans les appels à projets et les appels à manifestation d'intérêt auxquels elle sera sélectionnée.

Lien avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
-	X	X[1]

Autres liens :

- ☑ PPA 3
- ☑ Schéma de développement commercial de VCA

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
Impacts positifs sur le bruit (véhicules électriques, GNV…). .....

Co-bénéfices :

.....
.....

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

- (E) Favoriser la construction de ces stations sur des zones déjà artificialisées
- (R) Promouvoir également la mobilité douce et le télétravail, pour réduire les déplacements motorisés, même s'il s'agit de véhicules moins polluants

[1] *Enjeu n°1 relatif à l'amélioration de la qualité de l'air et enjeu n°2 relatif à la réduction des nuisances sonores.*

Points de vigilance/conditions de réussite :

Cette action consiste en un déploiement de moyens de la part de la collectivité. Sa réussite dépend aussi de l'implication des autres acteurs partenaires et notamment des employeurs.

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Mise en place d'une veille active
Nombre d'appels à projets/AMI candidatés
Nombre d'appels à projets/AMI lauréats

☑ De suivi de l'action

Aucun.

VOLET A : S'ENGAGER DURABLEMENT DANS LA REDUCTION DES EMISSIONS POUR PRESERVER LA SANTE ET LE CADRE DE VIE

Axe de travail :
Réduire les impacts du parc automobile et protéger les populations les plus exposées

ACTION A.5

ENCOURAGER LES EMPLOYEURS A RECOURIR A L'AUTOPARTAGE POUR FACILITER L'EXTENSION DU PARC ET SON USAGE PAR LES PARTICULIERS

Objectif(s) :

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

Contexte :

Depuis 2015, Vienne Condrieu Agglomération, en partenariat avec la Ville de Vienne, Advivo et la CCI Nord Isère, a contribué à la mise en place d'une offre locale d'autopartage en boucle, opéré par Citiz Alpes-Loire.

L'intensité de l'offre a un peu varié ces dernières années.

Début 2022, elle était constituée de 4 véhicules répartis dans 4 stations, toutes situées dans Vienne. Le service s'adresse à tous les professionnels et particuliers ainsi qu'aux agents des structures partenaires mais bien que le service soit en place depuis sept ans, les usages (nombre de réservations, distances parcourues…) sont encore faibles dans l'absolu et comparés à d'autres agglomérations régionales.

Compte tenu de ses impacts positifs, développer l'autopartage en boucle fait sens et s'inscrit dans la politique globale de mobilité voulue par Vienne Condrieu Agglomération :

- ☑ L'autopartage a un impact positif sur la démotorisation des ménages. Il permet à certains ménages de se démotoriser totalement et à d'autres de réduire leur taux d'équipement. Pour les ménages qui bénéficient d'une offre alternative de bon niveau, l'autopartage est le service ultime qui leur permet d'envisager de se passer d'une voiture personnelle.
- ☑ Les études menées au niveau national montrent que les ménages qui ont adhéré à un service d'autopartage utilisent ensuite moins la voiture et davantage les modes alternatifs (transports en commun, marche, vélo, covoiturage…).
- ☑ L'autopartage est un moyen de rajeunir et de verdir le parc de véhicules en circulation. Les véhicules partagés sont en moyenne plus récents, mieux entretenus et plus verts que la moyenne des véhicules. Parmi les 4 voitures en service début 2022 à Vienne, une est électrique (Renault Zoé) et une autre est hybride (Renault Clio 5 Hybrid).
- ☑ Développer l'offre enclenche un cercle vertueux puisqu'il permet de diversifier la gamme de véhicules mis à disposition des usagers, qu'il installe de plus en plus nettement le service dans le paysage urbain, qu'il rapproche l'offre des habitants (plus grande densité au km^2) et qu'il rassure les usagers (si le véhicule le plus près de chez eux est déjà réservé, ils pourront se rabattre sur un véhicule proche).
- ☑ Développer l'usage de l'autopartage dans un cadre professionnel permet de faire connaître et d'essayer le service et facilite son usage dans un cadre privé.
- ☑ Mixer les usages professionnels et privés facilite la rentabilisation du service car les professionnels ont des déplacements plus longs et plus rémunérateurs. Le mixage améliore le taux d'utilisation des véhicules car les professionnels ont surtout des besoins en journée et en semaine et les particuliers surtout en soirée et le week-end.

Au-delà de l'engagement de Vienne Condrieu Agglomération et de celui de ses partenaires, un moyen de développer l'offre d'autopartage est d'inciter les employeurs à y recourir, dans leur propre bénéfice :

- ☑ Réduire le coût de leurs déplacements en optimisant la taille de leur parc et en décidant de recourir à l'autopartage pour écrêter toutes les pointes d'utilisation.
- ☑ Pour ceux qui sont installés en centre-ville, ne plus avoir à se préoccuper de gérer des véhicules de service (stationnement, nettoyage, entretien…).
- ☑ Valoriser leur image par un engagement concret au titre de leur responsabilité sociétale.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action ciblera les employeurs publics et privés, notamment ceux implantés dans les zones denses, ainsi que les aménageurs et promoteurs immobiliers qui peuvent utilement intégrer l'autopartage dans leurs projets (construire moins de places de stationnement en échange d'un soutien actif à la mise en place et aux premières années de financement d'une offre d'autopartage opéré par des véhicules électriques ou propres, en vertu des dispositions de l'article L.151-31 du code de l'urbanisme).

L'action de Vienne Condrieu Agglomération consistera :

- ☑ A mettre en place des actions de sensibilisation et d'information auprès des employeurs publics et privés, des aménageurs et des promoteurs immobiliers.
- ☑ A informer et à sensibiliser les communes sur la possibilité et les modalités d'intégration de l'autopartage dans un projet d'aménagement.
- ☑ A faciliter la mise en relation des parties prenantes (dont l'opérateur d'autopartage déjà en place) et la constitution d'une offre partenariale équilibrée et engageante.
- ☑ A faciliter la mise en œuvre du service et à veiller à la cohérence d'ensemble dans le déploiement géographique de l'offre d'autopartage.

Actions associées :

- ☑ A4 : Optimiser, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules des employeurs publics et privés.
- ☑ D3 : Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs.

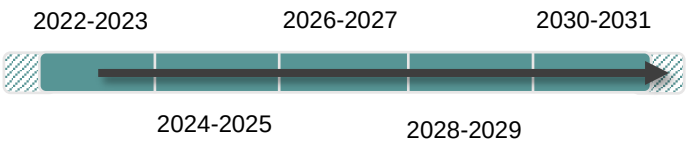
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Employeurs privés
- ☑ Employeurs publics
- ☑ Aménageurs et promoteurs immobiliers
- ☑ Communes
- ☑ Citiz Alpes Loire
- ☑ Le cas échéant, d'autres opérateurs d'autopartage

Phasage :



Coûts :

Investissement	Fonctionnement
....	....
0 k€ HT	0 k€ HT

Vienne Condrieu Agglomération joue essentiellement dans cette action un rôle de facilitateur qui pourra être assuré par la Direction Transports et Mobilité. Il n'est pas prévu d'intervenants extérieurs (réalisation d'étude ou autre). Le coût des actions de sensibilisation et de communication est marginal.

Lien avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
X	X	X[1]

Autres liens :

☑ .....

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
Impacts positifs sur le bruit (véhicules électriques…).

Co-bénéfices :

.....
.....

[1] *Enjeu n°1 relatif à l'amélioration de la qualité de l'air.*

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES

Points de vigilance/conditions de réussite :

Cette action consiste en un déploiement de moyens de la part de la collectivité. Sa réussite dépend aussi de l'implication des autres acteurs partenaires et notamment des employeurs.

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Réalisation de campagnes de sensibilisation

☑ De suivi de l'action

Nombre de véhicules partagés soutenus par un employeur
Croissance du parc de véhicules partagés
Croissance des usages

VOLET A : S'ENGAGER DURABLEMENT DANS LA REDUCTION DES EMISSIONS POUR PRESERVER LA SANTE ET LE CADRE DE VIE

Axe de travail :
Réduire les impacts du parc automobile et protéger les populations les plus exposées

ACTION A.6

ETUDIER LA FAISABILITE DE REDUIRE LE TRAFIC DE TRANSIT POIDS LOURD

Objectif(s) :

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, Chasse-sur-Rhône, Saint Romain en Gal, Sainte Colombe,…).

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

Contexte :

Le territoire de Vienne Condrieu Agglomération est impacté par les nuisances sonores et par la pollution qui sont liées en grande partie au trafic automobile et poids lourd.

Il est contraint par un niveau de congestion élevé tout au long de la journée. La circulation des poids lourds en transit dans Vienne et dans d'autres communes du territoire (notamment dans les communes traversées par la RD 386 : Sainte Colombe, Saint Romain en Gal, Condrieu, … et dans les communes traversées la RN7) accentue ce sentiment général de dégradation du cadre de vie et de génération de nuisances.

Il est donc nécessaire de mener une réflexion afin d'établir un état des lieux des circulations et de proposer un schéma de circulation sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération permettant de privilégier au maximum les flux de transit sur l'A7 et, en parallèle, de renforcer les contrôles pour décourager la traversée du centre urbain de Vienne.

Dans les agglomérations, il est possible d'interdire la circulation des poids-lourds de transit dès lors qu'un itinéraire de déviation est proposé (avec une distance de déviation non démesurée et acceptable) et que cette interdiction est levée en cas d'événement sur les axes autoroutiers à proximité, et que cette interdiction ne s'applique pas aux transports exceptionnels, aux services de ramassage des ordures ménagères, aux services de police, de secours et d'incendie, ainsi qu'à la desserte locale.

Concernant les routes à grandes circulations (RGC), les aménagements prévus doivent respecter certaines dimensions de voirie en agglomération. Il est également possible d'aménager des voies réservées dès lors que la circulation routière est maintenue dans les deux sens de circulation sur les axes RGC.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action consiste à :

- ☑ Constituer un groupe de suivi avec l'ensemble des acteurs concernés par la réflexion : Vienne Condrieu Agglomération, commune de Vienne et autres communes concernées, Départements, Etat…
- ☑ Co-construire un cahier des charges dans la perspective de lancer une étude de faisabilité pour interdire les flux de transit sur le territoire de Vienne qui inclurait :

- ✓ Un état des lieux du plan actuel de circulation dans les communes concernées, des flux de circulation sur le territoire appréhendés grâce à la réalisation de comptages routiers, d'une enquête cordon/OD pour identifier les flux routiers notamment les flux de transit…
- ✓ La définition d'une stratégie globale incluant les communes impactées et l'élaboration d'un plan d'actions guidant vers la définition d'un nouveau plan de circulation contraignant les poids-lourds en transit en leur imposant un itinéraire sur les axes autoroutiers et sur les axes routiers structurants, proposant des contrôles d'accès en ville (arrêtés, vidéoverbalisation intelligente, aménagements de voirie, …). Une stratégie globale qui est en lien étroit avec la création du demi-échangeur sud de Vienne et qui pourra comporter le cas échéant l'étude de plusieurs scénarios.
- ✓ La comparaison des différentes solutions envisagées (reports de trafic…) et l'évaluation des effets des modifications de circulation envisagées, en condition standard et en cas d'événement (accident…) sur l'A7.

☑ Suivre l'étude en assurant un pilotage avec l'ensemble des acteurs concernés puis, le cas échéant, en assurant sa mise en œuvre et en mesurant les effets.

Actions associées :

- ☑ A1 : Travailler sur la réduction des vitesses sur les grands axes circulés
- ☑ A4 : Optimiser, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules des employeurs publics et privés
- ☑ A7 : Définir et initier la mise en œuvre d'un plan d'action destiné à réduire les impacts des activités logistiques et de livraison (dernier kilomètre)
- ☑ A10 : Valoriser la zone multimodale industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône
- ☑ A11 : Valoriser le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal
- ☑ B2 : Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs

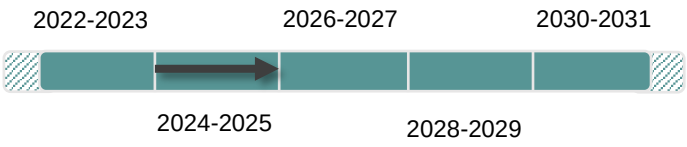
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Commune de Vienne
- ☑ Autres communes impactées
- ☑ Département du Rhône
- ☑ Département de l'Isère
- ☑ DIR Centre-Est
- ☑ Etat

Phasage :



Une étude qui sera en lien avec d'autres actions du PDM notamment sur la question des flux de transit, sur l'apaisement des cœurs de villes, du traitement des ERPS

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
Etude de faisabilité pour l'interdiction des flux de PL en transit au cœur de Vienne	Moyens humains pour le suivi
80 K€ HT	Non significatif

Liens avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
	X	X

Autres liens :

☑ .....

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
Réduction des nuisances liées au bruit et la qualité de vie

Co-bénéfices :

Impacts sur la santé

Impacts sur l'espace public et l'insertion des modes actifs, création de zones plus apaisées

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES

Points de vigilance/conditions de réussite :

Un portage par Vienne Condrieu Agglomération et la bonne coordination avec l'ensemble des partenaires notamment pour le suivi et la mise en œuvre des actions.

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Réalisation de l'étude de faisabilité

☑ De suivi de l'action

Nombres d'actions du plan d'actions mises en œuvre

VOLET A : S'ENGAGER DURABLEMENT DANS LA REDUCTION DES EMISSIONS POUR PRESERVER LA SANTE ET LE CADRE DE VIE

Axe de travail :
Réduire les impacts du parc automobile et protéger les populations les plus exposées

ACTION A.7

DEFINIR UN PLAN D'ACTIONS EN MATIERE DE LOGISTIQUE URBAINE (DU DERNIER KM)

Objectif(s) :

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.

Contexte :

Le territoire de Vienne Condrieu Agglomération est très largement impacté par les flux de véhicules de livraison de toutes tailles et particulièrement dans les centres-villes. Que ce soit pour les commerces ou à destination des particuliers (livraisons et échecs de livraisons) ces flux génèrent des nuisances, de l'inconfort pour les modes actifs, pour les résidents et parfois des problèmes de sécurité.

La collectivité a signé une convention tripartite avec les partenaires du programme InTerLUD (Cerema et Rozo) dans laquelle elle s'engage à réaliser des études sur la logistique urbaine. Le projet INterLUD (Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable) a pour objectif de favoriser une gestion de la logistique urbaine plus durable et économe en énergie fossile au niveau des agglomérations, par des démarches de concertation entre les acteurs publics et privés. Dans ce cadre, un partenaire nommé Logistic Low Carbon a pour missions de sensibiliser, mobiliser et accompagner les acteurs économiques et leurs représentants via des entretiens et groupes de travail.

Une première phase d'étude sur la thématique de la logistique urbaine a été menée sur Vienne dans le cadre de l'opération « Petites Villes de demain ». Un diagnostic sur les flux logistiques a été réalisé. Ce diagnostic a permis d'identifier les flux existants et les besoins sur le territoire de Vienne. Ce diagnostic doit être mis à jour et étendu à l'échelle du territoire de Vienne Condrieu Agglomération.

L'ambition pour Vienne Condrieu Agglomération est désormais de construire une stratégie afin de réduire les impacts des activités de livraison des commerces et des particuliers pour garantir des centres-villes confortables et sécurisés pour les modes actifs.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action consiste pour Vienne Condrieu Agglomération à :

- ☑ Poursuivre la démarche engagée avec INTERLUD qui consiste au terme d'un diagnostic, d'une concertation avec les acteurs, à élaborer une stratégie et une charte de la logistique urbaine (équivalent à un plan d'actions) :
  - ✓ La stratégie et le plan d'action préciseront les pilotes de chaque action et les principaux partenaires de l'action, une proposition de planification des actions, une estimation budgétaire et des propositions d'indicateurs de suivi et d'évaluation.
  - ✓ La charte officialise l'engagement des acteurs locaux à mettre en œuvre des actions définies collégialement. L'élaboration et la signature d'une charte en faveur de la logistique urbaine durable sont un engagement fort de la

part de tous les acteurs. La charte concrétise la volonté de ses signataires à œuvrer en faveur de la mise en place d'actions concrètes. Elle doit définir clairement les engagements des signataires.

- ✓ La charte doit définir le contenu à travailler : Rappel les principaux constats / diagnostic, Identifier les grands objectifs / principes de la charte, orientations stratégiques et des premières actions qui en découlent, modalité de fonctionnement. Elle définit également les modalités de gouvernance et d'évaluation et de suivi de la stratégie.

Actions associées :

- ☑ A1 : Travailler sur la réduction des vitesses sur les grands axes circulés
- ☑ A2 : Protéger les établissements recevant un public sensible exposés aux nuisances
- ☑ A4 : Optimiser, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules des employeurs publics et privés
- ☑ A6 : Etudier la faisabilité de réduire le trafic de transit PL
- ☑ A10 : Valoriser et développer le site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône
- ☑ A11 : Conforter le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal

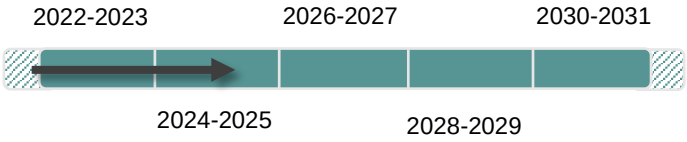
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Communes
- ☑ Logistic Low Carbon (LLC)

Phasage :



L'étude pour élaboration de la stratégie et la réalisation de la charte sera rendue premier semestre 2024.

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
Variables en fonction des actions menées	Moyens humains pour le suivi
NC	Non significatif

Liens avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
X	X	X

Autres liens :

- ☑ Schéma de développement commercial de VCA

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
Réduction des nuisances liées au bruit et la qualité de vie Augmentation de la sécurité

Co-bénéfices :

Impacts sur la santé

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

(E) Pour ces espaces de logistique, privilégier les zones déjà artificialisées/du foncier déjà existant, pour limiter l'artificialisation des sols et la consommation d'espace

Points de vigilance/conditions de réussite :

RAS

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Définition d'une stratégie, d'un plan d'action et d'une charte

☑ De suivi de l'action

Actions mises en place en matière de logistique urbaine

VOLET A : S'ENGAGER DURABLEMENT DANS LA REDUCTION DES EMISSIONS POUR PRESERVER LA SANTE ET LE CADRE DE VIE

Axe de travail :
Réduire les impacts du parc automobile et protéger les populations les plus exposées

ACTION A.8

FACILITER LE DEPLOIEMENT D'INFRASTRUCTURES DE RECHARGE DES VEHICULES ELECTRIQUES SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

Objectif(s) :

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).

Contexte :

La stratégie nationale bas-carbone fixe des orientations pour atteindre l'objectif de la Loi d'orientation des Mobilités (LOM) de fin de vente des véhicules neufs à énergies fossiles en 2040 et des objectifs intermédiaires d'augmentation de la part des véhicules à faibles et très faibles émissions dans les ventes de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers.

La dernière programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) fixe sur le segment des voitures particulières un objectif de 600'000 véhicules électriques (VE) et de 500'000 véhicules hybrides rechargeables (VHR) en circulation à fin 2023. Pour fin 2028, l'objectif passe respectivement à 3 millions de VE et à 1.8 millions de VHR.

Le périmètre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise a par ailleurs évolué récemment et a intégré le territoire de Vienne Condrieu Agglomération. Ce PPA, dit PPA 3, a été révisé récemment. Une concertation du public a été menée en 2022 et le nouveau plan a été approuvé le 24 novembre 2022.

L'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu de santé publique important sur la grande agglomération lyonnaise, particulièrement exposée à la pollution atmosphérique, notamment au dioxyde d'azote (NO_2), aux particules fines (PM2,5) et à l'ozone (O_3).

Ce PPA 3 intègre un plan d'action partenarial et multi-thématiques, avec des actions dans les domaines de la mobilité et des déplacements, de l'urbanisme, du bâtiment et des activités agricoles et industrielles. L'un des défis inscrit dans le plan d'action du PPA 3 est d'« encourager le verdissement des flottes de véhicules routiers ». Deux actions en découlent dont l'une est de « soutenir le déploiement de réseaux de bornes de recharge électrique et de stations multi-énergies » (action M.3.2). Cette action se décline elle-même en deux sous-actions dont l'une est de « poursuivre le développement des bornes de recharge électrique sur l'ensemble du territoire » (action M.3.2)

Au 1er janvier 2021, le parc communautaire de voitures particulières comptait 58'000 véhicules dont seulement 700 VE et VHR, soit 1.2% du total. A la même date, le parc communautaire de véhicules utilitaires légers (VUL) comptait 8'500 véhicules dont seulement 40 VE et VHR, soit 0.5% du total.

La mutation est cependant enclenchée puisque l'année 2020 a vu les ventes de VE et de VHR tripler pour atteindre 11% des ventes, ce qui signifie que le parc va s'électrifier rapidement, et probablement de plus en plus rapidement, dans les années qui viennent.

Cette évolution rapide du parc pose la question du déploiement d'une offre de recharge en rapport, pour laquelle les collectivités et les établissements publics ont un rôle majeur à jouer.

Même si 90% de la recharge principale des véhicules se fait actuellement au domicile des particuliers, la couverture du territoire en IRVE ouvertes au public est un enjeu fondamental pour permettre une adoption massive des VE. En effet, même si les IRVE ouvertes au public n'alimentent que marginalement les VE en circulation, celles-ci jouent un rôle clef pour consolider la dynamique d'électrification du parc : elles seront indispensables pour les utilisateurs n'ayant pas de solution de recharge à domicile ou sur leur lieu de travail, ou encore pour les utilisateurs intensifs (professionnels notamment). Elles sont également essentielles pour les longs trajets, en complément des IRVE installées le long des autoroutes. En outre, elles permettent de mettre en confiance les usagers de VE grâce à l'assurance psychologique de pouvoir recharger le véhicule en cas d'imprévu.

Au moment de l'établissement du diagnostic, une vingtaine de bornes avaient été recensées sur le territoire communautaire, soit l'équivalent d'une borne pour 40 VE et VHR en circulation. Lors de la phase de concertation, des habitants ont mis en avant le manque de bornes sur le territoire, en particulier à usage des personnes ne résidant pas dans des maisons individuelles.

Le déploiement des IRVE est une compétence communale transférable aux syndicats d'électricité ou aux EPCI. Sur le territoire, communautaire, certaines communes ont transféré leur compétence, d'autres non (Vienne par exemple).

Le déploiement public d'IRVE sur le territoire est actuellement pris en charge par les communes qui ont gardé la compétence, par TE38 - Territoire d'Energie Isère (ex-SEDI) pour les communes de la rive gauche (Jardin, Moidieu-Détourbe, Pont Evêque, Reventin-Vaugris, Septème, Seyssuel), par le SYDER (Syndicat départemental d'énergies du Rhône) pour les communes de la rive droite (Tupin-et-Semons, Ampuis, Condrieu, Echalas…) et par la CNR pour des projets de déploiement le long du Rhône.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Afin de favoriser l'usage des véhicules électriques sur le territoire et ainsi d'inciter les résidents et les visiteurs à faire le choix de l'électrique lors de l'acquisition de leurs futurs véhicules, le PDM préconise de faciliter leur stationnement et leur recharge en développement les stations de charges publiques.

Elles devront prioritairement être installées sur des sites stratégiques afin d'augmenter leur visibilité et de faciliter les recharges pour les usagers :

- ☑ Dans les zones de stationnement sur voiries dans les centres-villes et dans les centres-villages.
- ☑ Dans les parcs de stationnement en ouvrage.
- ☑ A proximité des sites touristiques majeurs.
- ☑ Dans les zones d'activité économique.
- ☑ Dans les parkings relais, dans les pôles d'échanges multimodaux et dans les gares.
- ☑ Dans les zones d'habitat collectif.

Du fait que Vienne Condrieu Agglomération ne dispose pas de la compétence déploiement des IRVE, sa mission sera essentiellement de veiller à la constitution d'un réseau suffisamment dense et complémentaire, de recenser et d'identifier les dysfonctionnements (défauts de fonctionnement et pannes prolongées par exemple) et les besoins et de les faire remonter aux entités compétentes (communes, syndicats d'énergie…).

Cette fonction de veille active et d'interface sera d'autant plus utile que l'agglomération sera la seule entité à avoir une vision globale du territoire. Elle sera d'ailleurs consultée à ce titre dans la phase d'élaboration des schémas directeurs pour les IRVE qui sont en train d'être initiés, par le SYDER côté Rhône et par TE38 – Territoires d'Energie Isère, côté Isère.

Vienne Condrieu Agglomération contribuera également à porter à connaissance les obligations légales des aménageurs publics et privés en la matière. Cette orientation trouvera en particulier écho avec les dispositions de l'article L.111-3-5 du code de la Construction qui stipulent que « Les bâtiments non résidentiels comportant un parc de stationnement de plus de 20 emplacements devront disposer au 1er janvier 2025 d'au moins un point de recharge (…) situé sur un emplacement dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite. Ces bâtiments devront disposer d'un point de charge par tranche de 20 emplacements supplémentaires, sauf si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique sont nécessaires pour remplir cette obligation ». Cette obligation va avoir un impact majeur sur l'offre de recharge dans tous les territoires. Elle va contribuer à

développer aussi bien l'offre ouverte au public (puisque les commerces figurent naturellement parmi les obligés) que l'offre privée, avec notamment les parkings d'entreprises.

Vienne Condrieu Agglomération se conformera à ces obligations au niveau des parkings dont elle est maître d'ouvrage.

L'ensemble des prescriptions sera repris dans le PLUi dont l'élaboration va démarrer fin 2023 et dont la finalisation est attendue à l'horizon 2027.

Actions associées :

- ☑ A3 : Poursuivre le verdissement de la flotte de véhicules du réseau de transports en commun.
- ☑ A4 : Optimiser, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules des employeurs.
- ☑ A7 : Définir et initier la mise en œuvre d'un plan d'action destiné à réduire les impacts des activités logistiques et de livraison
- ☑ D3 : Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs.
- ☑ D4 : Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité scolaires.

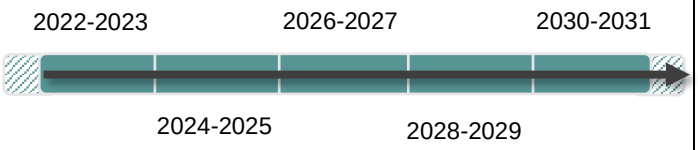
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Employeurs privés
- ☑ Employeurs publics
- ☑ Aménageurs et promoteurs immobiliers
- ☑ Communes
- ☑ TE38 – Territoires d'Energie Isère
- ☑ Syder
- ☑ CNR
- ☑ Vinci Autoroutes
- ☑ Etc.

Phasage :



Coûts :

Investissement	Fonctionnement
IRVE mises en œuvre en propre …..	Exploitation des IRVE de VCA …..
800 k€ HT	25 k€ HT/an

Les coûts indiqués ci-dessus sont les coûts à la charge uniquement de Vienne Condrieu Agglomération. Ils ne sont qu'estimés car le nombre et le type de bornes à installer n'est pas connu. Le coût de fonctionnement n'intègre pas le coût des moyens humains qui seront mobilisés en interne par l'agglomération pour assurer sa fonction de veille. Il est à noter qu'une grande partie de la charge financière va reposer directement ou indirectement sur les communes.

Il est à noter que l'installation de bornes de recharges peut bénéficier pour l'instant d'aides financières conséquentes (programme Advenir…) qui se réduiront très probablement au fil du temps.

Les coûts d'investissement et de fonctionnement qui seront supportés par les tiers publics (communes, syndicats d'électricité…) et privés (employeurs…) ne sont pas pris en compte.

Lien avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
X	X	X[1]

Autres liens :

- ☑ PPA 3
- ☑ Schéma de développement commercial de VCA

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
Impacts positifs sur le bruit (véhicules électriques…).

Co-bénéfices :

…..

…..

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

(E) Favoriser la construction de ces stations sur des zones déjà artificialisées (parkings déjà existants)

Points de vigilance/conditions de réussite :

Cette action consiste en un déploiement de moyens de la part de la collectivité. Sa réussite dépend aussi de l'implication des autres acteurs partenaires.

[1] *Enjeu n°1 relatif à l'amélioration de la qualité de l'air et enjeu n°2 relatif à la réduction des nuisances sonores.*

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Mise en place d'une veille active

☑ De suivi de l'action

Nombre de bornes sur voirie
Nombre de bornes en parking
Taux d'usage des bornes

VOLET A : S'ENGAGER DURABLEMENT DANS LA REDUCTION DES EMISSIONS POUR PRESERVER LA SANTE ET LE CADRE DE VIE

Axe de travail :
Réduire et optimiser les déplacements

ACTION A.9

ENCOURAGER UN URBANISME PERMETTANT DE REDUIRE LES BESOINS DE MOBILITE MOTORISEE

Objectif(s) :

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.

Contexte :

Vienne ville centre et les communes liées à savoir Chasse sur Rhône, Loire sur Rhône, Pont Evêque, Sainte Colombe et Saint Romain en Gal disposent de fonctions urbaines et stratégiques, elles rayonnent sur l'ensemble du territoire de Vienne Condrieu Agglomération. Au-delà de la Métropole de Lyon qui capte un nombre important de flux quotidiens, Vienne et les communes liées génèrent des nombreux déplacements quotidiens depuis les autres communes du territoire.

La migration des familles en zone périurbaine voire rurale pour des questions de bien-être/besoin de nature ou de prix du foncier a, au-delà de l'agriculture, du paysage et de la biodiversité, des conséquences néfastes pour les ménages (augmentation du budget alloué aux transports) et pour la qualité de l'air des territoires (augmentation des déplacements quotidiens domicile-travail).

Les zones rurales et périurbaines sont de fait impactées par une utilisation plus massive de la voiture individuelle. Cependant, ce phénomène n'est pas irréversible et les perspectives de recentrage de l'emploi peut permettre d'infléchir la part modale de la voiture. Si cette perspective est dépendante de la stratégie d'aménagement du territoire, elle est aussi en lien direct avec la stratégie des entreprises. La crise sanitaire est venue accélérer les possibilités choix dans la manière de travailler et la répartition entre lieu de travail et travail à distance, elle a clairement incité au développement du télétravail pour les salariés (de 20 % à 50 %).

Par définition et afin de répondre aux enjeux du développement durable, les espaces intenses sont qualifiés comme des espaces disposant de nombreuses aménités telles qu'une desserte en transports collectifs, des commerces de proximité, des services, des zones d'emplois, du logements, des espaces de détentes, … La notion d'intensité se distingue de celle de la « densité » dans la mesure où elle englobe l'ensemble des différents usages de la ville. Plus l'intensité urbaine sera élevée dans les cœurs de ville ou de bourg, plus on tendra vers une ville des courtes distances et par conséquent la réduction des besoins de déplacement.

Par ailleurs, le périmètre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise a évolué récemment et a intégré le territoire de Vienne Condrieu Agglomération. Ce PPA, dit PPA 3, a été révisé récemment. Une concertation du public a été menée en 2022 et le nouveau plan a été approuvé le 24 novembre 2022.

L'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu de santé publique important sur la grande agglomération lyonnaise, particulièrement exposée à la pollution atmosphérique, notamment au dioxyde d'azote (NO_2), aux particules fines (PM2,5) et à l'ozone (O_3).

Ce PPA 3 intègre un plan d'action partenarial et multi-thématiques, avec des actions dans les domaines de la mobilité et des déplacements, de l'urbanisme, du bâtiment et des activités agricoles et industrielles. L'un des défis et l'une des actions inscrits dans le plan d'action du PPA 3 est de planifier la ville des courtes distances (U.1) et d'encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée (U.1.1).

Aussi, l'organisation de la ville et la planification de son aménagement sont des facteurs déterminant fortement l'ampleur relative des besoins de mobilité et des modes de déplacements. En complément du plan d'action visant à réduire les émissions de polluants résultat de la mobilité, le défi identifie l'enjeu d'intervenir dans le cadre de l'urbanisme afin de limiter les besoins de déplacements et d'éviter d'en créer de nouveaux.

DESCRIPTION DE L'ACTION

En lien avec la stratégie développée dans le PLH, le Scot et le PLUi :

- ☑ Travailler l'organisation du territoire afin de favoriser les « courtes distances », en proposant une offre décentralisée de services, de commerces (lien avec le schéma de développement commercial 2022-2027 enjeux n°12, fait par Vienne Condrieu Agglomération), d'équipements complémentaires de Vienne et concentrée au niveau des pôles-relais (en cœur de ville ou au sein des quartier prioritaire de la politique de la ville). Cette concentration offrira un vecteur d'attractivité pour ces pôles comme pour les communes rurales environnantes.

- ☑ Concentrer les nouvelles activités économiques vectrices de déplacement au quotidien pour l'emplois dans les zones d'activités existantes (lien avec la Stratégie d'accueil des entreprises : SAE, document en cours de rédaction par Vienne Condrieu Agglomération) et limiter les extensions urbaines résidentielles, travailler en amont la connexion des futurs quartiers ou lotissements avec les cœurs de villes/bourgs.

- ☑ Développer significativement la pratique du télétravail pour limiter les migrations pendulaires par :
  - ✓ L'incitation auprès des entreprises et des administrations à intégrer ce principe dans leurs modes de fonctionnement.
  - ✓ Sensibiliser les communes pour instaurer un travailler avec les promoteurs et les aménageurs afin d'intégrer des espaces dédiés dans les logements des nouvelles opérations.

- ☑ Développer des espaces de coworking dans les centralités :
  - ✓ Mettre à jour de l'offre existante sur les espaces de coworking (Vienne, Reventin-Vaugris, Pont Evêque épicerie « tiers lieu qui abritera prochainement un espace de coworking…) et des projets (plan tiers lieu 2021-2023 du CD38…). Mettre en commun avec l'ensemble des partenaires les données existantes.
  - ✓ Identifier les besoins et les manques sur le territoire, mener un travail conjoint avec les entreprises.
  - ✓ Créer à terme un réseau d'entreprises et d'administrations engagés dans la promotion et la valorisation du télétravail, pour permettre des partages d'expérience, et consolider les espaces de coworking.
  - ✓ Communiquer sur ces espaces.

Actions associées :

- ☑ B2 : Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs
- ☑ B7 : Poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics pour les PMR
- ☑ B8 : Etudier la faisabilité d'intégration des TC et des modes actifs sur les ponts existants, les réhabilitations et les créations d'ouvrage
- ☑ B9 : Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre
- ☑ B10 : Réaliser un plan piéton et initier sa mise en œuvre
- ☑ C1 : Privilégier l'urbanisation à proximité des gares et du réseau L'va
- ☑ C4 : Renforcer l'attractivité autour des gares du territoire
- ☑ C6 : Harmoniser le règlement de documents d'urbanisme sur la question du stationnement des véhicules dans les nouveaux projets d'aménagement
- ☑ C7 : Créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage
- ☑ D2 : Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme

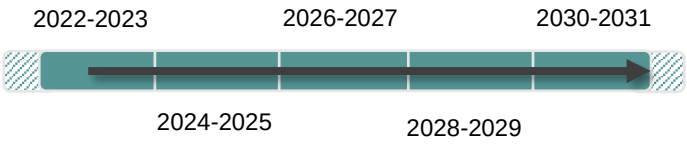
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Communes
- ☑ Entreprises, administrations
- ☑ CCI

Phasage :



Coûts :

Investissement	Fonctionnement
	Moyens humains pour le suivi
NC	Non significatif

Liens avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
X	X	X

Autres liens :

- ☑ PPA3
- ☑ Schéma de développement commercial de VCA
- ☑ PLUi (à venir) : traduction dans le PADD, OAP, POA.

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
Réduction des nuisances liées au bruit et la qualité de vie

Co-bénéfices :

Impacts sur la santé,
Impacts sur le foncier et l'artificialisation des sols

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

(E) Pour ces nouveaux espaces de coworking, privilégier du foncier déjà existant plutôt que la construction de nouveaux bâtiments

Points de vigilance/conditions de réussite :

La bonne coordination entre les différents documents d'urbanisme, le PDM, le PLH.
Le partenariats avec les entreprises et les administrations.

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Travail avec l'ensemble des partenaires pour favoriser la ville « des courtes distances »

☑ De suivi de l'action

Nombre d'espaces en coworking créés
Taux d'actifs en télétravail[1]

[1] *Une enquête spécifique ne sera pas menée, le suivi sera alimenté par les enquêtes menées par d'autres acteurs (exemple enquête nationale Dares)*

VOLET A : S'ENGAGER DURABLEMENT DANS LA REDUCTION DES EMISSIONS POUR PRESERVER LA SANTE ET LE CADRE DE VIE

Axe de travail :
Réduire et optimiser les déplacements

ACTION A.10

VALORISER ET DEVELOPPER LE SITE INDUSTRIALO-PORTUAIRE DE LOIRE-SUR-RHÔNE

Objectif(s) :

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.

Contexte :

Créé en 1982, le site industrialo portuaire est situé sur la rive droite du Rhône, à 30 kms au sud de Lyon, dans le département du Rhône. Implanté à la fois sur les communes de Givors, Loire Sur Rhône et St Romain en Gal (du nord au sud), ce site de 115 hectares relève de deux régimes fonciers distincts : EDF au Nord (propriétaire de 55 hectares) et CNR au Sud (concessionnaire de 70 hectares).

Localisé dans une région de forte dynamique et positionné sur des corridors (logistique, routier, ferroviaire et fluvial) à vocation nationale et européenne, le site de Loire/Saint Romain bénéficie d'une situation favorable à l'implantation d'activités industrielles et logistiques à vocations régionale, nationale ou mondiale (via la connexion possible aux ports maritimes).

Le site de Loire/Saint-Romain bénéficie d'un positionnement sur un des 9 corridors fret européens (Corridor 6), qui bénéficieront des principaux efforts de financement pour leur modernisation (signalisation, interopérabilité…). A proximité de Lyon, il est positionné sur un des principaux rouages d'interconnexion des corridors entre eux.

Le site (sur la partie CNR) dispose d'un quai public au service de la zone mais aussi de l'extérieur, d'un arrière-quai. Il est classé « itinéraire transport exceptionnel » et dispose d'une rampe ro-ro.

Actuellement, les activités peuvent être classées en deux pôles : pôle industriel et pôle transport, logistique.

Ce site dispose encore de quelques hectares disponibles pour accueillir des activités multimodales. Ce site est inscrit dans le schéma portuaire de l'aire métropolitaine lyonnaise. Afin de veiller au développement de ce site, une charte a été signée en 2009 entre les différents partenaires, dont les collectivités. Chaque implantation d'entreprise est proposée à l'examen d'un comité partenarial réunissant l'ensemble des partenaires.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action consiste à :

- ☑ Poursuivre le travailler de promotion et de valorisation du site qui est déjà entrepris par l'agence économique de Vienne Condrieu Agglomération.
- ☑ Le site a déjà vocation à accueillir des activités logistiques bimodales ou trimodales. Un tènement d'une superficie de 14 ha environ va se libérer en 2025. En collaboration avec la CNR, gestionnaire de foncier, il est envisagé de lancer un appel à projet pour trouver une activité industrielle nécessitant un report modal.

Le foncier appartenant à EDF pourrait être en partie aménagé pour implanter des activités multimodales. Il a été proposé à EDF de concéder ce foncier à l'Agglo. Si cette hypothèse se confirme, l'Agglomération aurait à réaliser les aménagements nécessaires à la

mise en commercialisation du terrain (division du lot…).

La question des flux de véhicules et notamment des flux de poids lourds que génèrera ce site, à terme, devra être travaillée. Une fois la programmation fixée, une évaluation du trafic généré devra être menée et les impacts potentiels devront être déterminés. Au regard des différentes analyses, la desserte de la zone devra être imaginée avec le moins d'impacts possibles pour les riverains et pour la préservation de l'environnement.

Actions associées :

- ☑ A6 : Etudier la faisabilité de réduire le trafic de transit PL
- ☑ A7 : Définir et initier la mise en œuvre d'un plan d'action destiné à réduire les impacts des activités logistiques et de livraison (dernier kilomètre)
- ☑ A11 : Conforter le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal

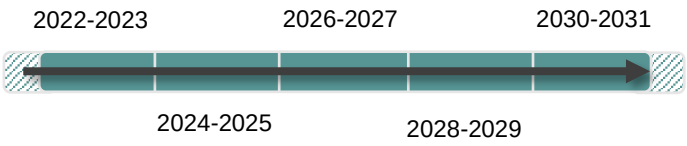
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération - Agence Economique de Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Commune de Loire sur Rhône
- ☑ CNR
- ☑ EDF
- ☑ Comité partenarial de développement du SIP

Phasage :



Coûts:

Investissement	Fonctionnement
Variables en fonction des actions menées	Moyens humains pour le suivi
NC	Non significatif

Liens avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
X	X	X

Autres liens :

- ☑ Schéma de développement commercial de VCA

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
Réduction des nuisances liées au bruit et la qualité de vie Amélioration de l'accessibilité du site et de la mobilité à proximité

Co-bénéfices :

Impacts sur la santé

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

(E) Si développement de l'accessibilité routière du site, éviter les zones naturelles, espaces protégées et Trame Verte et Bleue lors de la création de nouveaux axes routiers

Points de vigilance/conditions de réussite :

RAS

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Lancement de l'appel à projet pour les 14 ha pour trouver une activité industrielle nécessitant un report modal

☑ De suivi de l'action

Nombre d'entreprises implantées sur le SIP
Tonnage annuel par voie fluviale et ferroviaire

VOLET A : S'ENGAGER DURABLEMENT DANS LA REDUCTION DES EMISSIONS POUR PRESERVER LA SANTE ET LE CADRE DE VIE

Axe de travail : Réduire et optimiser les déplacements	ACTION A.11 CONFORTER LE SITE EMBRANCHE FER A SAINT-ROMAIN-EN-GAL

Objectif(s) :

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

Contexte :

En 2020, un appel à candidature a été lancée et une équipe de maîtrise d'œuvre a été recruté.

Vienne Condrieu Agglomération est propriétaire d'un site embranché à St Romain en Gal qui permet l'accueil d'un train dit "complet" de 22 wagons. Le site est en activité, il permet l'acheminement de la pâte à papier pour l'une des plus grosses industries du territoire.

Ce site revêt un caractère particulier et rare. Il se pose comme une alternative aux flux routiers et s'inscrit dans une réflexion plus large liée aux modes de transport non polluants. Par sa situation dans un environnement urbain, il trouve également un écho dans les réflexions sur la logistique urbaine et les flux du dernier kilomètre.

L'ambition est de consacrer ce site comme un vrai site de logistique, en lui donnant les moyens de son développement. Il s'agit de compléter les équipements de stockages et de bureaux pour rendre le lieu attractif et développer de nouveaux marchés et services, ancrés dans des nouvelles pratiques. Un développement de ce site contribuera à favoriser le fret ferroviaire et à limiter la place des poids lourds.

Par délibération en date du 18 décembre 2018, Vienne Condrieu Agglomération a validé le lancement de l'opération de rénovation et d'extension du site embranché et les travaux de désamiantage du hangar principal ont été réalisés en 2019.

En fin d'année 2020, le marché de maîtrise d'œuvre a été notifié. Le projet prévoit de créer quatre bâtiments de stockage ainsi qu'un bâtiment dédié au personnel et à l'atelier. Le site sera conforme aux exigences ICPE de l'exploitant.

Les travaux se découpent en deux tranches :

- ☑ Une tranche ferme avec la création des bâtiments A (1'500 m²) et C (300 m²), ainsi que le bâtiment E (150 m²) pour le personnel ;
- ☑ Une tranche conditionnelle avec les bâtiments B (240 m²) et D (250 m²).

Le dossier Avant-Projet Définitif a été finalisé courant mars et le permis déposé en avril 2022.

Le coût prévisionnel des travaux est de 2'305'300 € HT pour la tranche ferme et 517'000 € HT pour la tranche conditionnelle valeur M0 (septembre 2020, mois de remise des offres de l'équipe de maitrise d'œuvre).

Ce coût tient compte de l'impact de la présence d'amiante restante sur site et de l'impact du choix de travailler en site occupé pendant toute la durée des travaux. Il ne tient pas compte des conséquences éventuelles des résultats des diagnostics archéologiques et notamment sur les études de sol (G2 pro) sur le système constructif.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le rôle de Vienne Condrieu Agglomération consiste à :

- ☑ Garder la maitrise de ce site en restant propriétaire,
- ☑ Mettre en œuvre le projet de réhabilitation et d'optimisation des bâtiments pour conforter la fonction logistique ferroviaire du site,
- ☑ Anticiper, notamment dans le type de construction, de pouvoir faire évoluer ce site vers une fonction de logistique urbaine.

Actions associées :

- ☑ A2 : Protéger les établissements recevant un public sensible exposés aux nuisances
- ☑ A6 : Etudier la faisabilité de réduire le trafic de transit PL
- ☑ A7 : Définir et initier la mise en œuvre d'un plan d'action destiné à réduire les impacts des activités logistiques et de livraison (dernier kilomètre)
- ☑ A10 : Valoriser la zone multimodale industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône

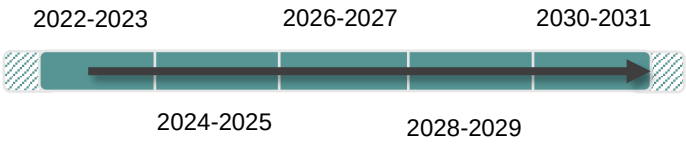
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération- Agence Economique de Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Commune de Saint Romain-en-Gal
- ☑ Région Auvergne Rhône Alpes
- ☑ Conseil départemental du Rhône
- ☑ Exploitant de la plateforme

Phasage :



Coûts :

Investissement	Fonctionnement
Coût travaux et étude	Moyens humains pour le suivi
3.5 K€ HT	Non significatif

Liens avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
-	X	X

Autres liens :

- ☑ Schéma de développement commercial de VCA

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
Réduction des nuisances liées au bruit

Co-bénéfices :

Impacts sur la santé

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

(R) Limiter les nuisances en phase chantier (bruit, lumière, …)

Points de vigilance/conditions de réussite :

RAS

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

La maitrise foncière du site est préservée
Les travaux de réhabilitation sont réalisés

☑ De suivi de l'action

La fonction logistique est réactivée

VOLET A : S'ENGAGER DURABLEMENT DANS LA REDUCTIONDES EMISSIONS POUR PRESERVER LA SANTE ET LE CADRE DE VIE

Axe de travail : Inciter au report modal particulièrement sur le secteur centre	ACTION A.12 ACCOMPAGNER LA STRATEGIE DE GESTION DU STATIONNEMENT A VIENNE

Objectif(s) :

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.

Contexte :

Actuellement le centre-ville de Vienne est particulièrement contraint et fortement impacté par la présence de la voiture et notamment par le stationnement.

La stratégie sur la question du stationnement consiste à faire diminuer le trafic automobile dans le centre de Vienne et d'inciter les usagers à se reporter sur d'autres modes alternatifs à la voiture individuelle. La diminution du trafic et une meilleure gestion du stationnement permettra à terme de libérer du foncier pour recréer des aménagements en faveur des modes actifs.

A l'échelle du territoire, la question du stationnement à Vienne va être déterminante pour favoriser le report modal.

Le Plan Général de Stationnement de la Ville de Vienne 2022-2037 a été réalisé et diffusé. Un certain nombre de partenaires ainsi que la population locale ont été associés à son élaboration. Des enjeux ont été soulevés et des propositions ont été élaborées en fonction des usagers (résidents du centre-ville et de la périphérie, actifs du centre-ville et des abords, visiteurs et autres usages tels que PMR, livraisons, professionnels de santé).

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action d'accompagnement de Vienne Condrieu Agglomération dans la stratégie de gestion du stationnement à Vienne consiste à :

- ☑ Être le garant de la bonne prise en compte de la philosophie du PDM dans l'exécution du Plan Général de Stationnement de Vienne. L'Agglomération doit s'assurer de la bonne prise en considération de l'ensemble des thématiques liées à la question du stationnement.
- ☑ Sur les domaines de compétences de chacun, s'assurer de la bonne coordination des actions préconisées.
- ☑ Poursuivre un échange étroit entre la commune de Vienne et Vienne Condrieu Agglomération afin de faire évoluer le plan de stationnement en répondant aux objectifs du PDM, avec :
  - ✓ La prise en compte de la stratégie de déploiement des P+R sur le territoire avec la question de la tarification au sein même de Vienne pour inciter au report et rendre efficace les parkings relais,
  - ✓ La question de la refonte des lignes du réseau urbain de transports L'VA pour une meilleure desserte et les avantages tarifaires qui y sont liés,
  - ✓ La problématique du partage modal (gestion de l'espace public pour le confort et la sécurité des modes actifs) dans un environnement très contraint),
  - ✓ Un temps d'arbitrage sera nécessaire notamment sur la question de la suppression de places de stationnement pour l'insertion des modes actifs, la mise en accessibilité PMR, le traitement des points d'insécurité routière,

l'intégration de point stop pour le covoiturage, de stations d'autopartage aux endroits stratégiques, l'implantation de bornes de recharge électrique, l'interrogation sur la tarification des ayants droit…

Actions associées :

- ☑ A5 : Encourager les employeurs à recourir à l'autopartage pour faciliter l'extension du parc et son usage par les particuliers
- ☑ A6 : Etudier la faisabilité de réduire le trafic de transit PL
- ☑ A7 : Définir et initier la mise en œuvre d'un plan d'action destiné à réduire les impacts des activités logistiques et de livraison (dernier kilomètre)
- ☑ A8 : Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire
- ☑ A13 : Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de positionnement de P+R
- ☑ B1 : Traiter les points d'insécurité routière
- ☑ B2 : Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs
- ☑ B5 : Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars
- ☑ B6 : Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transport pour les PMR
- ☑ B7 : Poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics pour les PMR
- ☑ B9 : Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre
- ☑ B10 : Réaliser un plan piéton et initier sa mise en œuvre
- ☑ B11 : Accentuer la promotion et le recours au covoiturage
- ☑ C2 : Intégrer de manière raisonnée le stationnement autour des gares du territoire
- ☑ C3 : Renforcer le caractère multimodal de la gare de Vienne
- ☑ C7 : Créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage
- ☑ D1 : Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va
- ☑ D2 : Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme

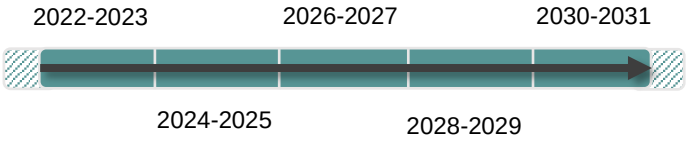
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Commune de Vienne

Phasage :



Coûts :

Investissement	Fonctionnement
Etude en cours réalisée en interne par la commune de Vienne (en cours) Actions (coûts dépendront des actions mises en place)	Moyens humains pour le suivi côté Vienne Condrieu Agglomération
NC	Non significatif

Liens avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
	X	X

Autres liens :

- ☑ PLUi (à venir) : traduction dans le PADD, OAP et POA

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
Réduction des nuisances liées au bruit et la qualité de vie

Co-bénéfices :

Impacts sur la santé

Impacts sur le foncier

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

- (E) Eviter l'artificialisation des sols pour la création de P+R et autres aménagements, et privilégier les espaces déjà artificialisées
- (E) Eviter les zones naturelles, notamment les Espaces Naturels Sensibles du territoire, et les corridors écologiques
- (R) Sinon, utiliser des matériaux n'imperméabilisant pas les sols et favorisant l'infiltration
- (C) Le cas échéant, compenser la perte de surface imperméabilisée

Points de vigilance/conditions de réussite :

RAS

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Prise en compte du PDM dans le Plan Général de stationnement de la Ville de Vienne.

☑ De suivi de l'action

Mise en application de la stratégie de stationnement sur Vienne en lien avec les actions du PDM

VOLET A : S'ENGAGER DURABLEMENT DANS LA REDUCTION DES EMISSIONS POUR PRESERVER LA SANTE ET LE CADRE DE VIE

Axe de travail : Inciter au report modal particulièrement sur le secteur centre	ACTION A.13 FINALISER ET METTRE EN ŒUVRE UNE STRATEGIE DE POSITIONNEMENT DE P+R

Objectif(s) :

Capter 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.

Contexte :

Actuellement, le territoire de Vienne Condrieu Agglomération dispose d'un unique parking relais (P+R) de 80 places implantées au sud de Vienne à trois kilomètres du centre-ville. Il est desservi par les lignes L'Va 2 et 3. Il n'est pas identifié comme un P+R officiel et son utilisation n'est pas optimum, il est peu fréquenté.

Les gares du territoire possèdent des zones de stationnement qu'il faut redimensionner pour certaines mais également officialiser comme de véritables P+R afin de renforcer l'interface multimodale (cf. fiche C.2).

La nouvelle DSP met en place des dispositions tarifaires pour les utilisateurs du P+R afin d'inciter la population du secteur sud à l'utiliser. Cette disposition consiste à la gratuité d'un ticket aller/retour de transports sur le réseau L'va. Un nouveau réseau L'Va a été mis en place en septembre 2022, une ligne unique dessert le P+R, elle est plus cadencée et fonctionne sans modification même pendant les petites vacances scolaires.

En complément du déploiement des gares ferroviaires sur le territoire, il est indispensable de mailler Vienne Condrieu Agglomération d'un réseau d'interface multimodales, proposant des services mobilité, s'intégrant de manière compacte et végétalisée dans le territoire. L'objectif est bien de diminuer et capter les flux en amont de Vienne. Ce déploiement de P+R doit être en lien avec une politique de stationnement dissuasive en cœur d'agglomération pour les usagers qui stationnement sur de la longue durée et favoriser les stationnements de courte et moyenne durée (lien avec l'étude stationnement en cours sur la commune de Vienne).

Quelques opportunités se dessine déjà pour l'implantation de P+R supplémentaire comme à Estrablin à la limite de la commune de Pont Evêque où un terrain pourrait être disponible. Ce terrain est à proximité immédiate d'un giratoire où se rejoignent la D75C, la D41B et la D502. D'autres communes comme Reventin-Vaugris et Condrieu peuvent être ciblées pour l'implantation de P+R.

DESCRIPTION DE L'ACTION

De manière globale, l'implantation de P+R est liée des problématiques de mobilité (réseau de transports routier ou ferroviaire, densité de circulation...) mais également à des problématiques foncières (réserves foncières, emplacement stratégique...). Le positionnement des P+R doit prendre en compte les préconisations suivantes :

- ☑ Desservi par une ligne de transports publics.
- ☑ Être un espace de stationnement compact.
- ☑ Avoir des services complémentaires de mobilité (bornes de recharge pour véhicules électriques, box vélos sécurisés,

toilettes, consignes…).

- ☑ Avoir une pré-signalisation en amont et un jalonnement adapté.
- ☑ Réaliser une carte interactive de ces interfaces.

L'action consiste donc à mener une étude sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération pour définir la stratégie d'implantation de P+R. Cette étude permettra de :

- ☑ Fixer un objectif ambitieux de réduction de la place de la voiture dans la zone centre en particulier à Vienne au profit des autres modes alternatifs,
- ☑ Mettre à jour la connaissance des flux en direction de Vienne et le mode utilisé,
- ☑ Identifier l'ensemble des P+R ou assimilés de manière non officiel sur le territoire (y compris aux abords des gares et de la future halte ferroviaire de Reventin-Vaugris), mener un état des lieux sur les accès, utilisations, dysfonctionnements, points d'amélioration, équipements complémentaires….
- ☑ Affirmer la fonction de ces P+R ou assimilé en les améliorants, réfléchir à l'implantation de P+R supplémentaires en lien avec le réseau de transport. Travailler en partenariat avec les communes pour identifier les fonciers disponibles.
- ☑ Etablir un lien avec la politique de stationnement à Vienne et de d'imposer des règles de stationnements dans Vienne en fonction de la durée du stationnement et potentiellement de l'origine des usagers pour le secteur sud.
- ☑ Travailler sur la tarification de ces futurs P+R pour les rendre attractifs et compétitifs.

Un travail particulier sera nécessaire sur la recherche de foncier afin d'anticiper des implantations futures des P+R :

- ☑ Identification dans les PLU et à terme le futur PLUi, des secteurs stratégiques pour accueillir des P+R en proposant des emplacements réservés de dimensions adaptées,
- ☑ Sensibilisation des collectivités territoriales dans le cadre des déclarations d'intentions d'aliéner (droit de préemption urbain) afin de se porter acquéreur par opportunité de certains fonciers,
- ☑ S'appuyer sur l'établissement public foncier de l'Isère pour porter les acquisitions foncières,
- ☑ Enclencher des échanges avec les grands propriétaires fonciers en entrée de ville (zone commerciale, secteur industriel, secteur artisanal) afin d'anticiper une éventuelle évolution de leur assiette foncière,

L'étude doit être réalisée à court terme afin que les conclusions soient connues et intégrées dans l'élaboration de la prochaine DSP fin août 2028. Une étude à court terme permettra d'agir rapidement et efficacement sur les réserves foncières.

Actions associées :

- ☑ A12 : Accompagner la stratégie de gestion du stationnement à Vienne.
- ☑ B3 : Accroitre et optimiser l'offre de services
- ☑ B4 : Développer le MaaS (ou service de mobilité intégrée) et rendre plus accessible l'information multimodale
- ☑ B5 : Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars
- ☑ B8 : Etudier la faisabilité d'intégration des TC et des modes actifs sur les ponts existants, les réhabilitations et les créations d'ouvrage.
- ☑ C2 : Intégrer de manière raisonnée le stationnement autour des gares du territoire
- ☑ C3 : Renforcer le caractère multimodal de la gare de Vienne
- ☑ C4 : Renforcer l'attractivité autour des gares du territoire
- ☑ D1 : Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va
- ☑ D2 : Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme

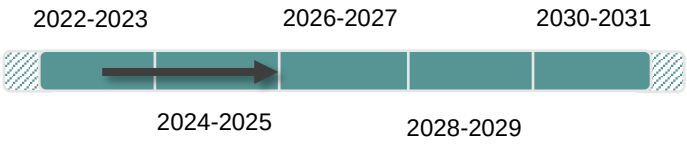
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Communes
- ☑ Etat
- ☑ EPF
- ☑ SNCF Gares et connexions
- ☑ SNCF réseau
- ☑ Région Aura

Phasage :



Une action qui doit être réalisée à court terme afin d'inclure les résultats dans l'élaboration de la nouvelle DSL fin août 2028.

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
Etude pour le développement d'une stratégie pour l'implantation de P+R autour de Vienne	Moyens humains pour le suivi
40 K€ HT	2 K€ HT/an

Liens avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
X	X	X

Autres liens :

- ☑ Etude stationnement sur la commune de Vienne
- ☑ PLUi (à venir) : traduction dans les OAP, POA

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - - | | - | | + | | + + +

Réduction des GES

- - - | | - | | + | | + + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - - | | - | | + | | + + +

Autres impacts
Réduction des nuisances liées au bruit des flux et la qualité de vie

Co-bénéfices :

Impacts sur la santé

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

- (E) Eviter l'artificialisation des sols pour la création de stationnements et privilégier les espaces déjà artificialisées
- (E) Eviter les zones naturelles, notamment les Espaces Naturels Sensibles du territoire, et les corridors écologiques
- (R) Sinon, utiliser des matériaux n'imperméabilisant pas les sols et favorisant l'infiltration
- (C) Le cas échéant, compenser la perte de surface imperméabilisée

Points de vigilance/conditions de réussite :

La bonne coordination entre l'ensemble des partenaires.

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Réalisation de l'étude pour le développement d'une stratégie pour l'implantation de P+R autour de Vienne

☑ De suivi de l'action

Nombre de P+R officiels créés
Nombre de places créées au sein des P+R

VOLET B : CONSTRUIRE UN TERRITOIRE ATTRACTIF ET ACCESSIBLE

Axe de travail :
Sécuriser les déplacements

ACTION B.1

TRAITER LES POINTS D'INSECURITE ROUTIERE

Objectif(s) :

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

Contexte :

Entre 2012 et 2017 (dernières données disponibles au moment de l'établissement du diagnostic), selon le pointage recensé dans la base de données annuelles des accidents corporels de la circulation routière (dit Fichier BAAC), se sont produits en moyenne 77 accidents par an sur le territoire communautaire dont 6 à 7 accidents mortels.

Ces accidents ont impliqué principalement des motos et des véhicules légers. La majorité d'entre eux s'est produit sur un axe nord/sud en rive gauche du Rhône, sur la N7 et sur l'A7 (axe Reventin-Vaugris-Vienne-Chasse-sur-Rhône). Beaucoup d'accidents mortels sont également à déplorer en campagne, sur des routes départementales à fort niveau de trafic (RD36, RD386, RD502…) ou sur des voies beaucoup moins fréquentées (RD41, voiries communales…).

Pour améliorer la sécurité des déplacements, des mesures de modération de la vitesse et de contrôle des vitesses ont été prises, notamment dans le centre des communes.

Entre 2012 et 2017, 21 ralentisseurs et plateaux traversants ont été aménagés et 79 panneaux "partageons la route" sont désormais installés.

De son côté, la DIR Centre-Est conduit actuellement une démarche Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes (SURE) le long de la RN7.

Vienne Condrieu Agglomération a également lancé en 2021 une campagne de sécurisation des points d'arrêt de son réseau de transport scolaire qui se traduit par une meilleure matérialisation et signalisation des points d'arrêts scolaires (réalisation de zébras en zigzag, pose de panneaux de type C6 d'indication d'un arrêt d'autobus, pose de panneaux d'indication de danger de type A13a…), par une amélioration des conditions d'éclairage (allumage de LED en présence du car) et par la mise en place, là où nécessaire, de trottoirs et de passages protégés.

Toutes les communes sont concernées par cette action, ce qui représente au total 517 points d'arrêts sur l'ensemble du territoire (hors Vienne) sur les 642 qui existent sur le territoire (les autres sont déjà sécurisés).

A la date d'élaboration de la présente fiche, la campagne a été réalisée sur 18 communes de l'agglomération : Chonas-l'Amballan, Chuzelles, Condrieu, Echalas, Estrablin, Eyzin-Pinet, Jardin, Les Côtes-d'Arey, Les Haies, Loire-sur-Rhône, Longes, Meyssiez, Reventin-Vaugris, Saint-Romain-en-Gal, Saint-Sorlin-de-Vienne, Septème, Seyssuel et Villette-de-Vienne.

Cette action va se poursuivre pour traiter les autres communes et reprendre certains points d'arrêts traités en 2021 mais qui doivent déjà être repris.

Par ailleurs, sur le territoire, trois passages à niveau sont considérés comme problématiques : deux à Condrieu et le troisième à Saint-Romain-en-Gier :

- ☑ L'un des passages à niveau de Condrieu (PN16) est situé à proximité du bourg, en direction des Roches de Condrieu, sur la RD28 (avenue Charles de Gaulle). Il est positionné sur une route très fréquentée (8'300 véhicules/jour en 2017) qui permet d'accéder à la rive gauche du Rhône. A court et moyen terme, la dangerosité du PN16 est réduite de fait par les restrictions de circulation mises en place depuis 2020 au niveau du pont de Condrieu. L'Agglomération prévoit néanmoins de travailler à sa sécurisation en partenariat avec les services de l'Etat, avec la Région Auvergne Rhône-Alpes, avec la SNCF et avec les autres collectivités concernées (Département du Rhône, commune de Condrieu…).
- ☑ L'autre passage à niveau problématique de Condrieu (PN17) est situé sur la RD386, à l'entrée du bourg quand on arrive par le Sud. Il est également positionné sur une route très fréquentée (environ 10'000 véhicules/jour en 2019). Depuis 2013, ce passage à niveau est équipé dans les deux sens de radars destinés à sanctionner les franchissements dangereux des voies de chemin de fer. Ce PN est franchi par les autocars de la ligne 134. Un itinéraire alternatif a été recherché, sans succès, même au prix d'un détour et d'un allongement significatifs du temps de parcours. L'ouvrage est en effet implanté sur la RD386, route à grande circulation qui longe le fleuve, au pied des falaises Rhodaniennes. Coincée entre le Rhône et ses falaises, il n'existe aucun axe supplétif susceptible de supporter la circulation de véhicules de gros gabarit. Ne plus franchir ce passage à niveau obligerait l'agglomération à ne plus desservir en transports collectifs plusieurs pôles majeurs de la commune : la zone commerciale de la Maladière (Carrefour Market) et l'hôpital de Condrieu, voire également la maison de santé. La décision a donc été prise de maintenir le tracé de la ligne et d'œuvrer en parallèle à la sécurisation du PN17. Pour limiter au maximum les risques d'accident, le transporteur à qui la gestion de la ligne 134 est déléguée (Les Courriers Rhodaniens) a mis en place des sessions très régulières de sensibilisation et de formation de son personnel de conduite
- ☑ Celui de Saint-Romain-en-Gier (PN 337) est situé dans le bourg, sur le tracé de la RD103E. Sa dangerosité a pour effet la mise en œuvre de restrictions de circulation qui engendrent de fortes contraintes pour les habitants (transports scolaires…) et pour les activités économiques et agricoles. Ce PN fait déjà l'objet de mesures de police interdisant la circulation des véhicules de plus de 12 tonnes et des véhicules de transport en commun. Courant 2023, le PN a fait l'objet de travaux, réalisés par le Département du Rhône, visant à corriger le profil en long de l'ouvrage, afin de réduire le risque d'accrochage de son platelage

Le PN17 à Condrieu et le PN337 à Saint-Romain-en-Gier sont inscrits au « programme de sécurisation national des passages à niveau » et sont donc considérés officiellement comme dangereux par l'Etat, par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et par la SNCF. Des études sont en cours concernant celui de Saint-Romain-en-Gier qui devrait donc être sécurisé dans les prochaines années.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action F16 du PDU 2012-2017 du Pays Viennois prévoyait la mise en place d'un observatoire des déplacements et de la sécurité routière à l'échelle de l'agglomération.

Cette action s'est concrétisée mais le suivi s'est un peu essoufflé avec le temps du fait que le nombre d'indicateurs observés était sans doute trop important (plus de 80) et que leur mise à jour était chronophage.

Il a donc décidé de réduire le nombre d'indicateurs observés et d'inscrire l'action dans une démarche plus globale de suivi de l'ensemble des réalisations de l'agglomération (base de données IVOIRE) qui permet notamment d'alimenter le rapport annuel d'activité.

Cette action va être renforcée dans le cadre du présent PDM notamment en ce qui concerne le suivi relatif à l'insécurité routière et des accidents de façon à assurer une veille plus active sur le sujet et à se donner les moyens de détecter plus rapidement et plus qualitativement les points noirs accidentogènes, avec un focus particulier sur l'analyse des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel (trottinette électrique…).

Le diagnostic réalisé par la DIR Centre-Est dans le cadre de la démarche Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes (SURE), et le plan d'action qui en découlera, constitueront des éléments d'appréciation pertinents pour traiter certains points d'insécurité

routière sur la RN7.

Le repérage des points noirs prendra également en compte les tronçons de voies qui génèrent des nuisances sonores fortes pour le voisinage. Ce repérage s'appuiera sur les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) existants sur le territoire (Chasse-sur-Rhône, Département du Rhône, Département de l'Isère, Etat), sur les cartes de bruit stratégiques élaborées par les services de l'Etat dans le cadre de la directive bruit et sur le classement sonore des voies réalisé par les Départements de l'Isère et du Rhône.

Un budget dédié sera affecté au financement, s'agissant des voiries d'intérêt communautaire, et au co-financement des travaux de réaménagements, de sécurisation et de réduction des nuisances sonores.

S'agissant des voiries qui ne relèvent pas de sa compétence directe, Vienne Condrieu Agglomération agira pour faciliter et accélérer le traitement des dossiers et, le cas échéant, s'impliquera dans le co-financement des travaux.

Sur les voiries d'intérêt communautaire, ces travaux pourront notamment prendre les formes suivantes :

- ☑ Mise en place de radars pédagogiques ou de dispositifs de régulation de la vitesse (faux intelligents) en amont de carrefours dangereux, dans les cœurs de villes, aux abords des établissements scolaires ou de loisirs…
- ☑ Sécurisation de traversées piétonnes et cyclables, avec par exemple aménagements de zones 30, voire de zones de rencontre.
- ☑ Mise en cohérence des régimes de priorité ou réaménagement de carrefours dangereux ou accidentogènes (réduction des emprises, amélioration de la visibilité…).

Concernant les voiries qui ne relèvent pas de sa compétence, Vienne Condrieu Agglomération agira au cas par cas et accordera une attention particulière à la sécurisation des passages à niveaux (notamment pour en sécuriser le franchissement par les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire) et des points les plus accidentogènes, en fréquence et en taux de gravité. L'agglomération continuera à cofinancer les travaux de sécurisation engagés par les communes à hauteur de 50% maximum du reste à charge.

Plusieurs points noirs ont été mis en évidence dans la phase de concertation : RD75 au nord-est (Pont-Evêque, Septème…), RD4 au nord (Chasse-sur-Rhône), RD41 à l'est de Vienne, carrefours RD36/RD123 à Chuzelles… La RD75 a déjà fait l'objet par le Département de l'Isère d'une étude globale de sécurisation qui va se traduire par la réalisation d'une succession de travaux et d'aménagements dans les 10-15 prochaines années. Un travail identique va être engagé prochainement sur la RD4 par le Département de l'Isère.

La campagne de sécurisation des points d'arrêt du réseau de transport scolaire va se poursuivre et aura concerné à la fin de l'année 2023 pratiquement tous les points d'arrêt des communes qui n'avaient pas bénéficié de l'action à fin 2022, soit Ampuis, Chasse-sur-Rhône, Luzinay, Moidieu-Détourbe, Pont-Evêque, Saint-Cyr-sur-le-Rhône, Sainte-Colombe, Saint-Romain-en-Gier, Serpaize, Trèves et Tupin-et-Semons. Les marquages qui ont été réalisés en 2021 et 2022 et qui ont vieilli prématurément vont également être refaits en 2023 avec des zigzags en résine pour plus de longévité. Ces reprises concerneront principalement les communes d'Eyzin-Pinet, de Jardin, de Saint-Sorlin-de-Vienne et de Septème.

Sur la rive droite, les arrêts implantés le long de la RD386, jugés les plus problématiques, ont fait l'objet de travaux de sécurisation en 2023. L'amélioration de la sécurité des autres points d'arrêt de la rive droite sera systématiquement prise en compte lorsque la voirie au droit de ces arrêts fera l'objet de travaux.

Vienne Condrieu Agglomération travaillera également à la sécurisation des trois passages à niveau problématiques de son territoire en partenariat avec l'Etat, la Région Auvergne Rhône-Alpes et les autres collectivités locales concernées (Département du Rhône, communes…).

Concernant celui de Saint-Romain-en-Gier (PN337), des solutions de court terme vont être rapidement engagées :

- ☑ Installation d'une signalisation lumineuse tricolore et une correction du tracé en plan sont également envisagées L'ouvrage est inscrit au « programme de sécurisation national des passages à niveau ». A ce titre, une étude de la faisabilité de sa suppression est en cours, pilotée par les services de la DREAL, en partenariat avec le Département, la SNCF et Vienne Condrieu Agglomération. Le trottoir va également être élargi (par le Département du Rhône).

Une étude, financée par l'Etat, a été réalisée en 2022/2023 pour trouver une solution de long terme. Deux options sont sorties du lot, l'une sous forme de tunnel ferroviaire, l'autre sous forme de viaduc routier. Elles doivent maintenant être approfondies. L'Etat a sollicité en avril 2023 les différents partenaires concernés (Région Auvergne-Rhône-Alpes, Département du Rhône, Vienne Condrieu Agglomération et commune de Saint-Romain-en-Gier) pour qu'ils cofinancent à ses côtés cette étude complémentaire.

Actions associées :

- ☑ A1 : Travailler sur la réduction des vitesses sur les grands axes circulés.
- ☑ B2 : Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs.
- ☑ B9 : Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre.
- ☑ B10 : Réaliser un plan piéton et initier sa mise en œuvre.
- ☑ D3 : Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs.
- ☑ D4 : Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité scolaires.

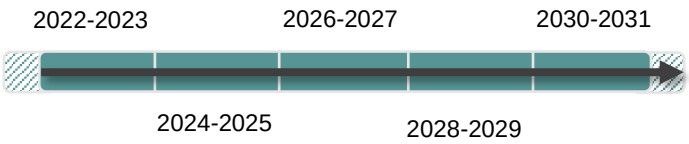
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Etat
- ☑ Communes
- ☑ Département du Rhône
- ☑ Département de l'Isère
- ☑ Région Auvergne-Rhône-Alpes
- ☑ SNCF Réseau
- ☑ Observatoires départementaux de sécurité routière
- ☑ DIR Centre-Est
- ☑ Forces de l'ordre

Phasage :



Coûts :

Investissement	Fonctionnement
Travaux de sécurisation (300 k€ TTC/an) Observations de terrain et études Etat des lieux des points d'arrêt scolaires ……	Maintenance des points d'arrêt
3'150 k€ HT	10 k€ HT/an

L'animation de l'observatoire nécessitera des ressources internes à Vienne Condrieu Agglomération. Les dépenses de fonctionnement correspondent à la réalisation d'observations de terrain et d'études (analyse des données des fichiers BAAC, analyse de PV…).

La sécurisation des points d'arrêts scolaires, hors agglomération, peut en général être soutenue financièrement par les Départements.

Lien avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
-	-	-

Autres liens :

- ☑ Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques						
- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES						
- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air						
- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
…

Co-bénéfices :

Les bénéfices sont surtout indirects ou locaux.

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES

Points de vigilance/conditions de réussite :

La réactivation effective d'un observatoire des déplacements et de la sécurité routière nécessite de dégager des ressources internes suffisantes pour l'alimenter et l'animer.

Du fait de la répartition des compétences, la réussite du programme de sécurisation des points d'arrêts scolaires dépendra en partie du niveau d'adhésion des communes et des Départements concernés. L'éclairage par exemple est le plus souvent de la compétence communale tandis que la mise en place de passages protégés est soumise à la décision des Départements quand il s'agit d'une route départementale.

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Réactivation de l'observatoire
Réalisation d'une veille active

☑ De suivi de l'action

Evolution du nombre d'accidents
Evolution du nombre de blessés graves
Evolution du nombre du tués
Montant des travaux de sécurisation réalisés ou cofinancés.

VOLET B : CONSTRUIRE UN TERRITOIRE ATTRACTIF ET ACCESSIBLE

Axe de travail :
Sécuriser les déplacements

ACTION B.2

ADAPTER LES PROFILS DE VOIRIES DANS LES CENTRALITES POUR ASSURER UN PARTAGE PRIVILEGIANT LES MODES ACTIFS

Objectif(s) :

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 voire, 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.

Contexte :

Suite à la délibération du 9 novembre 2021, à compter du 1 janvier 2022, Vienne Condrieu Agglomération possède la compétence de création ou d'aménagement et d'entretien de voirie d'intérêt communautaire. Sont dites d'intérêt communautaire, les voiries classées dans les plans de classement de voiries communales ainsi que la véloroute ViaRhôna du Léman à la mer (tronçon de Loire su Rhône à Condrieu). L'actualisation du plan de classement visent à intégrer les voiries privées (voies existantes de lotissement ou en projet et chemins ruraux) dans la voirie communale.

L'intérêt communautaire concerne la totalité du domaine public des voies communales. Sur ces voiries, Vienne Condrieu Agglomération a la charge des travaux d'investissement tels que : la création de voies nouvelles, les espaces de stationnement, les aménagements ponctuels, le recalibrage de voies, ouvrage d'art, les aménagements de sécurité ponctuels ou linéaires.

Vienne Condrieu Agglomération peut intervenir sur la voirie départementale ou nationale après accord du Département ou de l'Etat suivant les cas.

Actuellement, l'ensemble des centralités du territoire sont traitées de manière non homogène ne privilégiant par systématiquement le partage de la voirie, la voiture prend toujours une part importante. Aussi, Vienne Condrieu Agglomération peut jouer un rôle dans la prise en compte des modes actifs et le partage de la voirie sur les voiries communales et d'intérêt communautaire et dans l'uniformisation des aménagements en cœur de ville.

Par ailleurs, le périmètre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise a évolué récemment et a intégré le territoire de Vienne Condrieu Agglomération. Ce PPA, dit PPA 3, a été révisé récemment. Une concertation du public a été menée en 2022 et le nouveau plan a été approuvé le 24 novembre 2022.

L'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu de santé publique important sur la grande agglomération lyonnaise, particulièrement exposée à la pollution atmosphérique, notamment au dioxyde d'azote (NO_2), aux particules fines (PM2,5) et à l'ozone (O_3).

Ce PPA 3 intègre un plan d'action partenarial et multi-thématiques, avec des actions dans les domaines de la mobilité et des déplacements, de l'urbanisme, du bâtiment et des activités agricoles et industrielles. L'un des défis, et l'une des actions inscrites dans le plan d'action du PPA 3, est d'accompagner le développement des modes actifs de mobilité (M1.2).

Cette action se décline en six sous-actions dont :

- ☑ **Sous- action M.1.2.5 Apaiser les circulations, requalifier la voirie, piétonniser des zones à enjeux.**

DESCRIPTION DE L'ACTION

Pour mettre en œuvre cette action, il convient de s'appuyer sur l'ensemble des documents techniques existants et à venir comme le schéma directeur cyclable (en cours de réalisation), les plans piétons, le guide de mise en accessibilité des transports et de l'espace public, etc. afin de garantir une cohérence dans la politique menée.

L'action consiste à :

- ☑ Constituer un groupe de travail avec les partenaires et les usagers afin de définir les périmètres d'intervention sur le territoire dans lequel il sera nécessaire de :
  - ✓ Identifier les communes sur lesquelles il faudrait intervenir, définir le niveau d'ambition et de priorité.
  - ✓ Définir pour chaque territoire, les espaces où la circulation est à apaiser et le partage à envisager (identifier les pôles générateurs de déplacements).
  - ✓ Envisager les solutions possibles (baisse des vitesses, envisager un nouveau plan de circulation, nouvelle hiérarchisation de la voirie, retravailler les profils des voies en intégrant des aménagements cyclables et en travaillant les espaces publics en privilégiant le confort, l'accessibilité et la sécurité : largeur des trottoirs, aménités…).
  - ✓ Au-delà des secteurs à apaiser, il est également nécessaire de travailler sur les entrées de villes afin de donner le ton sur le partage.

- ☑ Proposer une charte d'aménagement urbain (cohérence d'aménagement), faire un retour d'expérience des aménagements pertinents sur le territoire, le compléter avec un benchmark de ce qui peut se faire ailleurs. Cette charte détaillera des recommandations d'aménagement pour homogénéiser les principes d'aménagement sur l'ensemble des communes du territoire, elle sera validée par l'ensemble des partenaires.

- ☑ Définir et mettre en œuvre une grille d'analyse multi-modes des projets d'aménagements de voiries afin de vérifier leur cohérence avec les objectifs du PDM, assurer une aide à la décision des services dans le cadre des opérations d'aménagement.

- ☑ Communiquer et former les acteurs locaux à l'utilisation de ce guide/charte, diffuser les bonnes pratiques.

Actions associées :

- ☑ A2 : Protéger les établissements recevant un public sensible exposés aux nuisances
- ☑ A6 : Etudier la faisabilité de réduire le trafic de transit PL
- ☑ A7 : Définir et initier la mise en œuvre d'un plan d'action destiné à réduire les impacts des activités logistiques et de livraison (dernier kilomètre)
- ☑ A9 : Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée
- ☑ A10 : Valoriser la zone multimodale industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône
- ☑ A11 : Valoriser le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal en développant sa fonction logistique
- ☑ A12 : Accompagner la stratégie de gestion du stationnement à Vienne
- ☑ A13 : Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de positionnement de P+R
- ☑ B1 : Traiter les points d'insécurité routière
- ☑ B7 : Poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics pour les PMR
- ☑ B8 : Etudier la faisabilité d'intégration des TC et des modes actifs sur les ponts existants, les réhabilitations et les créations d'ouvrage.
- ☑ B9 : Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre
- ☑ B10 : Réaliser un plan piéton et initier sa mise en œuvre
- ☑ C7 : Créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage

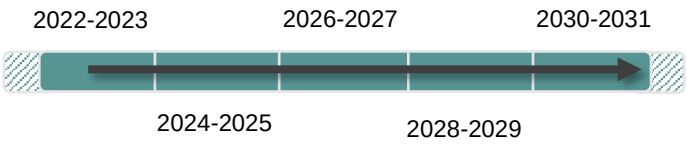
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Communes
- ☑ Département de l'Isère
- ☑ Département du Rhône
- ☑ Etat

Phasage :



Action qui peut être initiée rapidement dès la validation du PDM

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
Montant qui dépendra des travaux engagés sur les voiries d'intérêt communautaire	Temps humain des services Subvention de Vienne Condrieu Agglomération sur les voiries communales (50% du reste à charge) *
NC	NC

**Montant prévisionnel de 300 K€ HT/an inclus dans la fiche B1 : Traiter les points d'insécurité routière.*

Liens avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
-	X	X

Autres liens :

- ☑ PPA3

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
Réduction des nuisances liées au bruit

Co-bénéfices :

Impacts sur la santé

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

- (R) Privilégier le réaménagement des voies de circulation routières existantes plutôt que la création de nouvelles infrastructures pour les aménagements cyclables
- (E) Eviter l'imperméabilisation ou (R) utiliser un substrat n'imperméabilisant pas les sols et favoriser l'infiltration le long des pistes (fossés drainants, noues infiltrantes, chaussée drainante, ...)
- (E) Eviter les zones naturelles, en particulier protégées ou d'intérêt, comme les Espaces Naturels Sensibles du territoire
- (E) Prendre en compte les continuités écologiques/Trame Verte et Bleue dans le tracé des aménagements cyclables
- (R) Limiter les nuisances en phase chantier (bruit, lumière, …)

Points de vigilance/conditions de réussite :

La réussite de cette action nécessite un partenariat avec l'ensemble des communes et leurs services

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Constitution du groupe de travail avec les partenaires et les usagers
Rédaction du guide/charte d'aménagement
Rédaction de la grille d'analyse

☑ De suivi de l'action

Linéaire d'aménagements réalisés

VOLET B : CONSTRUIRE UN TERRITOIRE ATTRACTIF ET ACCESSIBLE

Axe de travail : Rendre le réseau de transport en commun plus attractif	ACTION B.3 — ACCROITRE ET OPTIMISER L'OFFRE DE SERVICES

Objectif(s) :

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

Contexte :

Cette action du PDM a été initiée avant son entrée en vigueur du fait de l'opportunité qu'a constitué la remise en concurrence du réseau de transport collectif qui s'est déroulée en 2021, qui a pris effet le 1er janvier 2022 et qui arrivera à échéance fin août 2028.

La nouvelle offre de service va commencer à être déployée à partir du mois d'avril 2022 et elle sera totalement déployée à compter du 1er septembre 2022.

Les principales évolutions par rapport au réseau en place jusqu'à fin 2021 sont les suivantes :

- ☑ Amélioration de la lisibilité globale de l'offre de service par application du principe « 1 ligne = 1 itinéraire ».
- ☑ Amélioration notable des fréquences de la ligne 1 (Stade de Malissol - Gare de Vienne – Estressin centre commercial).
- ☑ Amélioration notable des fréquences de la ligne 2 (Collège de l'Isle – Gare de Vienne – Hôpital).
- ☑ Mise en place d'une ligne régulière entre la gare de Givors et Chasse-sur-Rhône.
- ☑ Renforcement de la desserte des gares, des zones d'activités et des pôles médicaux.
- ☑ Meilleure complémentarité avec le réseau ferré.
- ☑ Amélioration significative du service de transport à la demande avec la création de la navette L'va.
- ☑ Mise en place d'un dispositif de promotion du covoiturage, notamment pour les déplacements domicile-travail.
- ☑ Renforcement de la politique marketing et commerciale, et déploiement de nouveaux outils (MaaS).
- ☑ Mise en place d'un nouveau SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs).
- ☑ Mise en place d'un intéressement significatif à la qualité de service.
- ☑ Etc.

En parallèle, Vienne Condrieu Agglomération s'est rapprochée du Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML) et de la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour que soit mise en place une tarification intégrée et combinée avec le réseau ferré, de façon à faciliter et à encourager l'usage du train, y compris pour des déplacements internes au territoire, notamment entre Chasse-sur-Rhône, Estressin, Vienne et ultérieurement Reventin-Vaugris.

Avec ces améliorations, l'objectif contractuel est d'atteindre un niveau de fréquentation total de plus de 2.8 millions de voyages par an à l'horizon 2028, soit 14% de plus qu'en 2019 pour l'ensemble du réseau et 19% de plus qu'en 2019 pour les seules lignes régulières (non compris les lignes à forte vocation scolaire).

L'amélioration de la desserte ferroviaire constitue également un enjeu fort pour l'agglomération du fait qu'elle bénéficie d'infrastructures sur son territoire et à proximité (vallée du Rhône sur les deux rives, vallée du Gier…), que la demande augmente et que la fréquentation pourrait augmenter encore sensiblement avec une amélioration de l'offre de service (connexions avec les agglomérations lyonnaises et stéphanoises notamment, mais également avec Valence, Péage-du-Roussillon …).

Sur ce sujet, Vienne Condrieu Agglomération a fait savoir officiellement début 2021 à la Région Auvergne-Rhône Alpes et à SNCF Réseau son souhait de voir se développer sur son territoire une offre en transports en commun efficace et attractive comme

alternative à l'utilisation individuelle de la voiture.

Elle a notamment :

- ☑ Fait savoir qu'elle était favorable à une augmentation de l'offre, tant en termes de fréquences que d'amplitudes horaires sur la ligne TER Voyageur déjà existante en rive gauche du Rhône, afin de parvenir à un service de type RER métropolitain, et qu'elle souhaitait que la réalisation de ce projet figure dans le prochain contrat de plan Etat-Région.
- ☑ Demandé à ce que puisse être lancé une étude sur l'opportunité d'une réouverture au trafic voyageur de la ligne ferroviaire en rive droite du Rhône du fait que les communes situées en rive droite de la vallée du Rhône connaissent un engorgement routier important , en particulier en raison des flux domicile-travail en lien avec la métropole lyonnaise et du fait que les difficultés de franchissement du Rhône vont s'aggraver avec la fermeture temporaire du Pont de Condrieu pour cause de réfection.

En application des dispositions du précédent PDU de ViennAgglo se poursuivent par ailleurs les études devant aboutir à la création d'une halte ferroviaire à Reventin-Vaugris. Le projet est inscrit dans le SCoT des Rives du Rhône approuvé le 28 novembre 2019 et une étude d'opportunité rendue le 22 février 2021 et menée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la SNCF a montré l'intérêt d'un accès au sud de Vienne pour se rendre sur Lyon ou Valence et décharger la gare de Vienne en captant le bassin de vie côté sud. Une étude de faisabilité d'aménagement urbain, conduite par Vienne Condrieu Agglomération, est en cours pour intégrer les éléments du programme, prendre en compte le paysage, les contraintes d'accès, les études environnementales et le traitement du bâti actuel de l'ancienne gare au regard des usages identifiés.

Cette opération, d'un coût prévisionnel global évalué pour l'instant à 15.9 M HT, pourrait être programmée pour une livraison vers 2026.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Compte tenu du contexte et du cadre contractuel, l'action va consister dans un premier temps (2022/2023) à accompagner le délégataire (Vienne Mobilités) dans la mise en place effective du nouveau réseau, à concrétiser la mise en place d'une tarification combinée avec l'offre ferrée et à mettre en place en 2023 une nouvelle billettique.

Il s'agira ensuite de suivre attentivement l'évolution de la fréquentation et des performances du nouveau réseau. Un tableau de bord de suivi sera mis en place à cet effet et des points réguliers, au moins trimestriels, seront faits avec Vienne Mobilités.

Si besoin, il sera procédé à des ajustements de l'offre pour mieux répondre à la demande en lien avec le développement urbain futur et intégrer les évolutions contextuelles (réouverture du pont de Condrieu, mise en place de couloirs bus…).

A partir de 2026, il s'agira de préparer l'écriture d'un nouveau programme de consultation tenant compte des performances observées du nouveau réseau, de l'évolution de la demande de mobilité et des enseignements d'études que le délégataire en place a prévu de réaliser pour le compte de Vienne Condrieu Agglomération (enquête auprès des non-clients, enquête origine/destination et enquêtes de satisfaction notamment).

Les principales pistes de travail envisagées pour l'instant à cette échéance, qui seront à confirmer et à enrichir d'ici là, sont :

- ☑ Une amélioration de l'offre de service à destination de la gare de Saint-Clair-les-Roches depuis la rive droite.
- ☑ Une extension mesurée de la desserte des lignes régulières en lien avec notamment avec les projets urbains.
- ☑ Un allongement des horaires de fonctionnement de certaines lignes, notamment en soirée.
- ☑ L'intégration de la halte de Reventin-Vaugris et des nouveaux P+R dans l'offre de service.
- ☑ Une meilleure coordination avec l'offre de transport sur les territoires limitrophes.

Sur le volet ferroviaire, Vienne Condrieu Agglomération maintiendra son implication dans la mise en œuvre et l'intégration urbaine de la future halte ferroviaire de Reventin-Vaugris et s'impliquera dans le suivi des études dont elle a sollicité la réalisation (amélioration significative de l'offre en rive gauche et opportunité de réouverture au trafic voyageur de la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône).

Actions associées :

- ☑ B5 : Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars.
- ☑ B8 : Etudier la faisabilité d'intégration des TC et des modes actifs sur les ponts existants, les réhabilitations et les créations d'ouvrage.
- ☑ B12 : Améliorer l'offre de transport à la demande (TAD).
- ☑ B13 : Rationnaliser, homogénéiser et optimiser le transport scolaire.
- ☑ C3 : Renforcer le caractère multimodal de la gare de Vienne.
- ☑ D5 : Faire du comité de partenaires une vraie instance d'échanges et de progrès.

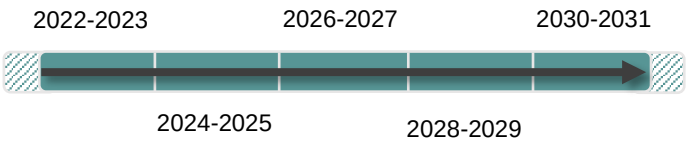
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Vienne Mobilités
- ☑ Communes
- ☑ Région Auvergne-Rhône-Alpes
- ☑ SMT AML
- ☑ Sytral Mobilités
- ☑ SNCF Réseaux
- ☑ TER Auvergne-Rhône-Alpes
- ☑ Etat

Phasage :



Le phasage est évoqué plus en détail dans la description de l'action.

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
…….	Inclus en grande partie dans la DSP Contrôles qualité Etudes et AMO externalisés
-	9'300 k€ HT/an

Lien avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
-	X	X[1]

Autres liens :

- ☑ PPA 3

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
…

Co-bénéfices :

Attractivité des communes rurales
Accompagnement du vieillissement de la population

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :
Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES

Points de vigilance/conditions de réussite :

La crise Covid a provoqué une baisse de la fréquentation du réseau de transports en commun en 2020 et 2021. Elle a aussi modifié les habitudes de mobilité de la population avec un recours accru au télétravail. Il n'est pas possible de prédire les conséquences à moyen et long terme de ces évolutions sur la fréquentation du réseau.

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

☑ De suivi de l'action

Nombre de voyages par an
Coût annuel à charge de VCA
Part modale en transport en commun (si enquête EMC2)

[1] *Enjeu n°1 relatif à l'amélioration de la qualité de l'air.*

VOLET B : CONSTRUIRE UN TERRITOIRE ATTRACTIF ET ACCESSIBLE

Axe de travail :
Rendre le réseau de transport en commun plus attractif

ACTION B.4

DEVELOPPER LE MAAS (OU SERVICE DE MOBILITE INTEGREE) ET RENDRE PLUS ACCESSIBLE L'INFORMATION MULTIMODALE

Objectif(s) :

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

Contexte :

La multiplicité croissante des acteurs de mobilité et de leurs offres de service complexifie le parcours usager qui peine à les repérer, à se les approprier et qui doit passer d'un opérateur à un autre et d'une application ou d'un site Internet à un autre pour trouver les informations dont il a besoin et la meilleure offre, réserver un service ou acheter un titre de transport.

La MaaS (Mobility as a Service) marque un changement de perspective du système de mobilité plus axé vers l'utilisateur. Il s'agit d'un processus continu d'agrégation avec de multiples couches de service et de fonctionnalités. Il a vocation à simplifier le passage d'un mode de transport à l'autre pour un seul voyage, offrant une transition en douceur de l'information, de la réservation et du paiement. L'objectif de ce concept est de fournir à l'usager une seule plate-forme lui permettant de choisir le mode de déplacement (transport en commun, vélo, autopartage, covoiturage, parking…) le plus utile/efficace à son besoin présent et de lui faciliter l'accès.

Le passage du mode de fonctionnement actuel à un MaaS totalement intégré (information multimodale étendue, acquisition et création de titres multimodaux tous modes, post-paiement…) est le sens de l'histoire mais la concrétisation de cette transition prendra de nombreuses années.

Vienne Condrieu Agglomération profitera de la période 2022-2031 pour initier cette transition à l'échelle du territoire de l'agglomération et en lien avec le SMT AML et l'ensemble des AOM voisines.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le début de mise en place du MaaS va s'opérer à partir de 2022 à la prise d'effet du nouveau contrat de DSP et à la mise en place le 1er septembre 2022 du nouveau réseau.

Alimenté par le SAEIV, le MaaS proposera une information en temps réelle, personnalisée et multimodale :

- ☑ Rechercher d'itinéraires à partir d'une sélection de modes de transports interconnectés.
- ☑ Accès aux horaires théoriques et aux prochains départs en temps réel.
- ☑ Gestion de favoris pour un accès rapide et personnalisé à l'information.
- ☑ Possibilité d'abonnement à des « push notifications » pour être alerté en cas de perturbation sur les lignes.
- ☑ Repérage des arrêts de transport à proximité des principaux points d'intérêt du territoire.
- ☑ Accès en un clic au Tickizz (application de digitalisation des titres de transport).
- ☑ Fourniture d'une information adaptée aux PMR avec spécification de l'accessibilité des arrêts.
- ☑ Accès à la réservation/annulation d'une demande de transport à la demande.

Vienne Condrieu Agglomération se rapprochera de la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour intégrer également dans le MaaS les données des lignes régionales.

La démarche sera poursuivie et accentuée dans l'écriture du programme de consultation de la future DSP qui prendre effet le 1er septembre 2028.

Vienne Condrieu Agglomération s'associera par ailleurs à toute démarche du même type prise à l'échelle du Syndicat Mixte des Transports de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML).

Actions associées :

- ☑ D1 : Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va.

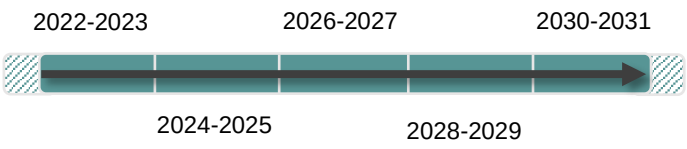
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Vienne Mobilités
- ☑ Autres opérateurs de mobilité
- ☑ Région Auvergne-Rhône-Alpes
- ☑ SMT AML
- ☑ Département du Rhône
- ☑ Département de l'Isère
- ☑ Opérateurs de services de transport et de mobilité

Phasage :



Le phasage est évoqué plus en détail dans la description de l'action.

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
....	Produit MaaS inclus dans la DSP
-	-

Lien avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
-	-	-

Autres liens :

- ☑ .....

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques						
- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES						
- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air						
- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
...

Co-bénéfices :

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES

Points de vigilance/conditions de réussite :

RAS

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Aucun

☑ De suivi de l'action

Aucun

VOLET B : CONSTRUIRE UN TERRITOIRE ATTRACTIF ET ACCESSIBLE

Axe de travail :
Rendre le réseau de transport en commun plus attractif

ACTION B.5

AMELIORER LES CONDITIONS DE CIRCULATION DES BUS ET DES CARS

Objectif(s) :

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

Contexte :

Comme l'a fait apparaître le diagnostic, le principal handicap du réseau L'va est sa forte dépendance aux conditions de circulation routière en particulier dans Vienne et au niveau des franchissements du Rhône où la congestion est fréquente, ce qui perturbe les services et ne procure aucun avantage concurrentiel aux transports collectifs vis-à-vis de la voiture puisque les bus et les cars sont bloqués comme elle dans le trafic.

Les temps de parcours peuvent ainsi aller du simple au double sur certains tronçons et certains créneaux horaires de la journée, d'où aussi une grande difficulté pour le délégataire à établir des fiches horaires fiables.

Le seul couloir bus en place n'est déployé que sur une très courte portion du cours Marc-Antoine Brillier, à Vienne, dans le sens montant en direction de la gare SNCF.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Une étude est en cours pour mettre en place un couloir bus dans le sens montant du cours Marc-Antoine Brillier depuis les quais du Rhône jusqu'au couloir bus existant, ce qui finaliserait l'aménagement sur un linéaire total d'environ 300 mètres. L'objectif est que cet aménagement soit réalisé d'ici juillet 2025.

Une étude fine des temps de parcours a été menée entre septembre 2023 et janvier 2024 pour fiabiliser les temps de parcours globaux et en inter-stations en fonction des créneaux horaires et sur différentes périodes (un jour de semaine en période scolaire, les samedis…).

Cette étude, en cours d'analyse, devra permettre de mettre en évidence :

- ☑ Les temps de parcours par tronçon, par inter-stations et selon les créneaux horaires.
- ☑ Les temps perdus.
- ☑ Les temps d'échanges passagers.
- ☑ Les temps d'arrêts en stations.
- ☑ Les temps d'immobilisation (aux feux, aux giratoires…).

Une seconde étude du même type sera réalisée une fois les travaux sur le cours Brillier terminés et permettra d'adapter finement les fiches horaires, de prévoir d'éventuels aménagements et d'améliorer la vitesse commerciale.

Elle viendra aussi alimenter et compléter une seconde étude, qui sera réalisée entre 2024 et 2026, sur les points noirs de circulation.

Il s'agira d'une étude ciblée qui permettra de proposer des solutions d'aménagements avec des gains de temps de parcours identifiés.

Les solutions qui pourront être préconisées pourront être par exemple :

- ☑ L'installation de priorités bus aux carrefours à feux.
- ☑ L'installation de feux sur les giratoires avec priorité bus.
- ☑ La mise en place de sas.
- ☑ La réservations de voies aux bus par marquage au sol.
- ☑ L'élargissement de chaussées.
- ☑ La mise en place de points d'arrêts sur voirie pour que les voitures ne dépassent pas le bus aux arrêts.
- ☑ La modification de certains sens de circulation ou de priorité.
- ☑ Etc.

Les conclusions de ces deux études amèneront Vienne Condrieu Agglomération à se rapprocher des collectivités compétentes (Communes, Départements…) pour obtenir que les aménagements proposés soient validés, planifiés et mis en œuvre.

Vienne Condrieu Agglomération mènera en parallèle un travail de fond pour sensibiliser les services techniques municipaux aux enjeux collectifs d'amélioration de la circulation des bus et des cars et aux types d'aménagements à privilégier ou au contraire à éviter (chicanes, dos d'ânes…).

Actions associées :

- ☑ B1 : Traiter les points d'insécurité routière
- ☑ B3 : Accroître et optimiser l'offre de services.
- ☑ B8 : Etudier la faisabilité d'intégration des TC et des modes actifs sur les ponts existants, les réhabilitations et les créations d'ouvrage.

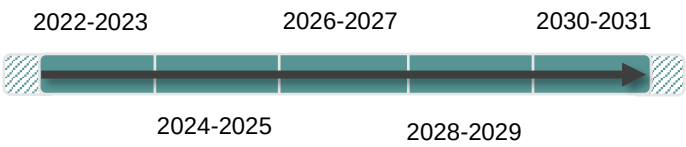
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Vienne Mobilités
- ☑ Communes
- ☑ Département de l'Isère
- ☑ Département du Rhône
- ☑ Etat

Phasage :



Le phasage est évoqué plus en détail dans la description de l'action.

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
Mise en œuvre du couloir bus du cours Brillier Etudes diverses	….
5.3 M€ HT	-

Le coût de l'étude des temps de parcours et celui de l'étude des points noirs de circulation sont inclus dans le coût de la DSP pour l'exploitation du réseau de transports publics.

Le coût de mise en œuvre du couloir bus du cours Brillier a été évalué à 6.15 M€ TTC, soit 5.13 M€ HT. C'est ce coût qui est pris en compte dans le total des investissements. Il est à noter cependant que ce projet mobilisera des fonds extérieurs à l'agglomération (subventions) à hauteur d'environ 4'650 k€.

Le coût des autres travaux évoqués dans la description de l'action n'est pas intégré dans les chiffrages.

Lien avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
-	-	-

Autres liens :

- ☑ .....

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
...

Co-bénéfices :

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

- (E) Eviter l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols, et privilégier le réaménagement des voies de circulation routières existantes plutôt que la création de nouvelles infrastructures, notamment au niveau des sites naturels sensibles
- (R) Limiter les nuisances en phase chantier (bruit, lumière, …)

Points de vigilance/conditions de réussite :

La configuration des voiries dans le centre de la ville de Vienne va rendre difficile l'intégration de couloirs bus sur un linéaire important. La réussite de l'action dépendra aussi de la qualité de la collaboration avec les communes (engagement et conception réussie des aménagements mise en œuvre).

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Réalisation de l'étude temps de parcours
Réalisation de l'étude sur les points noirs de circulation
Réalisation du couloir bus du cours Brillier

☑ De suivi de l'action

Vitesse commerciale sur les lignes régulières du réseau

VOLET B : CONSTRUIRE UN TERRITOIRE ATTRACTIF ET ACCESSIBLE

Axe de travail : Garantir l'accessibilité de la chaîne de déplacements	ACTION B.6 POURSUIVRE LA MISE EN ACCESSIBILITE DU RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN POUR LES PMR

Objectif(s) :

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.

Contexte :

Les Autorités Organisatrices de Mobilité sont soumises à des obligations en matière d'accessibilité de leur réseau de transport. L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) du réseau de transport urbain L'VA est en cours sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération.

La loi pour l'égalité des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » du 11 février 2005 impose dans son article 45, aux autorités responsables en matière de transport public d'établir un schéma directeur d'accessibilité aux personnes handicapées des services dont ils sont responsables.

Dans le cadre de son Schéma Directeur d'Accessibilité élaboré en 2007 et actualisé par son Agenda d'Accessibilité Programmé en septembre 2015, 76 quais étaient initialement inscrits dans l'ADAP, dont 17 se sont révélés techniquement impossibles à rendre accessibles pour des raisons liées soit à la topographie du terrain, soit à une largeur de trottoir insuffisante ou soit à un cheminement piéton inadapté. A ce jour, 110 arrêts du réseau sont désormais accessibles.

Des investissements pour l'acquisition de bus accessibles ont également été menés. Depuis la fin d'année 2016, tous les bus qui circulent sur le réseau L'VA sont accessibles.

Les autres autorités organisatrices de mobilités et Vienne Condrieu Agglomération doivent œuvrer pour rendre accessible les dernières points d'arrêts identifiés dans le SDA Ad'Ap.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Les arrêts de transports constituent les points de descente et de montée des usagers, la sécurité au niveau de ces points est donc une priorité pour Vienne Condrieu Agglomération. Il convient de créer des arrêts visibles par les autres usagers (matérialisation au sol, panneaux de signalisation, abris), de sorte qu'ils ne constituent pas une gêne pour les automobilistes, en correspondance avec des cheminements piétons pour la sécurités des usagers.

Aussi l'action consiste à :

- ☑ Poursuivre la mise en accessibilité, mettre à jour le schéma directeur et identifier les arrêts importants non mis en accessibilité.
- ☑ Informer, former et évaluer : la formation du personnel doit permettre une meilleure information auprès des usagers à mobilité réduite. L'information doit être accessible à tous. L'évaluation du SDA Ad'AP se fait en concertation avec les partenaires.

Actions associées :

- ☑ B7 : Poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics pour les PMR

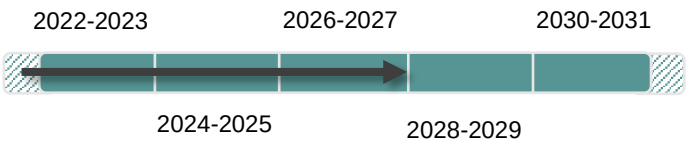
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Communes
- ☑ Transporteurs

Phasage :



Se référer à l'annexe Accessibilité du PDM

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
Mise à jour du schéma d'accessibilité	Moyen humain de suivi
30 K€ HT	Non significatif

Liens avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
-	-	-

Autres liens :

- ☑ Schémas de mise en accessibilité
- ☑ Schéma de développement commercial de VCA

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
-

Co-bénéfices :

L'accès aux mobilité alternatives pour l'ensemble de la population.

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

(R) Limiter les nuisances en phase chantier (bruit, lumière, …)

Points de vigilance/conditions de réussite :

-

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Analyse de l'Ad'AP
Mise à jour du schéma d'accessibilité

☑ De suivi de l'action

Nombre d'arrêts accessibles aux PMR

VOLET B : CONSTRUIRE UN TERRITOIRE ATTRACTIF ET ACCESSIBLE

Axe de travail :
Garantir l'accessibilité de la chaîne de déplacements

ACTION B.7

POURSUIVRE LA MISE EN ACCESSIBILITE DES ESPACES PUBLICS POUR LES PMR

Objectif(s) :

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.

Contexte :

Vienne Condrieu Agglomération souhaite que les espaces publics soient aménagés pour donner plus de place aux modes actifs et qu'ils soient accessibles à tous. Cette amélioration doit être menée en cohérence avec le développement des transports en commun et la mise en accessibilité des arrêts pour assurer pleinement la chaîne de déplacement.

Si les actions en faveur de la mise en accessibilité des réseaux de transport urbains apparaissent bien engagées côté accessibilité voirie et espaces publics, seul un Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) suivi par le service voirie de l'agglomération a été acté en 2011 en rive gauche et assez partiellement mis en œuvre. Les mesures déployées ont surtout été indirectes via de la réduction des vitesses et la création de zones 30.

Des aménagements d'amélioration et d'accessibilité des piétons ont néanmoins été réalisés dans la plupart des communes souvent avec le soutien financier de Vienne Condrieu Agglomération. Un plan trottoir est en œuvre à Vienne avec comme priorité l'accessibilité des secteurs marchands et des liaisons entre les quartiers et le centre-ville.

Depuis plusieurs années, Vienne Condrieu Agglomération entreprend d'importants travaux pour améliorer l'accessibilité. Celle-ci se concrétise par la mise en œuvre de différentes mesures d'adaptation et d'aménagement de l'espace destinées à en faciliter l'accès aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

La mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite aux transports en commun est en cours sur les principaux arrêts et le long des structurantes du réseau L'Va. Néanmoins, l'AOM n'a pas la capacité d'agir sur l'ensemble de la chaîne de déplacement à savoir les espaces qui séparent le quai des lieux d'origine et destination des usagers de transports en commun.

DESCRIPTION DE L'ACTION

A l'horizon 2030, il s'agit pour Vienne Condrieu Agglomération de compléter et mettre en œuvre l'agenda d'accessibilité programmée (Ad'Ap) en lien avec les communes et le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) sur l'ensemble du périmètre de Vienne Condrieu Agglomération.

Le PAVE est à la fois un document de planification, un outil de pilotage stratégique, un outil évolutif de programmation de l'aménagement urbain mais aussi un véritable outil de prise de conscience, d'incitation à l'action et de programmation. Cette politique a pour objectif de permettre l'autonomie des personnes à mobilité réduite et ainsi de lutter contre leur exclusion, rendre accessible aux PMR l'ensemble des aires de stationnement et des circulations piétonnes du territoire. Le PAVE fait partie intégrante du PDM.

Aussi l'action consiste à :

- ☑ Mettre à jour et étendre le PAVE existant côté Rive gauche à l'ensemble du périmètre de Vienne Condrieu Agglomération (Identification des discontinuités suppression des obstacles, définition des priorités, sécurisation des traversées et des carrefours aux abords des pôles générateurs, assurer un jalonnement lisible, garantir les revêtements roulables, travailler les pentes et dévers…)
- ☑ Assister techniquement et financièrement les communes dans la mise en œuvre des aménagements d'amélioration et d'accessibilité des espaces publics.
- ☑ Identifier des indicateurs de suivi via la commission mobilité.

Actions associées :

- ☑ A6 : Etudier la faisabilité de réduire le trafic de transit PL
- ☑ B2 : Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs
- ☑ B6 : Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transport pour les PMR
- ☑ B10 : Réaliser un plan piéton et initier sa mise en œuvre

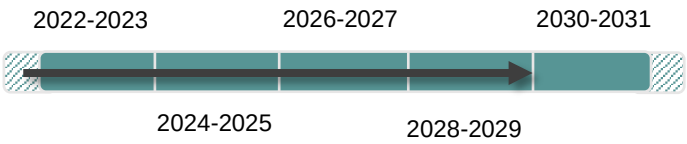
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Communes
- ☑ Départements
- ☑ Associations
- ☑ Etat

Phasage :



Des actions déjà engagées sur le réseau et sur les espaces publics, un travail à poursuivre jusque 2030.

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
Etude PAVE sur l'ensemble du territoire Actions : variables en fonction du type d'aménagement	Suivi moyen humain
30 K€ HT	Non significatif

Liens avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
X	-	-

Autres liens :

- ☑ PAVE existants
- ☑ Schéma de développement commercial de VCA

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
-

Co-bénéfices :

-

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

(R) Limiter les nuisances en phase chantier (bruit, lumière, …)

Points de vigilance/conditions de réussite :

Coordination entre les partenaires.

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

PAVE étendu à l'ensemble du territoire

☑ De suivi de l'action

Espaces publics mis en accessibilité

VOLET B : CONSTRUIRE UN TERRITOIRE ATTRACTIF ET ACCESSIBLE

Axe de travail :
Faciliter la traversée du Rhône

ACTION B.8

ETUDIER LA FAISABILITE D'INTEGRATION DES TC ET DES MODES ACTIFS SUR LES PONTS EXISTANTS, LES REHABILITATIONS ET LES CREATIONS D'OUVRAGE

Objectif(s) :

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

Contexte :

Si l'on excepte les franchissements autoroutiers, le Rhône peut être franchi à cinq endroits sur le territoire communautaire :

- ☑ Par le pont suspendu qui relie Chasse-sur-Rhône et Givors sur la RD4A. C'est un pont à une voie, accessible aux véhicules de moins de 2 tonnes et de 1.9 mètres de hauteur, qui fonctionne en mode alterné. Le trafic y était de 9'100 véhicules/jour en 2019 (source : Département de l'Isère). Il est possible de l'emprunter à vélo.
- ☑ Par le pont de Lattre de Tassigny qui relie Vienne et Saint-Romain-en-Gal sur la RD502. C'est un pont à trois voies avec deux voies vers Vienne et une seule voie vers Saint-Romain-en-Gal. Le trafic y était de 13'500 véhicules/jour en 2017 (source : Département du Rhône). Ce pont connaît une forte congestion. Il est accessible aux piétons (trottoirs de chaque côté) ainsi qu'aux cyclistes mais dans des conditions de sécurité peu satisfaisantes.
- ☑ Par la passerelle qui relie Vienne et Sainte-Colombe qui n'est accessible qu'aux piétons et aux cyclistes dans de très bonnes conditions de sécurité. Les deux-roues motorisés ne sont pas autorisés à l'emprunter.
- ☑ Par le pont barrage qui relie Reventin-Vaugris et Ampuis sur la RD45E2/RD4G. C'est un pont à deux voies qui connaît également une forte congestion (notamment aux heures de pointe du soir) et enregistrait en 2015 un trafic de 8'500 véhicules/jour[1] (source : ASF, enquête publique du demi-diffuseur n°11 de Vienne Sud, édition du 19 novembre 2021). Ce niveau de trafic devrait être réduit avec la mise en œuvre du demi-échangeur autoroutier de Reventin-Vaugris. Il est accessible aux piétons et aux cyclistes mais dans des conditions de sécurité peu satisfaisantes.
- ☑ Par le pont qui relie Les Roches-de-Condrieu à Condrieu sur la RD28. C'est un pont suspendu à deux voies qui enregistrait un trafic de 8'300 véhicules/jour en 2017 (source : Département du Rhône). Il est accessible aux piétons (par des trottoirs étroits de chaque côté) ainsi qu'aux cyclistes mais dans des conditions de sécurité peu satisfaisantes. Ce pont est en mauvais état et il doit être rénové. Il fait l'objet depuis fin 2020 de restrictions de circulation. En février 2022, il fonctionnait en mode alterné et était interdit aux véhicules de plus de 3.5 tonnes. En octobre 2023 une concertation auprès de la population a été menée par le Conseil Départemental du Rhône. Lors de cette concertation, il fut présenté les 3 scénarios de traitement de la traversée (construction d'un pont tous modes à la place de l'ouvrage actuel ; la construction d'un pont autoroutier et d'une passerelle mode doux parallèle à seulement 10 mètres d'écart ; la construction d'un pont autoroutier et d'une passerelle modes doux qui sera située à 150 mètres en amont du pont). Une des trois options sera définitivement adoptée et étudiée pour un lancement des travaux programmé à l'horizon 2027.

Au nord du territoire, le franchissement le plus proche est le franchissement autoroutier de l'A47 qui est très proche du pont suspendu de Chasse-sur-Rhône. Ce franchissement est accidentogène et fortement congestionné, en grande partie à cause du trafic

[1] *Une étude de trafic est en cours de réalisation au niveau de ce pont. Ses conclusions n'étaient pas connues au moment de l'écriture de la présente fiche action.*

local. Ce pont permet les circulations piétonnes et cyclables sur son côté nord. Le cheminement n'est pas confortable (proximité immédiate de l'autoroute) mais il est sécurisé.

Au sud du territoire, le franchissement le plus proche se situe au niveau du viaduc de Chavanay qui relie Saint-Alban du-Rhône en rive gauche (distant de 8 km des Roches-de-Condrieu) à Chavanay en rive droite (distant de 6-7 km de Condrieu).

La situation actuelle génère une forte congestion routière et rend difficile la traversée du Rhône par les modes alternatifs, marche ou vélo. Elle est également fragile car soumise aux aléas, en cas d'accident ou de restrictions de circulation sur l'un des points de franchissement.

Plusieurs réflexions ont déjà été engagées pour étudier l'opportunité et la faisabilité de recours à des navettes fluviales pour faciliter la traversée du Rhône mais elles n'ont pas été concluantes du fait d'un rapport coût efficacité trop défavorable. Des études complémentaires de faisabilité avec actualisation des coûts pourraient à terme être lancées pour réinterroger cette solution de transport.

Améliorer les conditions de franchissement du Rhône est une des actions inscrites dans le SCoT des deux rives et était une des actions du PDU 2012-2017 du PDU de ViennAgglo (action F10).

DESCRIPTION DE L'ACTION

Une étude pour la réalisation d'un nouveau franchissement sur le Rhône au niveau du triangle Ternay-Givors-Chasse-sur-Rhône, menée par Ingérop pour le compte de la DREAL, a été engagée en 2020.

Fin 2022, plusieurs scénarios étaient encore en lice :

- ☑ Mise en œuvre d'un franchissement entre Grigny et Ternay, à proximité de la gare de triage de Badan, et réaménagement du réseau secondaire existante (scénario dit A.2).
- ☑ Mise en œuvre d'un franchissement au sud de Grigny, à proximité du pont ferroviaire existant, et création d'une voie nouvelle vers la RD386 (scénario dit A.3).
- ☑ Mise en œuvre d'un franchissement à Givors, à proximité du pont existant de l'A47 (scénario dit B.4). Il semblerait que ce scénario soit le moins probable de ceux encore à l'étude.
- ☑ Doublement du pont existant de Chasse-sur-Rhône (scénario dit B.5), avec création d'un pont à double sens et affectation aux seuls modes actifs du pont actuel.
- ☑ Mise en œuvre simultanée des scénarios A.3 et B.5, avec création de deux nouveaux franchissements.

Les trois premiers de ces scénarios verraient donc la création de franchissements à proximité plus ou moins immédiate du territoire communautaire. Les deux derniers impactent directement le territoire et la commune de Chasse-sur-Rhône.

Vienne Condrieu Agglomération fait partie des instances de suivi et de pilotage de l'étude et s'impliquera pour que ce projet aboutisse de la façon la plus satisfaisante possible et que les connexions de ce(s) franchissement(s) avec le territoire soient les plus fluides possibles (connexions routières, connexions cyclables…).

Sous réserve de l'approfondissement des études techniques pour le nœud de Ternay-Givors-Chasse-sur-Rhône, Vienne Condrieu Agglomération, les communes de Grigny, Chasse-sur-Rhône et Loire-sur-Rhône se positionnent sur le franchissement du Rhône en mars 2024 comme suit :

- ☑ Modification du pont autoroutier 2x2 voies, avec dans chaque sens de circulation : 1 voie transports collectifs ; 2 voies véhicules, 1 bande d'arrêt d'urgence
- ☑ Construction d'un nouveau point pour les véhicules à côté de la « passerelle » de Chasse-sur-Rhône qui délestera la ville de Givors des véhicules à destination des zones d'activités de la rive droite.
- ☑ Passage de la « passerelle » de Chasse-sur-Rhône en mode doux

- ☑ L'abandon du projet d'un nouveau point au nord arrivant sur Grigny.

Au sud de l'agglomération, on s'oriente vers une reconstruction du pont de Condrieu, à l'endroit du pont actuel ou à proximité immédiate. L'insertion des modes actifs est prise en compte dans les réflexions. La mise en place d'une passerelle dédiée aux modes actifs fait partie des options à l'étude.

Dans le cadre de l'élaboration du schéma cyclable et du plan piétons, l'amélioration et l'optimisation des conditions de franchissement du Rhône seront prises en compte car elles constituent un fort enjeu pour l'amélioration des déplacements inter-rives : accès à Vienne depuis la rive droite, accès aux pôles générateurs de la rive droite depuis Vienne (lycée Ella Fitzgerald de Saint-Romain-en-Gal, clinique Trénel à Sainte-Colombe, centre hospitalier de Condrieu, musée gallo-romain de Saint-Romain-en-Gal…).

Actions associées :

- ☑ B3 : Accroître et optimiser l'offre de services.
- ☑ B5 : Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars.
- ☑ B9 : Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre.
- ☑ B10 : Réaliser un plan piéton et initier sa mise en œuvre.

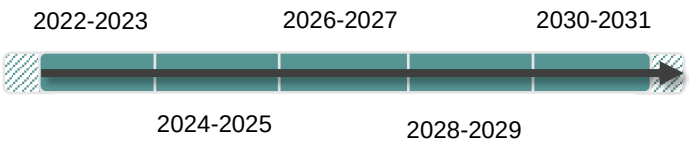
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ DREAL
- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Commune de Chasse-sur-Rhône
- ☑ Département du Rhône.
- ☑ Département de l'Isère
- ☑ DIR Centre-Est
- ☑ Ingérop
- ☑ Intercommunalités voisines

Phasage :



Coûts :

Investissement	Fonctionnement
…… ……	…… ……
-	-

Aucun scénario n'ayant été choisi, le montant des travaux et le plan de financement du projet ne sont pas connus à la date d'élaboration de la présente fiche action.

Si le scénario retenu prévoit que le franchissement soit réalisé sur le territoire communautaire, une partie des travaux de connexions seront financés par Vienne Condrieu Agglomération et par les communes concernées.

Lien avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
-	-	-

Autres liens :

☑ .....

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
...

Co-bénéfices :

Plus grande fluidité des déplacements inter-rives.
Gain de temps.

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

- (R) Limiter les nuisances en phase chantier (bruit, lumière, …)
- (R) Prendre en compte l'intégration paysagère des nouveaux ouvrages
- (R) Privilégier le réaménagement des voies de circulation routières existantes plutôt que la création de nouvelles infrastructures pour les modes actifs et TC

Points de vigilance/conditions de réussite :

Vienne Condrieu Agglomération est associée aux réflexions mais elle n'est pas décideuse.

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Reconstruction et amélioration des conditions de franchissement à pied et à vélo du pont de Condrieu

Amélioration des conditions de franchissement tous modes au nord de l'agglomération

☑ De suivi de l'action

Aucun

VOLET B : CONSTRUIRE UN TERRITOIRE ATTRACTIF ET ACCESSIBLE

Axe de travail : Développer les pratiques cyclables et piétonnes	ACTION B.9 REALISER UN SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE ET INITIER SA MISE EN ŒUVRE

Objectif(s) :

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.

Contexte :

Vienne Condrieu Agglomération a mis en place depuis 2010 une politique cyclable volontariste avec le développement des aménagements cyclables (plus de 50 km en 2021, surtout le long d'un axe nord-sud en rive gauche et droite en lien avec la ViaRhôna) et l'installation de plus de 200 arceaux.

Au-delà des infrastructures, des services vélos ont émergé sur le territoire avec un système de location de vélos et un système de consignes vélo et bagages au pavillon du tourisme. Une aide à l'achat a également été mise en place.

A noter que le Conseil de Développement, accompagné de l'Agglomération, a produit une exposition pédagogique à destination du grand public, pour rappeler d'une part les bons réflexes pour une pratique sécurisée du vélo, mais également les bases réglementaires sur les aménagements cyclables : qu'est-ce qu'une voie verte, une piste cyclable ... Cette exposition est visible lors d'évènements grand public organisés par Vienne Condrieu Agglomération (Vélo Village par exemple). Par ailleurs, conscient de l'importance de l'enjeu de la formation à la pratique cyclable, Vienne Condrieu Agglomération accorde depuis plusieurs années une subvention au club Léo Lagrange de Vienne qui organise des sessions de formation appelée "Permis Vélo" pour accompagner à la remise en selle d'un public parfois éloigné de la pratique du vélo.

En parallèle de cette politique volontariste de Vienne Condrieu Agglomération, les Conseils Départementaux (Rhône, Loire et Isère) et le Pôle Métropolitain souhaitent développer la pratique du vélo sur le territoire.

Des études de faisabilité sur des tronçons structurants sont en cours sur l'axe Vallée de Gère, sur des liaisons inter quartiers à Vienne notamment et sur des liens entre les Vienne Condrieu Agglomération et les territoires limitrophes.

Il est observé une progression de la pratique et ce malgré la configuration très contraignante du territoire. Une progression qui est remarquée à la fois sur la fréquentation et sur la demande de stationnement sécurisés. Une progression accélérée depuis 2020 en lien avec le contexte sanitaire.

Malgré tout, il persiste des discontinuités, des points noirs et des secteurs dangereux à traverser. L'objectif à terme est d'accompagner et développer la pratique en élaborant un schéma cyclable permettant d'apporter une cohérence dans un maillage irrigant le territoire.

Par ailleurs, le périmètre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise a évolué récemment et a intégré le territoire de Vienne Condrieu Agglomération. Ce PPA, dit PPA 3, a été révisé récemment. Une concertation du public a été menée en 2022 et le nouveau plan a été approuvé le 24 novembre 2022.

L'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu de santé publique important sur la grande agglomération lyonnaise, particulièrement exposée à la pollution atmosphérique, notamment au dioxyde d'azote (NO_2), aux particules fines (PM2,5) et à l'ozone (O_3).

Ce PPA 3 intègre un plan d'action partenarial et multi-thématiques, avec des actions dans les domaines de la mobilité et des déplacements, de l'urbanisme, du bâtiment et des activités agricoles et industrielles. L'un des défis et l'une des actions inscrits dans le plan d'actions du PPA 3 est d'accompagner le développement des modes actifs de mobilité (M1.2). Cette action se décline six sous-actions dont :

- ☑ Sous- action M.1.2.1 Poursuivre le développement de l'ensemble des aménagements cyclables sur la voirie
- ☑ Sous- action M.1.2.3 Favoriser l'intermodalité vélo/transports en commun et TER
- ☑ Sous- action M.1.2.4 Déployer des aides à l'achat de vélos/ vélos électriques/ vélos cargos
- ☑ Sous- action M.1.2.5 Apaiser les circulations, requalifier la voirie, piétonniser des zones à enjeux
- ☑ Sous- action M.1.2.6 Développer des actions de formation à la pratique du vélo

DESCRIPTION DE L'ACTION

Une véritable politique cyclable se mène autour de trois axes majeurs : les infrastructures, le stationnement et les services, le jalonnement et la signalétique.

- ☑ Volet infrastructure : Identifier des axes structurants complété par un maillage secondaire plus fin…

Actions possibles :
-Mettre en œuvre un maillage cyclable rayonnant depuis la ViaRhôna et également pour des connexions intercommunales réalisables et avec suffisamment d'enjeux, compléter le maillage dans le centre.
-Création d'une voie dans la vallée de la Sévenne le long de la D123 à Chuzelles puis le long de la D36 (il y a déjà du foncier acquis par les communes en prévision).
-Envisager des liaisons cyclables sur les zones les plus plates des secteurs ruraux de la rive gauche (Septème…).
-Créer un axe le long de la Gère (projet de véloroute voie verte en lien avec le projet global de la voie verte des Confluences).
-Améliorer la desserte des zones industrielles au nord du territoire.
A noter, tout aménagement en milieu rural devra être réfléchi en concertation avec les acteurs agricoles afin de ne pas contraindre le passage des engins agricoles.

- ☑ Volet stationnement et services : équiper les pôles générateurs de déplacements de stationnent en fonction des besoins, intégrer la notion de services aux points de mobilité.

Actions possibles :
-Poursuivre le développement de l'offre de stationnement vélo sur l'espace public à proximité des pôles générateurs de déplacements (en adaptant l'offre de stationnement à tous les types de vélos : longtail, cargo, vélo avec remorque, et aux besoins : court terme, moyen terme et long terme…).
-Améliorer les services vélos existants (travailler sur la durée de location…), poursuivre le développement des services vélos (service type VLS pour les villes moyennes, ateliers d'entretiens et de réparations…) et mettre en place des expérimentations (exemple pour l'évènement Jazz à Vienne avec un parking à distance et des derniers kilomètres effectués à vélo).

- ☑ Volet jalonnement et communication : travailler sur le jalonnement des itinéraires cyclables, communiquer autour du schéma cyclable pour inciter à la pratique.

L'action consiste donc à :

- ☑ Rédiger un cahier des charges et le lancement de la consultation. Cette première étape a été réalisée depuis 2022.
- ☑ Réaliser de l'étude pour la définition du schéma directeur cyclable (diagnostic et définition des objectifs, proposition de scénarios, élaboration d'un plan d'action, zoom sur les boucles cyclotouristiques, indicateurs de suivis, calendrier de réalisation)
- ☑ Mettre en œuvre du schéma directeur cyclable et suivi grâce à un comité de suivi (expérimentations, programmation et réalisation des infrastructures, coordinations avec les différents partenaires)

Actions associées :

- ☑ A7 : Définir et initier la mise en œuvre d'un plan d'action destiné à réduire les impacts des activités logistiques et de livraison (dernier kilomètre)
- ☑ A9 : Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée
- ☑ A12 : Accompagner la stratégie de gestion du stationnement à Vienne.
- ☑ A13 : Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de positionnement de P+R
- ☑ B1 : Traiter les points d'insécurité routière
- ☑ B2 : Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs
- ☑ B8 : Etudier la faisabilité d'intégration des TC et des modes actifs sur les ponts existants, les réhabilitations et les créations d'ouvrage.
- ☑ C6 : Harmoniser le règlement dans les documents d'urbanisme et imposer des locaux vélos confortables dans les constructions neuves
- ☑ C7 : Créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage
- ☑ D2 : Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme
- ☑ D3 : Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs
- ☑ D4 : Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité scolaires.

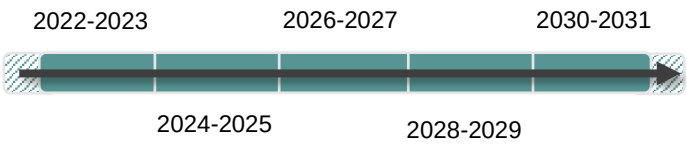
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Communes
- ☑ Département
- ☑ CEREMA
- ☑ Etat
- ☑ Région Auvergne Rhône Alpes
- ☑ Intercommunalité voisines
- ☑ Associations d'usagers

Phasage :



La rédaction du cahier des charges et le lancement de l'appel d'offre pour la réalisation du schéma directeur cyclable est en cours (mars 2022)

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
Lancement et réalisation de l'étude Montant dans la mise en œuvre du schéma cyclable dépendra des priorités et des itinéraires à aménager (cf. programmation du schéma directeur cyclable à venir)	Moyen humain pour le suivi des actions du schéma directeur cyclable Entretien des aménagements (dépendra du linéaire)
30 K€ HT (hors mise en œuvre du schéma)	NC

Liens avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
-	X	X

Autres liens :

- ☑ PPA 3
- ☑ Schéma de développement commercial de VCA
- ☑ PLUi (à venir) : traduction du dimensionnement dans le règlement.

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
Réduction des nuisances liées au bruit

Co-bénéfices :

Impacts sur la santé

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

- (R) Privilégier le réaménagement des voies de circulation routières existantes plutôt que la création de nouvelles infrastructures pour les aménagements cyclables
- (E) Eviter l'imperméabilisation ou (R) utiliser un substrat n'imperméabilisant pas les sols et favoriser l'infiltration le long des aménagements cyclables (fossés drainants, noues infiltrantes, chaussée drainante...)
- (E) Eviter les zones naturelles, en particulier protégées ou d'intérêt, comme les Espaces Naturels Sensibles du territoire (Zone humide des Serpaizières, Prairies humides de Pont-Evêque…)
- (E) Prendre en compte les continuités écologiques/Trame Verte et Bleue dans le tracé des aménagements cyclables
- (R) Limiter les nuisances en phase chantier (bruit, lumière…), notamment à proximité des espaces naturels sensibles

Points de vigilance/conditions de réussite :

La bonne coordination des différentes entités, des réunions de travails entre les différents partenaires impliqués à toutes les échelles. La mise en place d'un comité de suivi pour assurer le dialogue et la cohérence du développement.

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Réalisation d'un plan de jalonnement cyclable
Réalisation de l'étude pour la définition du schéma cyclable
Mise en place d'un comité de suivi
Mise en œuvre des actions inscrites dans le schéma

☑ De suivi de l'action

Km d'aménagements cyclables structurants et secondaires et boucles cyclotouristiques réalisés
Nombre et type de stationnement implanté
Part modale du vélo (si enquête EMC2)

VOLET B : CONSTRUIRE UN TERRITOIRE ATTRACTIF ET ACCESSIBLE

Axe de travail :
Développer les pratiques cyclables et piétonnes

ACTION B.10

VALORISER LA MARCHE COMME MODE DE DEPLACEMENT

Objectif(s) :

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.

Contexte :

Il existe une part modale significative (>20%) dans les déplacements réalisés au sein du territoire de Vienne Condrieu Agglomération. Des aménagements d'améliorations et d'accessibilité pour les piétons ont été réalisés dans la plupart des communes, souvent avec le soutien financier de l'Agglomération. Ces aménagements déployés au fil de l'eau en fonction des opportunités liées l'aménagement ou la réfection des voiries et en lien avec l'apaisement de voirie et la réduction des vitesses.

En rive gauche, le Plan d'accessibilité de la voirie et de mise en valeur des espaces publics (PAVE), acté en 2011, a été partiellement mis en œuvre.

Un plan trottoir est en œuvre pour la ville de Vienne avec, comme priorité, les secteurs marchands et les liaisons entre les quartiers et le centre-ville. Il a déjà permis la requalification de 8 kilomètres de linéaire entre 2014 et 2020 et prévoit 15 kilomètres de requalification entre 2020 et 2026. D'autres actions favorisant la marche sont initiées dans l'ensemble des communes.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action consiste à renforcer l'attractivité de la marche en communiquant sur ce mode et ses possibilités d'usage sur le territoire pour les déplacements quotidiens.

L'action consiste donc à :

- ☑ Écrire un cahier de recommandations sur la base des bonnes pratiques synthétisés par le CEREMA dans ses documents,
- ☑ Diffuser des informations pratiques pour indiquer les temps de déplacements,
- ☑ Coordonner cette action avec le Plan Local Santé de l'Agglo.

L'action pourra intégrer :

- ☑ Une signalétique simple et peu coûteuse (pochoirs)
- ☑ La diffusion en formation papier ou numérique d'isochrones de temps d'accès aux pôles générateurs de déplacements
- ☑ L'information des services techniques des communes sur les prescriptions ou recommandations du CEREMA concernant l'espace public et son aménagement

Cette problématique pourra être aborder sous l'angle des déplacements de quartiers (fonctionnel du quotidien), vers des sites ou équipements identifiés (écoles, équipements sportifs, lieux culturels, etc.).

Vienne Condrieu Agglomération peut assurer le partage d'expériences et le relais des de bonnes pratiques.

Actions associées :

- ☑ C7 : Créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage
- ☑ D2 : Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme

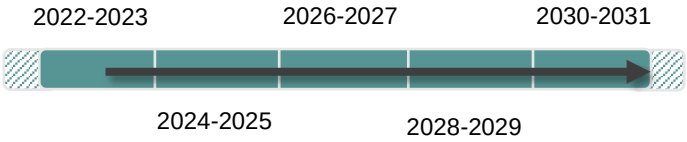
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Communes, Aménageurs.

Phasage :



Cette action peut être initiée après le lancement du schéma directeur cyclable.

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
	Moyens humains pour le suivi
0 K€ HT	Non significatif

Liens avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
-	X	X

Autres liens :

- ☑ Schéma de développement commercial de VCA

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
Réduction des nuisances liées au bruit

Co-bénéfices :

Impacts sur la santé

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

- (R) Privilégier le réaménagement des voies de circulation existantes plutôt que la création de nouvelles infrastructures pour les cheminements piétons
- (E) Eviter l'imperméabilisation ou (R) utiliser un substrat n'imperméabilisant pas les sols et favoriser l'infiltration le long des pistes (fossés drainants, noues infiltrantes, chaussée drainante, ...)
- (E) Eviter les zones naturelles, en particulier protégées ou d'intérêt, comme les Espaces Naturels Sensibles du territoire
- (E) Prendre en compte les continuités écologiques/Trame Verte et Bleue dans le tracé des cheminements piétons

Points de vigilance/conditions de réussite :

Sans objet.

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Mise en œuvre des actions inscrites dans la fiche action

☑ De suivi de l'action

Nombre de communes impliquées
Évolution de la part modale de la marche dans les enquêtes
Part modale de la marche (si enquête EMC2)

VOLET B : CONSTRUIRE UN TERRITOIRE ATTRACTIF ET ACCESSIBLE

Axe de travail : Mieux répondre aux besoins des habitants du milieu rural	ACTION B.11 ACCENTUER LA PROMOTION ET LE RECOURS AU COVOITURAGE

Objectif(s) :

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.

Contexte :

Le périmètre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération lyonnaise a évolué récemment et a intégré le territoire de Vienne Condrieu Agglomération. Ce PPA, dit PPA 3, a été révisé récemment. Une concertation du public a été menée et le nouveau plan a été approuvé le 24 novembre 2022.

L'amélioration de la qualité de l'air est un enjeu de santé publique important sur la grande agglomération lyonnaise, particulièrement exposée à la pollution atmosphérique, notamment au dioxyde d'azote (NO_2), aux particules fines (PM2,5) et à l'ozone (O_3).

Ce PPA 3 va intégrer un plan d'action partenarial et multi-thématiques, avec des actions dans les domaines de la mobilité et des déplacements, de l'urbanisme, du bâtiment et des activités agricoles et industrielles. L'un des défis inscrit dans le plan d'action du PPA 3 est de « poursuivre et amplifier les mesures visant à diminuer la circulation routière ». Trois actions en découlent dont l'une est de « développer la pratique du covoiturage » (action M.1.1).

Cette action se décline elle-même en deux sous-actions :

- ☑ Sous-action M.1.1.1 : densifier le réseau d'aires de covoiturage, en ciblant en particulier les zones moins bien desservies par les transports en commun.
- ☑ Sous-action M.1.1.2 : encourager la mise en place de lignes de covoiturage organisées.
- ☑ Sous action M.1.1.3 : sensibiliser le grand public aux bénéfices et aides disponibles pour la pratique du covoiturage.

Sur le territoire communautaire, de nombreuses communes sont des communes rurales et peu densément peuplées où il ne sera économiquement pas supportable pour Vienne Condrieu Agglomération de déployer des lignes régulières de transports collectifs.

L'amélioration de l'offre de transport à la demande (action B.12) permettra d'apporter une solution de mobilité, notamment à un public captif (personnes âgées, jeunes n'ayant pas de voiture ou le permis de conduire, personnes sans emploi…). Même améliorée, l'offre de transport à la demande restera limitée et ne pourra pas répondre à l'ensemble des besoins de mobilité.

Par ailleurs, la configuration du territoire permet d'envisager de mieux valoriser les sièges vides des véhicules en circulation car les flux automobiles sont relativement concentrés : déplacements des communes rurales des collines vers la plaine, déplacements dans les vallées du Rhône et du Gier, déplacements vers les gares, déplacements vers les zones d'emplois de Chasse-sur-Rhône, de Vienne, de Givors, des métropoles de Lyon et de Saint-Etienne, de la CAPI, de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry, etc.

Depuis avril 2022, Vienne Condrieu Agglomération expérimente avec l'opérateur Klaxit un dispositif incitatif de développement de la pratique. Ce partenariat inclut des actions d'animation en direction des principaux employeurs de l'Agglomération et permet aux passagers de voyager gratuitement (dans la limite de 30 km). Les premiers résultats observés sont encourageants.

Les orientations du PPA 3 et ce double constat amènent au lancement d'une action multiforme de promotion du covoiturage.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Ce besoin étant apparu très tôt dans la phase diagnostic du PDM, il a été pris en compte fin 2020 – début 2021 dans l'élaboration du programme de consultation de la nouvelle DSP relative à la gestion et à l'exploitation des services de transports collectifs de voyageurs qui prenait effet le 1er janvier 2022 et qui a l'avantage d'englober l'intégralité du territoire communautaire alors que jusqu'à la fin de l'année 2021, les transports collectifs étaient gérés par deux délégataires différents, l'un officiant sur ex-ViennAgglo, l'autre officiant sur l'ex-Communauté de Communes de la Région de Condrieu.

Après de nombreux échanges avec le nouveau délégataire, il a été acté la mise en place depuis fin avril 2022 d'**un dispositif de promotion de la pratique du covoiturage à destination des actifs** habitant et/ou travaillant sur le territoire.

Ce dispositif facilite la mise en relation entre conducteurs et passagers, permet aux passagers de voyager gratuitement (dans la limite de 30 km) et aux conducteurs d'être indemnisés a minima à hauteur de 2 € par voyageur transporté.

Le dispositif retenu prévoit également **la réalisation d'actions de promotion et de sensibilisation**, en particulier au sein des principaux employeurs volontaires du territoire qui seront invités et encouragés à renforcer l'action de l'agglomération en prenant eux-mêmes des mesures internes de promotion de la pratique (mise en place du forfait mobilités durables, matérialisation de places de stationnement réservées aux covoitureurs…).

De la promotion plus grand public est également envisagée.

Afin de faciliter et d'encourager la pratique, **Vienne Condrieu Agglomération densifiera et rendra plus lisible le réseau d'aires de covoiturage** implantées sur le territoire selon la méthodologie suivante :

- ☑ Actualisation du recensement effectué en 2019 des aires existantes et en projet, puis identification des lieux de pratique spontanée et où il y a un besoin ressenti.
- ☑ Localisation et dimensionnement des aires répondant aux besoins avérés en évitant la création de nouveaux parkings et en cherchant à valoriser des parkings existants publics ou privés avec des partenariats avec les gestionnaires et les enseignes volontaires (supermarchés…)
- ☑ Recherche foncière et création des aires de covoiturage complémentaires nécessaires, en mettant en place une signalétique commune et homogène sur l'ensemble du territoire. Ces nouvelles aires seront autant que possible écoconçues : limitation de l'imperméabilisation des sols, éclairage économe, mise en place d'ombrières photovoltaïques…

Vienne Condrieu Agglomération étudiera l'opportunité et la faisabilité de plusieurs lignes de covoiturage à haut niveau de service entre son territoire et les agglomérations de Lyon et de Saint Etienne (voire de la CAPI, de Lyon Saint-Exupéry ou autres), sur le modèle de la ligne Lane développée entre Lyon et L'Isle d'Abeau/Bourgoin-Jallieu. Ce dispositif de massification du covoiturage sur un axe majeur avec des équipements au sol (stations, bornes…) serait complémentaire à l'offre de covoiturage déjà mise en place par VCA à l'échelle de son territoire. Selon les conclusions des études, une ou plusieurs lignes pourront être mises en œuvre et expérimentées à compter de la période 2026-2027.

L'opportunité de développer une telle ligne entre Vienne et Lyon a d'ores et déjà été actée. Une étude de faisabilité va donc maintenant être engagée. Vienne Condrieu Agglomération portera l'étude en partenariat avec la Métropole de Lyon et avec le SMT AML. Les modalités de mise en œuvre seront établies de manière plus précise, une fois l'étude terminée, dans le cadre d'une convention et d'un groupement de commande.

Enfin sur un plan plus local, Vienne Condrieu Agglomération expérimentera un dispositif de stop amélioré sur des trajets plus courts, sécurisés, en milieu rural. Des dispositifs existent et sont testés dans d'autres territoires (Tarare, Chambéry, Grenoble…). On peut imaginer par exemple une desserte de ce type entre Echalas et la gare de Saint-Romain-en-Gier, ou en direction des polarités

intermédiaires ou locales d'Ampuis, de Condrieu ou d'Estrablin. Cette action nécessitera la réalisation d'une étude préalable pour sélectionner le projet le plus prometteur et affiner le concept. En fonction des résultats de cette expérimentation, d'autres lignes pourront être déployées.

Actions associées :

- ☑ B3 : Accroître et optimiser l'offre de services.
- ☑ B4 : Développer le MaaS (ou service de mobilité intégrée) et rendre plus accessible l'information multimodale.
- ☑ D2 : Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme.
- ☑ D3 : Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs.
- ☑ D4 : Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité scolaires.

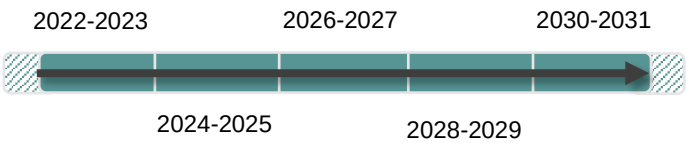
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ SMT AML
- ☑ Vienne Mobilités
- ☑ Klaxit
- ☑ Communes
- ☑ ASF (Vinci Autoroutes)
- ☑ Propriétaires de parkings privés (supermarchés…)
- ☑ Agglomérations et intercommunalités voisines

Phasage :



Le dispositif de promotion de la pratique du covoiturage à destination des actifs habitant et/ou travaillant sur le territoire a été lancé fin avril 2022.

Les études préalables à la densification du réseau d'aires de covoiturage et l'étude d'opportunité de de faisabilité de lignes de covoiturage à haut niveau de service démarreront dans la période 2024-2026.

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
Densification du réseau d'aires Signalétique des aires Etudes sur les lignes de covoiturage Mise en œuvre d'une ligne de stop amélioré	Inclus en grande partie dans la DSP Fonctionnement de la ligne de stop amélioré
750 k€ HT	120 k€ HT/an

Le niveau d'investissement correspondant à la mise en place d'aires de covoiturage est très variable : il peut être très réduit pour de petites aires implantées sur des parkings pré-existants et au contraire très élevé (plus de 400 k€) pour des aires de plusieurs dizaines de places qui nécessitent l'achat et la viabilisation d'un terrain et de ses accès.

L'entretien des aires est supposé pris en charge financièrement par les communes ou par d'autres gestionnaires que Vienne Condrieu Agglomération.

Le coût de l'étude d'opportunité de de faisabilité de lignes de covoiturage à haut niveau de service a été pris en compte dans le chiffrage mais pas celui de la mise en œuvre d'une ou plusieurs lignes.

Le coût de l'étude préalable à la mise en place d'une ligne de stop amélioré a été pris en compte, de même que l'équipement de la ligne (points d'arrêts) et son fonctionnement courant (essentiellement de la communication).

Lien avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
-	X	X[1]

Autres liens :

- ☑ PPA 3

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
…

Co-bénéfices :

Attractivité des communes rurales
Réduction de la congestion routière
Efficacité énergétique des déplacements en voiture

[1] *Enjeu n°1 relatif à l'amélioration de la qualité de l'air.*

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

- (E) Pour l'aménagement d'aires de covoiturage, éviter l'artificialisation des sols
- (E) Eviter les zones naturelles, notamment les Espaces Naturels Sensibles du territoire, et les corridors écologiques
- (R) Sinon, utiliser un substrat n'imperméabilisant pas les sols
- (C) Le cas échéant, compenser la perte de surface imperméabilisée

Points de vigilance/conditions de réussite :

Le dispositif lancé dans le cadre de la DSP a été lancé à titre expérimental.

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Densification du réseau d'aires de covoiturage
Mise en place d'une signalétique commune sur les aires
Réalisation de l'étude sur les lignes de covoiturage
Déploiement d'au moins une ligne de covoiturage

☑ De suivi de l'action

Nombre de trajets covoiturés par an
Kilométrage annuel total covoituré par an
Nombre d'aires déployées
Nombre de places disponibles
Part modale du covoiturage (si enquête EMC2)

VOLET B : CONSTRUIRE UN TERRITOIRE ATTRACTIF ET ACCESSIBLE

Axe de travail : Mieux répondre aux besoins des habitants du milieu rural	ACTION B.12 — AMELIORER L'OFFRE DE TRANSPORT A LA DEMANDE (TAD)

Objectif(s) :

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.

Contexte :

Le diagnostic a fait apparaître que l'offre existante de transport à la demande était insuffisamment attractive, qu'elle était hétérogène et qu'elle était de moins en moins utilisée par la population.

Il est donc apparu nécessaire de la moderniser et de la repenser pour faciliter en particulier les déplacements, dans une logique de proximité, vers les gares et les pôles d'échanges, vers les zones commerciales (dont certains marchés), vers les zones d'activités et vers les pôles de santé.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Ce besoin étant apparu très tôt dans la phase diagnostic du PDM, il a été pris en compte fin 2020 – début 2021 dans l'élaboration du programme de consultation de la nouvelle DSP relative à la gestion et à l'exploitation des services de transports collectifs de voyageurs qui prenait effet le 1er janvier 2022 et qui a l'avantage d'englober l'intégralité du territoire communautaire alors que jusqu'à la fin de l'année 2021, les transports collectifs étaient gérés par deux délégataires différents, l'un officiant sur ex-ViennAgglo, l'autre officiant sur l'ex-Communauté de Communes de la Région de Condrieu.

Après de nombreux échanges avec le nouveau délégataire, il a été acté la mise en place d'un TAD zonal qui fonctionnera partout avec la même logique et les mêmes outils, selon un découpage en 4 zones distinctes homogènes, deux en rive gauche et deux en rive droite :

Cette organisation permettra des liaisons vers les pôles générateurs de chaque zone :

- ☑ Gares et pôles d'échanges.
- ☑ Commerces (y compris marchés et centres commerciaux).
- ☑ Entreprises (zones d'activités).
- ☑ Etablissements de santé (hôpitaux, cliniques, Ehpad).

Par ailleurs, par rapport à l'existant, les modalités de réservation seront multipliées et simplifiées (téléphone, site Internet, application mobile), l'amplitude horaire sera élargie, le nombre de courses sera significativement augmenté et les points d'arrêt seront mieux matérialisés.

Le nouveau service, baptisé « navette L'va », a été mis en service fin avril 2022. Il pourra ensuite faire l'objet d'adaptations pour tenir compte des retours d'expérience venant des usagers (niveaux de fréquentation, suggestions diverses…), des communes et du délégataire lui-même.

Renforcer les interfaces avec les territoires limitrophes sera aussi une piste de réflexion.

Actions associées :

- ☑ B3 : Accroître et optimiser l'offre de services.
- ☑ B4 : Développer le MaaS (ou service de mobilité intégrée) et rendre plus accessible l'information multimodale.
- ☑ D1 : Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va.
- ☑ D2 : Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme.

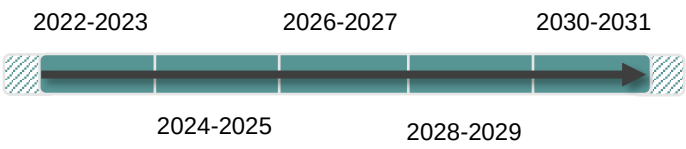
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Vienne Mobilités
- ☑ Taxis
- ☑ Communes

Phasage :



La nouvelle offre TAD a été lancée fin avril 2022. Le service pourra faire l'objet d'adaptations tout au long de la période de validité du PDM.

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
Matérialisation des points d'arrêt	Inclus dans la DSP
20 k€ HT	650 k€ HT/an

Le coût de fonctionnement indiqué est basé sur les prévisions inscrites dans la convention DSP. Il correspond au coût global de fonctionnement du service à la charge de Vienne Condrieu Agglomération (recettes commerciales déduites) et non seulement au surcoût par rapport au coût globale du service tel qu'il fonctionnait jusqu'au printemps 2022.

Ce coût est susceptible de varier à la hausse ou à la baisse selon le niveau réel de fréquentation du service.

Lien avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
-	-	X[1]

Autres liens :

☑ .....

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
...

Co-bénéfices :

Maintien des liens sociaux
Attractivité des communes rurales
Accompagnement du vieillissement de la population

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES

Points de vigilance/conditions de réussite :

Bien communiquer sur l'existence de ce nouveau service.
Assurer une veille active sur les performances du service pour pouvoir le faire évoluer et répondra au mieux aux attentes.

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Mise en œuvre du service

☑ De suivi de l'action

Nombre de voyageurs par an
Nombre de voyageurs à tarification sociale par an
Nombre de voyageurs par commune d'origine et par an
Kilométrage annuel total
Kilométrage annuel moyen par voyageur transporté
Coût annuel à charge de VCA
Coût annuel moyen par voyage à charge de VCA

[1] *Enjeu n°1 relatif à l'amélioration de la qualité de l'air.*

VOLET B : CONSTRUIRE UN TERRITOIRE ATTRACTIF ET ACCESSIBLE

Axe de travail :
Mieux répondre aux besoins des habitants du milieu rural

ACTION B.13

RATIONNALISER, HOMOGENEISER ET OPTIMISER LE TRANSPORT SCOLAIRE

Objectif(s) :

Rendre les transports scolaires plus attractifs et plus efficients.

Contexte :

L'organisation des transports scolaires a été pensée il y a maintenant de nombreuses années puis a été ajustée au cas par cas pour prendre en compte de nouveaux besoins (extensions communales, création de nouvelles zones urbanisées…) et intégrer autant que possible les modifications des jours de fonctionnement et des horaires de début et de fin de cours de certains établissements, décidés parfois unilatéralement sans prise en compte en amont des impacts de ces changements sur l'organisation des services de transports.

Comme l'ont fait apparaître certaines des contributions recueillies en phase de concertation, ces différentes évolutions ont pu dégrader ici ou là les temps de parcours et l'efficience globale du service.

C'est pourquoi il est prévu dans le cadre du PDM d'évaluer dans quelle mesure le transport scolaire peut être rationnalisé, homogénéisé et optimisé à coût constant ou quasi-constant.

Plusieurs impacts positifs sont espérés de cette action d'amélioration de l'attractivité du service :

- ☑ Améliorer la qualité de vie des jeunes (moins de temps d'attente et de trajet, moins de fatigue…
- ☑ Les inciter à utiliser plus systématiquement le service.
- ☑ Leur donner une meilleure image des transports collectifs.
- ☑ Réduire le recours à la voiture (par les parents) dans les déplacements domicile-étude.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Il s'agira dans un premier temps de réaliser un état des lieux complet de l'offre et des besoins en s'appuyant sur des comptages dans les bus et sur une analyse précise des flux (origine/destination).

Ce travail permettra de mettre en évidence :

- ☑ Les écarts par course entre la charge théorique et la charge réelle.
- ☑ Les lacunes et les hétérogénéités de traitement de l'organisation actuelle.
- ☑ Les pistes d'optimisation.

Il permettra ensuite d'ébaucher et de comparer plusieurs scénarios organisationnels avec et sans modification des jours et des horaires de fonctionnement des établissements, et d'en chiffrer le coût.

Ce travail pourra utilement être réalisé en lien avec l'inspection académique, avec les établissements scolaires et avec des représentants de parents d'élèves.

En fonction des conclusions de l'étude, des modifications organisationnelles plus ou moins significatives seront mises en œuvre par Vienne Condrieu Agglomération.

Par la suite, et quelles que soient les conclusions de l'étude, Vienne Condrieu Agglomération organisera chaque année une réunion d'échange et de coordination avec l'inspection académique et avec l'ensemble des établissements pour faire le point sur la situation, identifier les difficultés rencontrées et pouvoir anticiper d'éventuels changements (accroissement ou baisse d'effectifs, modifications des cursus scolaires et des logiques de rattachement…).

Cette instance pourra également être utilisée pour lancer d'autres démarches partenariales destinées à encourager le recours à d'autres modes de déplacements alternatifs (marche, vélo, vélo à assistance électrique…) pour les scolaires, pour les enseignants et pour le personnel administratif.

Actions associées :

- ☑ D4 : Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité scolaires.
- ☑ B3 : Accroître et optimiser l'offre de services.
- ☑ B5 : Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars.

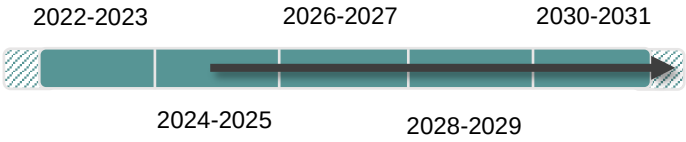
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Communes
- ☑ Vienne Mobilités
- ☑ Inspection académique
- ☑ Etablissements scolaires
- ☑ Associations de parents d'élèves

Phasage :



L'étude sera lancée de telle façon que ses conclusions pourront être intégrées dans l'écriture du programme de la prochaine DSP qui prendra effet en septembre 2028.

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
Etude amont …..	Temps.homme …..
60 k€ HT	Marginal

Le coût de l'action n'intègre pas à ce stade que la réalisation de l'étude et la tenue d'une réunion annuelle avec les établissements scolaires et avec l'inspection académique.

Lien avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
-	X	X[1]

Autres liens :

☑ ....

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
....

Co-bénéfices :

Santé et bien être

.....

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES

Points de vigilance/conditions de réussite :

Les impacts potentiels (organisationnels, environnementaux, économiques…) de cette action ne seront mesurables qu'une fois l'étude réalisée.

[1] *Enjeu n°1 relatif à l'amélioration de la qualité de l'air.*

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Réalisation de l'étude amont

☑ De suivi de l'action

.....

VOLET C : ASSURER LE LIEN ENTRE URBANISME ET POLITIQUE DE MOBILITE

Axe de travail : Affirmer le lien entre densité de population et desserte par le réseau de transport en commun	ACTION C.1 PRIVILEGIER L'URBANISATION A PROXIMITE DES RESEAUX DES TRANSPORTS

Objectif(s) :

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.

Contexte :

L'automobile permet une mise à distance (développement de la périphérie des agglomérations) et un éparpillement des fonctions urbaines (zones d'habitat, de commerces, de loisirs...) et elle constitue aujourd'hui le mode de déplacement le plus utilisé sur le territoire.

Cette prédominance s'explique de plusieurs manières :

- ☑ Le recours à la voiture est devenu pour beaucoup un réflexe.
- ☑ Les espaces publics et les voiries sont encore trop peu adaptés à la pratique des modes actifs.
- ☑ La desserte en transports en commun est par nature peu performante en dehors des zones denses.

De leur côté, pour être attractifs, les transports collectifs et les modes actifs (circulations douces) obligent à repenser la question de la densification et la notion des distances à parcourir.

Le contexte actuel impose désormais de traiter globalement les diverses formes de mobilité et tous les modes de déplacement, d'économiser l'espace, de préserver les espaces naturels, de favoriser la ville compacte, d'améliorer la qualité de l'air, de lutter contre les nuisances, et de créer des quartiers reliés aux cœurs urbains par une bonne desserte en transports en commun et accessibles à pied ou à vélo.

A périmètre constant ou quasi constant, il est possible d'améliorer encore l'offre en transports collectifs (fréquences, horaires de début et de fin de service, faible dégradation de l'offre pendant les vacances scolaires…) dans des conditions économiques acceptables et soutenables pour l'agglomération. Il est en revanche très difficilement envisageable, voire impossible, d'améliorer notablement l'offre tout en étendant géographiquement le réseau vers les zones de trop faible densité.

Pour ces raisons, privilégier une urbanisation à proximité des réseaux de transports en commun présente de multiples avantages pour l'agglomération :

- ☑ Amélioration de la fréquentation des transports collectifs et de son efficacité (coût par voyageur transporté).
- ☑ Plus de marges de manœuvre financières pour améliorer l'offre de service.
- ☑ Limitation de la part de ménages non desservis par des lignes régulières.
- ☑ Plus grande aptitude à atteindre les objectifs du PDM :
  - ✓ Réduction de la dépendance à la voiture et aux énergies fossiles.

- ✓ Réduction des émissions de CO_2 et de polluants atmosphériques…).

L'organisation spatiale du territoire en lien avec la mobilité est donc un enjeu crucial. Il s'agit de garantir la compatibilité des projets de développement urbain avec le PCAET, le PLH, le PDM et le futur PLUi (démarrage en 2023). Le PDM est un outil pour une meilleure intégration entre transports et urbanisme.

Le PLUi, avec son caractère prescriptif, viendra décliner le principe de lien entre urbanisme et transports grâce à son organisation selon trois grands axes nécessaires au développement territorial, qui sont : les espaces non bâtis à préserver (l'armature naturelle), les espaces construits ou à aménager (l'armature urbaine), ainsi que l'armature de la mobilité.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action consiste à :

- ☑ S'assurer du fait que l'intention de privilégier l'urbanisation à proximité des réseaux de transports soit traduite dans le PLUi par :
  - ✓ Des dispositions réglementaires dans les périmètres proches des arrêts.
  - ✓ Des règles spécifiques sur la question du stationnement.
  - ✓ Des éléments intégrés dans les orientations d'aménagements et de programmation.
  - ✓ …
- ☑ Dans une approche interactive, définir les périmètres autour des réseaux de transports qui serviront de base à la réflexion.

L'objectif est de réguler la dynamique de construction (délivrance des permis de construire) en dehors des périmètres concernés par un réseau de transports en commun.

Pour rappel, les permis ne peuvent être interdits en zone urbaine (U) d'après l'article R151-18 CU mais la constructibilité peut être fortement encadrée par le règlement écrit.

Le SCoT en tant que document de planification intégrateur, détermine à travers son DOO les espaces stratégiques de développement en lien étroit avec la stratégie mobilité. Cette stratégie mobilité pourra, en fonction du calendrier d'évolution des documents de planification (révision, modification), s'appuyer sur les prescriptions du PDM et du PLUi, notamment sur ces aspects d'urbanisation autour des réseaux de transports en commun.

Actions associées :

- ☑ A9 : Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée.
- ☑ B2 : Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs.
- ☑ B3 : Accroître et optimiser l'offre de service.
- ☑ B5 : Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars.
- ☑ C2 : Intégrer de manière raisonnée le stationnement autour des gares du territoire.
- ☑ C4 : Renforcer l'attractivité autour des gares du territoire.
- ☑ C5 : Harmoniser l'organisation du stationnement des véhicules sur l'espace public et dans le cadre de nouveaux projets d'aménagements ou en renouvellement urbain
- ☑ D1 : Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va.
- ☑ D2 : Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme.

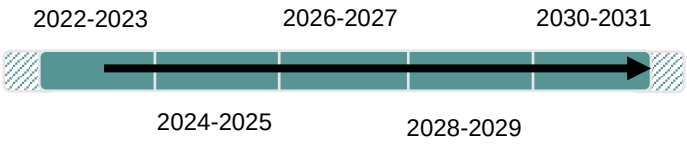
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Communes

Phasage :



Coûts :

Investissement	Fonctionnement
-	Suivi moyen humain
-	Non significatif

Liens avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
X	X	

Autres liens :

- ☑ PLUi (à venir) : traduction dans l'OAP, POA, règlement et zonage
- ☑ SCoT
- ☑ Schéma de développement commercial de VCA

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - - | | - | | + | | + + +

Réduction des GES

- - - | | - | | + | | + + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - - | | - | | + | | + + +

Autres impacts
Réduction des nuisances

Co-bénéfices :

Amélioration de la qualité de vie via la diminution des flux.

Réduction de la dépendance à l'automobile.

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES

Points de vigilance/conditions de réussite :
Difficultés légales, les arbitrages et le positionnement des curseurs en termes de densité, les éventuelles difficultés de portage.

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action	☑ De suivi de l'action
Définition des périmètres stratégiques Intégration des dispositions réglementaires dans le PLUi	Nombre et part de logements créés dans les périmètres stratégiques

VOLET C : ASSURER LE LIEN ENTRE URBANISME ET POLITIQUE DE MOBILITE

Axe de travail :
Faciliter l'intermodalité en gare

ACTION C.2

INTEGRER DE MANIERE RAISONNEE LE STATIONNEMENT AUTOUR DES GARES DU TERRITOIRE

Objectif(s) :

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

Contexte :

Le territoire de Vienne Condrieu Agglomération est traversé par un axe ferroviaire Nord/sud en rive gauche. Trois gares permettent l'accès au réseau ferroviaire. Chacune d'entre elles possèdent des poches de stationnement pour permettre le rabattement des automobilistes :

- ☑ Gare de Chasse-sur-Rhône : 150/200 places de stationnement et du foncier disponible pour augmenter la capacité
- ☑ Gare de Vienne Estressin : 15/20 places de stationnement et du foncier disponible pour augmenter la capacité
- ☑ Gare de Vienne Centre : 400/450 places de stationnement avec des places réservées abonnés TER avec des critères de priorisation (type covoiturage)

Une réflexion est en cours sur la réouverture de la halte ferroviaire de Reventin-Vaugris avec l'intégration d'un parking relais sur le foncier disponible.

Des gares situées hors du périmètre de l'agglomération mais utilisées par les résidents du territoire :

- ☑ Gare de Givors Ville (600 places de stationnement),
- ☑ Gare de Givors Canal (120 places de stationnement),
- ☑ Gare de Rive de Gier (305 places de stationnement),
- ☑ Gare Saint Clair les Roches (400/450 places de stationnement).

Actuellement les gares du territoire connaissent des problèmes de saturation et en particulier la gare de Vienne Estressin.

Sans renoncer à offrir aux automobilistes de bonnes conditions d'accès aux gares, il faut proposer un dimensionnement de l'offre de stationnement de rabattement qui ne nuise pas aux autres modes ni aux possibilités de développement urbain autour des gares.

A noter, la CC du Pays d'Ozon a lancé depuis plusieurs mois un travail sur la gare de Sérézin-du-Rhône en partenariat avec le CEREMA afin d'identifier des axes d'amélioration possibles. Cette gare fait l'objet d'une étude de rabattement portée par la Métropole de Lyon et le Sytral Mobilités, les gares de Chasse sur Rhône et de Vienne Estressin étant situées sur le même axe TER n°5, il sera opportun d'assurer un échange commun sur les principes de développement.

DESCRIPTION DE L'ACTION

En fonction du contexte urbain, des offres alternatives de rabattement existantes, de l'aire d'attraction naturelle de la gare mais aussi sa vocation au sein de la ligne du réseau ferré, l'offre en stationnement est susceptible de varier d'une gare à l'autre.

C'est à une échelle large que doivent être envisagées les différences d'intensité de rabattement automobiles en gare. C'est en fonction du type de gare qu'il peut être envisagé les modalités les plus pertinentes pour garantir de bonnes conditions d'accès au train.

L'action consiste à :

- ☑ Pour toutes les gares du territoire et afin de dimensionner au mieux les besoins, il est nécessaire de connaitre la fréquentation des gares et leur niveau de services, avoir des données d'air de chalandise ainsi que des données sur la pratique de rabattement. En lien avec la SNCF gare & connexion et la Région Auvergne Rhône Alpes, mener des enquêtes en gare (comptages et interviews) afin de connaitre les origines et destinations, les parts modales en rabattement…

- ☑ Identifier l'ensemble de l'offre tous modes présente en gare, analyser l'accessibilité de la gare afin d'encourager les modes de rabattement alternatifs et limiter la rabattement automobile.

- ☑ Lancer une réflexion sur l'amélioration du stationnement sur les gares existantes en respectant les principes suivants :
  - ✓ Mutualisation et réversibilité, avoir une approche économe dans l'organisation et la conception des stationnements pour une moindre mobilisation du foncier et dans la génération de coûts par l'économie de places
  - ✓ Intégration des places réservées à la pratique du covoiturage
  - ✓ Implantation de voitures en autopartage pour les gares qui n'en possèdent pas, lancer une réflexion avec l'opérateur Citiz
  - ✓ Pré équiper les places de stationnement pour l'implantation de borne de recharge pour les véhicules électriques
  - ✓ Réflexion sur la tarification du stationnement la plus adaptée aux usagers du transport ferroviaire,
  - ✓ Insertion paysagère en limitant les impacts sur l'environnement (imperméabilisation des sols, effet ilot de chaleur, végétalisation, …)

Actions associées :

- ☑ A13 : Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de positionnement de P+R
- ☑ C1 : Privilégier l'urbanisation à proximité des gares et du réseau L'va
- ☑ C4 : Renforcer l'attractivité autour des gares du territoire

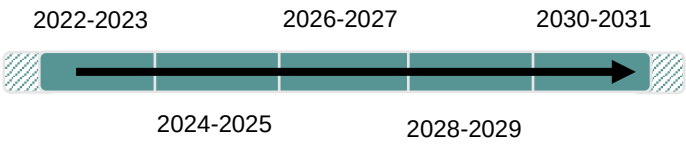
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Région AURA
- ☑ Gare et connexion
- ☑ SNCF réseaux
- ☑ Communes

Phasage :



Action qui peut être engagée à court terme (une réflexion déjà engagée sur la halte de Reventin-Vaugris). Action en lien avec le développement de l'attractivité en gare.

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
Une étude par gare ou halte ferroviaire	Suivi moyen humain
100 K€ HT	Non significatif

Liens avec les autres démarches :

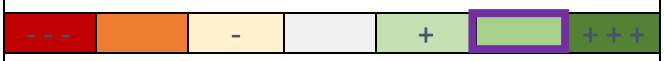
Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
X		

Autres liens :

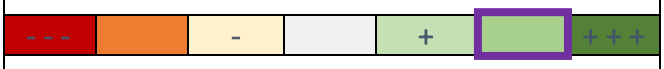
- ☑ PLUi (à venir) : traduction dans OAP, POA, règlement et zonage

Impacts environnementaux :

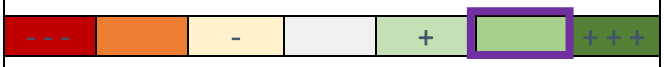
Réduction de consommations énergétiques



Réduction des GES



Amélioration de la qualité de l'air



Autres impacts
Réduction des nuisances

Co-bénéfices :

Amélioration de la qualité de vie via la diminution des flux

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

- (E) Eviter l'artificialisation des sols pour la création de stationnements et privilégier les espaces déjà artificialisées
- (R) Sinon, utiliser des matériaux n'imperméabilisant pas les sols et favorisant l'infiltration
- (C) Le cas échéant, compenser la perte de surface imperméabilisée

Points de vigilance/conditions de réussite :

Coordinations des différentes entités, mise en commun des calendriers d'études et de travaux

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Lancement des études gares

☑ De suivi de l'action

Nombre de gares/haltes traitées sur la question du stationnement (mises en œuvre des actions)

VOLET C : ASSURER LE LIEN ENTRE URBANISME ET POLITIQUE DE MOBILITE

Axe de travail :
Faciliter l'intermodalité en gare

ACTION C.3

RENFORCER LE CARACTERE MULTIMODAL DE LA GARE DE VIENNE

Objectif(s) :

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

Contexte :

La gare de Vienne est la principale gare du territoire, elle comptabilise plus de 4'700 montées/descentes en JOB. C'est une gare avec autant de montées que de descentes (gare « émettrice et réceptrice »). Ses usagers sont des usagers réguliers en très grande majorité. Les motifs sont essentiellement des motifs domicile-travail (46%) et domicile-études (24%). La gare de Vienne peut être utilisée également pour le motif loisirs (14%). Au départ de la gare, les usagers habitent principalement à Vienne (84%) et descendent majoritairement à Lyon (66%). En rabattement, la marche à pied (45%) et la voiture (39%) sont les principaux modes de déplacement avec un part non négligeable de déplacements en transport en commun (10%).

Le pôle d'échanges de Vienne à actuellement 3 sites. Dans la perspective de l'extension du réseau, l'une des composantes du PEM de Vienne risque de disparaître, ce qui mettra en tension les échanges sur le parvis de la gare. Il faut repenser le pôle d'échange dans sa globalité (gare routière, gare, espace public, services vélos, services…).

Il existe actuellement des problèmes de stationnement en gare de Vienne mais à moyen et long terme, la contrainte sur le stationnement voiture pourrait se réduire avec des reports de rabattement vers les autres gares (Saint-Clair-les-Roches, Reventin-Vaugris en cours d'étude pour une réouverture, Chasse-sur-Rhône, Estressin). Par ailleurs, quelques réflexions sont en cours notamment l'idée de remplacer le dépose minute actuel par de la pose et dépose par des véhicules type TAD. La dépose par les véhicules légers se ferait dans le parking Effia avec 20 minutes gratuites.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'objectif est d'articuler des mobilités de provenance et d'ampleurs différentes pour permettre au voyageur d'accéder ou de changer de mode de transport. Il faut optimiser ses échanges, tout en anticipant et infléchissant la répartition modale vers des équilibres modaux soutenables. Un véritable rôle stratégique du pôle d'échanges s'ajoute à l'enjeu de son intégration urbaine. Le pôle d'échanges est un marqueur urbain de l'offre de mobilité qui associe l'ensemble des services.

Pour améliorer et valoriser les fonctions de pôle d'échanges multimodal de la gare de Vienne, de créer un véritable pôle garantissant une intermodalité efficace, facile et sécurisée pour les usagers, Vienne Condrieu Agglomération doit fédérer les acteurs qui interviennent dans l'exploitation et le fonctionnement autour d'une démarche de « comité de pôle » l'enjeu est de coordonner l'ensemble des partenaires dans la définition du projet et de son financement.

Aussi l'action consiste à :

- ☑ Maintenir et conforter le « comité de pôle » animé par Vienne Condrieu Agglomération qui est constitué d'acteurs intervenant sur le pôle gare de Vienne mais également sur les autres gares du territoire, le comité regroupe : Vienne Condrieu Agglomération, la ville de Vienne, la ville de Chasse sur Rhône, SNCF Réseau et Gares&Connexions, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, délégataire du service de transports, gestionnaires de voirie…
- ☑ Rédaction d'un cahier des charges d'une mission d'accompagnement pour l'aménagement du PEM et lancement de la mission.
- ☑ Elaboration d'un diagnostic fonctionnel actuel et prospectif.
- ☑ Définition de scénarios d'aménagement intégrant toutes les composantes (accessibilité piétonne/PMR, cyclable, TC, P+R, services vélos, covoiturage Klaxit, signalétique …).
- ☑ Elaboration du projet d'aménagement et de son plan de cofinancement.
- ☑ Réalisation des études d'avant-projet et lancement des marchés de travaux.

Actions associées :

- ☑ A9 : Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée
- ☑ A12 : Accompagner la stratégie de gestion du stationnement à Vienne
- ☑ A13 : Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de positionnement de P+R
- ☑ B2 : Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs
- ☑ B3 : Accroitre et optimiser l'offre de services
- ☑ B5 : Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars
- ☑ B6 : Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transport pour les PMR
- ☑ B7 : Poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics pour les PMR
- ☑ B9 : Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre
- ☑ B10 : Réaliser un plan piéton et initier sa mise en œuvre
- ☑ B11 : Accentuer la promotion et le recours au covoiturage
- ☑ B12 : Améliorer l'offre de transport à la demande
- ☑ C1 : Privilégier l'urbanisation à proximité des gares et du réseau L'va
- ☑ C2 : Intégrer de manière raisonnée le stationnement autour des gares du territoire
- ☑ C4 : Renforcer l'attractivité autour des gares du territoire
- ☑ C7 : Créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage
- ☑ D1 : Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va
- ☑ D2 : Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme

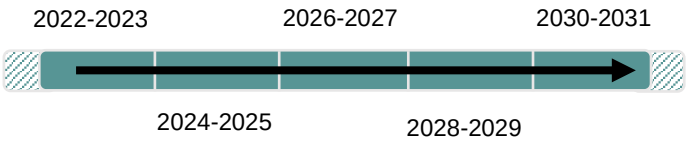
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Région AURA
- ☑ Gare et connexion
- ☑ SNCF réseaux
- ☑ Commune de Vienne
- ☑ Exploitant

Phasage :



Action qui peut démarrer à court terme

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
Etude PEM	Suivi moyen humain
40 K€ HT	Non significatif

Liens avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
-	X	X

Autres liens :

☑ .....

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
Réduction des nuisances et amélioration de la qualité de l'air

Co-bénéfices :

Bien être et santé

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

- (E) Privilégier les voies de circulations existantes plutôt que la création de nouvelles infrastructures pour les mobilités douces
- (E) Eviter l'artificialisation des sols si création de parkings-relais
- (R) Sinon, utiliser des matériaux n'imperméabilisant pas les sols et favorisant l'infiltration
- (C) Le cas échéant, compenser la perte de surface imperméabilisée

Points de vigilance/conditions de réussite :

Coordination de l'ensemble des acteurs

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Maintien du comité de pôle
Réalisation de l'étude PEM

☑ De suivi de l'action

Réalisation des études AVP et lancement des travaux

VOLET C : ASSURER LE LIEN ENTRE URBANISME ET POLITIQUE DE MOBILITE

Axe de travail :
Faciliter l'intermodalité en gare

ACTION C.4

RENFORCER l'ATTRACTVITE AUTOUR DES GARES DU TERRITOIRE

Objectif(s) :

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

Contexte :

La mise en cohérence entre l'aménagement urbain du territoire et le développement des transports en commun apparaît aujourd'hui comme incontournable. Les préconisations des documents supérieurs en matière de densification urbaine incitent à davantage de cohérence dans la mise en œuvre des politiques de planification urbaine et celle concernant la mobilité.

La voie ferrée structurante en rive gauche du Rhône est très utilisée pour le transport de voyageurs, elle structure historiquement l'urbanisation, c'est un véritable axe de développement territorial. L'aménagement et la valorisation des pôles-gares représente un objectif important pour le SCoT des Rives du Rhône. Il affirme la volonté que l'habitat, les activités tertiaires et de services soient localisées de façon préférentielle dans les secteurs bénéficiant d'une excellente desserte en transports en commun et notamment à proximité des pôles gares. Les pôles gares constituent des secteurs privilégiés de l'essor démographique et urbain.

Le territoire est en réflexion sur des projet de développement des quartiers gare de Chasse du Rhône et d'Estressin. Réflexions qui pourront être en lien avec le travail lancé par la CC du Pays d'Ozon depuis plusieurs mois sur la gare de Sérézin-du-Rhône en partenariat avec le CEREMA afin d'identifier des axes d'amélioration possibles. Cette gare fait l'objet d'une étude de rabattement portée par la Métropole de Lyon et le Sytral Mobilités, les gares de Chasse sur Rhône et de Vienne Estressin étant situées sur le même axe TER n°5, il sera opportun d'assurer un échange commun sur les principes de développement.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Afin de créer les conditions d'un urbanisme durable et favorable à l'usage des transports par le plus grand nombre, le PDM préconise d'élaborer une stratégie de développement autour des axes de transports et en particulier autour de l'axe ferroviaire :

- ☑ Observer les mutations urbaines et les opportunités foncières dans les secteurs à proximité des gares du territoire. Il s'agit de produire un suivi de l'évolution urbaine des secteurs situés dans un rayons de 500 mètres autour des gares et haltes ferroviaires. Identifier les opportunités de développement et de densification. Ces outils contribueront à l'élaboration de la stratégie foncière en identifiant les sites stratégiques qui pourront accueillir à terme en priorité le développement. Constituer des réserves foncières autour des gares et haltes.

- ☑ Envisager des règles communes pour les documents d'urbanisme (augmentation de la densité autour des gares dans un rayon de 500 mètres, élaboration d'OAP (Orientations d'Aménagement et de Programmation) autour des pôles gares de l'agglomération…).

- ☑ Travailler sur les questions du rabattement en gare et sur l'aspect dimensionnant du stationnement aux abords des gares.

- ☑ Pour la programmation au sein même des bâtiments voyageurs, travailler avec SNCF Gares & Connexions dans le cadre du programme « 1001 gares » qui a désormais évolué en « Place de la Gare ! ». Ce programme vise à réinventer les gares en y implantant des activités et services à destination des voyageurs et riverains. Le programme a pour objectif de soutenir le développement économique local et à maintenir des gares animées sur tout le territoire. Il s'agit avec « Place de la Gare ! » de réaffirmer la raison d'être des gares, autour de 6 univers (mobilité, services à la personnes, commerces du quotidien, logistique, promotion du territoire, soutien à des énergie renouvelable) au service du développement des mobilités non carbonées et de la vitalité économique de chaque territoire.

- ☑ Assurer la coordination de l'action en organisant des réunions de travail entre les services urbanisme, habitat, développement économique, mobilité et, les partenaires et les collectivités territoriales voisines (comme la CC du Pays d'Ozon qui lance des réflexions sur une gare de son territoire).

Actions associées :

- ☑ A9 : Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée
- ☑ A13 : Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de positionnement de P+R
- ☑ C2 : Intégrer de manière raisonnée le stationnement autour des gares du territoire
- ☑ C3 : Renforcer le caractère multimodal de la gare de Vienne
- ☑ C4 : Renforcer l'attractivité autour des gares du territoire

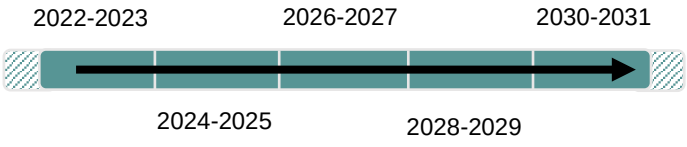
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Région AURA
- ☑ SNCF Gares et connexions
- ☑ SNCF Réseau
- ☑ Communes

Phasage :



Action qui peut démarrer à court terme

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
-	Suivi moyen humain
NC	Non significatif

Liens avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
X	-	-

Autres liens :

- ☑ PLUi (à venir) : densité et périmètre à traduire dans l'OAP, POA, le règlement et le zonage

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
Ville des courte distance, diminution des mobilités

Co-bénéfices :

Amélioration d cadre de vie et de la santé

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

(E) Favoriser les bâtiments déjà existant pour le développement d'activités et services, plutôt que la création de nouveaux bâtiments (pour limiter la consommation d'espace)

Points de vigilance/conditions de réussite :

Coordination de l'ensemble des acteurs de la mobilité mais également des acteurs sur les aspects urbanisme et réglementaires

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Des règles communes pour les documents d'urbanisme ont été établies

Un suivi des évolutions (mutations et évolutions foncières) autour des gares est réalisé

☑ De suivi de l'action

Nombre de gares où l'attractivité a été travaillée et améliorée

VOLET C : ASSURER LE LIEN ENTRE URBANISME ET POLITIQUE DE MOBILITE

Axe de travail :
Inciter la pratique des modes alternatifs en agissant sur les espaces publics et les espaces privés

ACTION C.5

HARMONISER L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT DES VEHICULES SUR L'ESPACE PUBLIC ET DANS LE CADRE DE NOUVEAUX PROJETS D'AMENAGEMENTS OU EN RENOUVELLEMENT URBAIN

Objectif(s) :

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.

Contexte :

Comme évoqué dans le SCoT, les documents d'urbanisme des communes doivent veiller, via les règlements pour les nouveaux projets d'aménagement, à limiter les possibilités de stationnement quand une offre alternative de déplacement existe, à organiser le stationnement des véhicules et des vélos sur les lieux de résidence, à travailler sur de la mutualisation de places de stationnement pour en limiter le nombre, à réduire le stationnement des actifs sur leur lieu de travail, à favoriser le stationnement des deux roues dans l'habitat collectif, sur le lieu de travail et à proximité des pôles gares, etc…

Pour atteindre ces grands objectifs sur la réduction de la part modale voiture et la gestion économe du foncier, il est essentiel que les politiques de mobilités, les documents d'urbanisme et les nouvelles opérations d'aménagement ou les projets de renouvellement urbain soient coordonnés à l'échelle de Vienne Condrieu Agglomération.

Au-delà de la question du stationnement dans le cadre de projets urbains (création ou renouvellement), l'organisation du stationnement sur voirie et sur les espaces publics extérieurs au sein des communes est l'un des leviers majeurs pour faire évoluer les pratiques de mobilité. C'est par ailleurs, un des objectifs réglementaires définis par l'article L. 1214-2 du Code des transports (objectifs dans plan de mobilité) : *7° « L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label " autopartage " tel que défini par voie réglementaire ».*

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'action de Vienne Condrieu Agglomération consistera à :

- ☑ Organiser des réunions transversales avec les communes du territoire et leurs partenaires afin de mettre en commun d'une part les articles rédigés dans les règlements de leur document d'urbanisme et d'autre part leur politique en matière de

stationnement sur l'espace public au sein de leur commune (stationnement sur voirie, parking, dimensionnement, règlement, tarification…). L'objectif est de partager une trame réglementaire commune sur les règles à appliquer pour le stationnement des véhicules sur les projets nouveaux d'aménagement ou pour les projets de renouvellement urbain mais également de définir des règles communes sur l'organisation du stationnement sur l'espace public en fonction du contexte urbain.

☑ Rédiger un guide sur l'organisation stationnement dans le cadre de projets urbains (en création ou en renouvellement) avec des prescriptions différenciées en fonction de plusieurs critères :

- ✓ La typologie d'occupation du sol : projet en milieu urbain dense, en milieu périurbain, en milieu rural,
- ✓ La proximité d'infrastructures de transports : dans un rayon de 500 mètres autour d'une gare, de point de transports fort (dispositions de l'article L.1214-4 du code des transports),
- ✓ La programmation envisagée (habitats, équipement, tertiaire…), en ayant une réflexion sur la mutualisation des usages,
- ✓ Les projets urbains et de mobilité à proximité du quartier qui seraient susceptibles à terme de faire évoluer les parts modales et donc de diminuer le recours à l'utilisation de la voiture et donc à la réalisation de places de stationnement.

Ce guide permettra d'indiquer par des règles claires la création de places de stationnement par logement et par type de programmation/destination mais également en prenant en compte le contexte dans lequel est réalisé le projet. L'objectif est de tendre vers des quartiers où le stationnement privé est limité à 1 place de stationnement maximum par logement (dimensionnement qui est fréquent dans des Ecoquartiers et qui a tendance à diminuer en contexte très urbain). Dans une logique de gestion économe de l'espace, il sera privilégié la mutualisation des poches de stationnement en fonction des usages et la limitation des places de stationnement en surface afin de garantir des quartiers apaisés où l'impact de la voiture reste minime. Cette la question de l'optimisation et de la diminution du besoin en place de stationnement, les aménageurs et promoteurs immobiliers seront incités à intégrer l'autopartage dans leurs projets (construire moins de places de stationnement en échange d'un soutien actif à la mise en place et aux premières années de financement d'une offre d'autopartage). Une voiture en autopartage est en mesure de diminuer 10 places de stationnement pour un quartier résidentiel, la question de la mise en place de véhicules en autopartage doit être étudiée. La mise en place de bornes de recharge électrique ou la réinstallation pour anticiper sur les évolutions avenir pourra également être défini dans le guide.

Des règles sur la mise en œuvre de stationnement sur les espaces extérieur pourront être rédigées en évoquant le traitement paysager, la réversibilité, la gestion des eaux pluviales, l'ombrage par le végétal ou des panneaux photovoltaïques et les ilots de chaleur avec la question du revêtement...

La rédaction de ce guide prendra en compte les obligations de l'article L.1214-2-4 du code des transports. Les règles définies sur le stationnement seront cohérentes avec les règles inscrites dans le règlement du PLUi à venir.

☑ Etablir des règles sur l'organisation du stationnement sur l'espace public en fonction des typologies de communes (nombre d'habitants, densité, centralité/cœur de ville, contexte : urbain, péri urbain, rural…) en définissant notamment :

- ✓ Les zones de stationnement payant sur voirie (évolution tarifaire en fonction des secteurs) en lien avec les parkings payants en infrastructure,
- ✓ Les zones de stationnement réglementées,
- ✓ La pertinence d'introduire des véhicules en autopartage, définir la localisation et réserver des emplacements,
- ✓ La pertinence de mutualiser les usages pour limiter le nombre de places de stationnement à créer,
- ✓ Localisation des poches de stationnement en lien avec les infrastructures de transports (lignes fortes du réseau L'va et gares ferroviaires),
- ✓ Dimensionnement des places GIG/GIC,
- ✓ Dimensionnement des places avec des bornes de recharge pour véhicules électriques,
- ✓ Dimensionnement des stationnements pour les deux roues motorisés,
- ✓ Etc.

Actions associées :

- ☑ B9 : Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre
- ☑ C6 : Harmoniser le règlement dans les documents d'urbanisme et imposer des locaux vélos confortables dans les constructions neuves
- ☑ D1 : Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va
- ☑ D2 : Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme

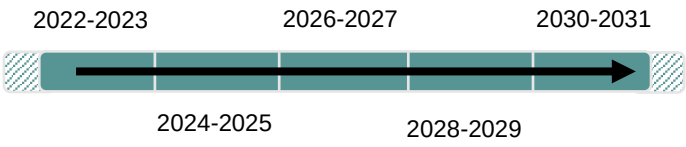
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Communes
- ☑ Aménageurs
- ☑ Promoteurs

Phasage :



Action qui peut démarrer à court terme

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
-	Moyens humains pour le suivi
NC	Non significatif

Liens avec les autres démarches :

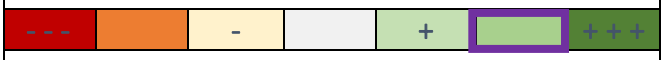
Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
X		

Autres liens :

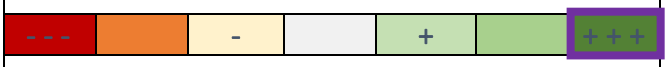
- ☑ PLUi (à venir) : traduction du dimensionnement du stationnement dans le règlement pour les projets urbains

Impacts environnementaux :

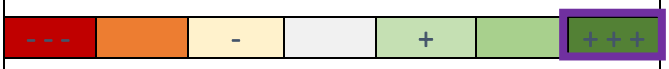
Réduction de consommations énergétiques



Réduction des GES



Amélioration de la qualité de l'air



Autres impacts
Impact sur les nuisances et la qualité de vie

Co-bénéfices :

Impact sur la santé

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

(R) Limiter l'imperméabilisation des sols et la consommation d'espace pour la création de stationnement de véhicule

Points de vigilance/conditions de réussite :

Pour garantir la bonne réussite de cette action, la coordination avec l'ensemble des acteurs de l'aménagement est nécessaire. L'implication des collectivités dans les opérations d'aménagement est primordiale.

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Rédaction du guide de stationnement

☑ De suivi de l'action

Nombre d'opérations pour lesquelles le volet stationnement est réfléchi en fonction des recommandations du guide

VOLET C : ASSURER LE LIEN ENTRE URBANISME ET POLITIQUE DE MOBILITE

Axe de travail :
Inciter la pratique des modes alternatifs en agissant sur les espaces publics et les espaces privés

ACTION C.6

HARMONISER LE REGLEMENT DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME ET IMPOSER DES LOCAUX VELOS CONFORTABLES DANS LES CONSTRUCTIONS NEUVES

Objectif(s) :

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.

Contexte :

Le stationnement est l'une des composantes importantes d'une politique cyclable et de la planification urbaine. La question de la gestion du stationnement des cycles sur l'espace public et sur l'espace privé fait partie intégrante de la politique cyclable pour inciter la pratique et tendre vers du report modal. Un stationnement bien identifié, sécurisé, pratique, facile et accessible va être un levier important pour encourager la pratique.

Pour chaque opération d'aménagement, les opérateurs se réfèrent au règlement des PLU (article 12) lorsque l'article existe pour dimensionner les locaux vélos. La majorité des PLU se basent sur des règles obsolètes qui ne reflètent pas les pratiques actuelles et qui ne prennent pas en compte l'évolution des besoins à terme.

Au-delà des construction neuves, il est nécessaire de lancer des réflexions également sur cette question du stationnement vélos lors de projet au sein de quartiers prioritaires de la politique de la ville (dans le cadre de réhabilitation du bâti ou de travail sur l'espace public avec l'implantation de stationnements sécurisés attenant au bâtiment).

DESCRIPTION DE L'ACTION

En lien avec les actions du schéma directeur cyclable, l'action consiste à :

- ☑ Vérifier l'existence d'articles spécifiques dans les documents d'urbanisme sur les questions de stationnements cyclables. Prendre en compte les mesures de la loi LOM concernant le stationnement vélo dans les copropriétés. [1]
- ☑ Organiser des réunions transversales avec les communes et leurs partenaires afin de partager une trame réglementaire commune sur les règles à appliquer au stationnement des vélos sur les opérations de logements et de services. Cette règle peut être différente en fonction du contexte urbain d'implantation de l'opération (milieu dense, à proximité d'une gare, milieu périurbain, milieu rural, …
- ☑ Rédiger un guide des bonnes pratiques avec des recommandations sur l'implantation et le dimensionnement des locaux vélos. Travailler sur un dimensionnement qui tend en milieu urbain à 1 place de stationnement par chambre voire une place par pièce de vie par logement. Travailler sur l'implantation de places réservées aux vélos volumineux de plus en plus utilisés (cargo, longtail, vélos avec remorques…), de casiers, de systèmes pour recharger les VAE. Travailler sur l'ergonomie

du local (accessibilité, système d'ouverture, type et positionnement des stationnements).

- ☑ Engager une réflexion sur la mise en œuvre d'une OAP thématique sur les déplacements intégrant un volet spécifique sur le stationnement des vélos

(1) *Assouplissement des conditions de majorité nécessaires pour autoriser des copropriétaires à effectuer des travaux permettant le stationnement sécurisé des vélos dans les parties communes. Cette autorisation pourra désormais être accordée à la majorité des présents et non plus à la majorité absolue.*

Actions associées :

- ☑ A9 : Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée
- ☑ B1 : Traiter les points d'insécurité routière
- ☑ B9 : Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre
- ☑ C5 : Harmoniser l'organisation du stationnement des véhicules sur l'espace public et dans le cadre de nouveaux projets d'aménagements ou en renouvellement urbain
- ☑ D2 : Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme

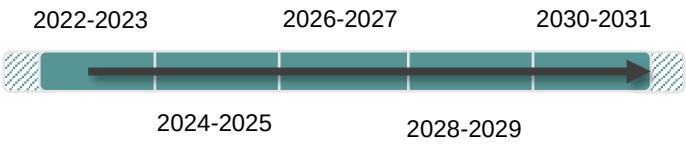
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Communes
- ☑ Aménageurs
- ☑ Promoteurs

Phasage :



Cette action sera en lien avec la mise en œuvre du schéma directeur cyclable.

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
-	Moyens humains pour le suivi
-	2 K€ HT/an

Liens avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
X	X	X

Autres liens :

- ☑ PLUi (à venir) : traduction dans le règlement du dimensionnement et de la typologie du stationnement.

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
Réduction des nuisances liées au bruit et la qualité de vie

Co-bénéfices :

Impacts sur la santé

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES

Points de vigilance/conditions de réussite :

Un suivi des projets d'aménagements par les communes et l'agglomération avec vérification du bon respect des ambitions.

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Rédaction d'un guide de recommandations

☑ De suivi de l'action

Nombre d'opérations pour lesquelles le volet stationnement est réfléchi en fonction des recommandations du guide

VOLET C : ASSURER LE LIEN ENTRE URBANISME ET POLITIQUE DE MOBILITE

Axe de travail : Inciter la pratique des modes alternatifs en agissant sur les espaces publics et les espaces privés	ACTION C.7 CREER DES ESPACES PUBLICS ACCESSIBLES GARANTISSANT UN CONFORT D'USAGE

Objectif(s) :

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 sonores, rendre les cœurs de ville plus agréable et attractifs en améliorant le cadre de vie.

Contexte :

Traditionnellement le conception des rues et de l'espace urbain est pensée d'abord pour l'automobile, en laissant peu de place aux autres usagers. Les piétons et les cycles sont trop souvent les oubliés au sein de l'espace public. Ils doivent être intégrés dans une politique mobilité urbaine globale. La marche facilite la communication, elle joue un rôle important dans la qualité de vie des villes, dans l'activité économique et dans la sociabilisation des individus. Il est donc essentiel de travailler sur son confort et plus globalement sur le confort d'usage des espaces publics.

DESCRIPTION DE L'ACTION

L'environnement urbain doit être accessible à tous et partagé, il doit offrir des espaces de qualité, agréables à vivre et procurant un confort d'usage à l'ensemble des utilisateurs. Il doit intégrer le confort visuel, acoustique, thermique et olfactif. Considérer l'espace public comme un support d'information permettant aux modes actifs de se localiser et incitant à l'usage de ces modes grâce à un confort :

- ☑ Réaliser et diffuser un référentiel d'aménagement pour mieux intégrer les modes actifs dans les projets urbains. Ce référentiel établira des préconisations sur différents aspects à prendre en compte :
  - ✓ Le confort bioclimatique : travailler sur les matériaux, les végétaux et les formes urbaines. L'objectif est de faire diminuer l'intensité des îlots de chaleur grâce aux revêtements, à la préservation des espaces végétalisés (permettant également de protéger des vents dominants) et aux aérations naturelles,
  - ✓ Le rafraîchissement naturel : favoriser des espaces aux surfaces perméables, végétalisées (ombrage naturel) et des plans d'eau,
  - ✓ Le confort visuel et olfactif : être attention sur le choix des essences d'arbres, créer des perspectives, valorisation du cadre bâti à proximité,
  - ✓ La qualité de l'air et la lutte contre les nuisances sonores (dans le cadre de projets d'aménagement, la réglementation prévoit, en fonction de la taille du projet et du type, des évaluations environnementales qui prennent en compte l'ensemble des impacts du projet : trafic, bruit, air, biodiversité,…)
  - ✓ Le mobilier urbain : implanter du mobilier vecteur de lien social et multigénérationnel,
  - ✓ L'évolution dans le temps : dès sa conception, intégrer son évolutivité et sa réversibilité,
  - ✓ Au-delà de l'aspect aménagement, associer les usagers aux projets d'aménagements,
  - ✓ La gestion et maintenance des espaces publics.

Actions associées :

- ☑ B2 : Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs
- ☑ B7 : Poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics pour les PMR
- ☑ B8 : Etudier la faisabilité d'intégration des TC et des modes actifs sur les ponts existants, les réhabilitations et les créations d'ouvrage.
- ☑ B10 : Réaliser un plan piéton et initier sa mise en œuvre

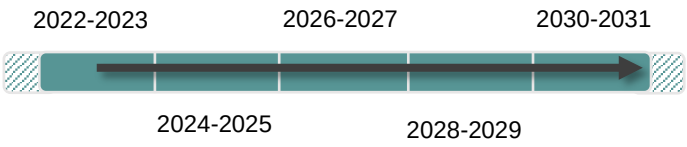
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération
- ☑ Ville de Vienne

Partenaire(s) :

- ☑ Communes

Phasage :



Cette action pourra être menée en lien avec l'action sur le partage de la voirie, le schéma cyclable et les plans piétons

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
Dépendra de l'ambition et des types de travaux	Moyens humain des services de VCA
NC	Non significatif

Lien avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
-	X	X

Autres liens :

- ☑ Schéma de développement commercial de VCA

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
Diminution des nuisances, qualité de vie, bien être

Co-bénéfices :

Santé

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

(R) Choisir des espèces de végétaux adaptées au futur climat, à la biodiversité locale, aux enjeux de pollen et de consommation d'eau

Points de vigilance/conditions de réussite :

RAS

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Rédaction du référentiel d'aménagement

☑ De suivi de l'action

Chantiers engagés dans une logique de confort des usagers sur l'espace public

VOLET D : TENDRE VERS UNE GOUVERNANCE PARTENARIALE ET UNE COMMUNICATION EFFICACE

Axe de travail :
Mieux faire connaître l'offre existante et accompagner la population dans le changement de pratique

ACTION D.1

PROMOUVOIR L'IMAGE, LA QUALITE ET L'ATTRACTIVITE DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC L'VA

Objectif(s) :

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.

Contexte :

Pour les déplacements internes au territoire, les transports publics constituent l'une des meilleures alternatives à l'autosolisme. Si le niveau d'offre associé à la performance du réseau sont déterminants dans le choix modal, l'image du réseau, l'information modale et multimodale, les leviers financiers et tarifaires à l'attention des usagers le sont tout autant.

Il ne suffit pas d'améliorer l'offre, il faut le faire savoir et communiquer largement auprès de toutes les cibles et par de multiples canaux.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Vienne Condrieu Agglomération et ses différents délégataires (Vienne Mobilités, Transdev…) ont intégré depuis longtemps l'importance de la communication mais ces efforts vont être maintenus et accentués avec la mise en place le 1er septembre 2022 de l'intégralité du nouveau réseau :

- ☑ Soigner le référencement et la publicité digitales :
  - ✓ Pour les personnes qui ne vont pas naturellement et intuitivement sur le site lvabus.com, Google est l'outil idéal pour conquérir de nouveaux clients.
  - ✓ Le nouveau site Internet a été déployé en 2022 et a été conçu pour favoriser l'approche SEO (Search Engine optimisation » et renforcer sa visibilité sur internet.
  - ✓ Le délégataire achètera par ailleurs des publicités sur Google sous forme de bannières s'affichant automatiquement pour les personnes effectuant une recherche sur le territoire. C'est l'approche SEA (Search Engine Advertising).
  - ✓ SEO et SEA compléteront l'intégration de L'va dans Google Maps. Par ce biais, les touristes accéderont à toutes les informations essentielles sur le réseau quelle que soit leur langue et le système d'exploitation de leur appareil mobile.

- ☑ Renforcer la présence sur les réseaux sociaux :
  - ✓ Le délégataire sera présent activement sur Facebook, sur Twitter et sur LinkedIn, avec une communication adaptée à chacun de ces réseaux.
  - ✓ Il ne sera pas directement présent sur Instagram mais utilisera ce réseau pour des publicités ciblées de nature à toucher la clientèle des 20-35 ans.

- ☑ Aller à la rencontre des habitants :

- ✓ Pour chaque commune, un document personnalisé présentera de façon très concrète les offres de mobilité disponibles sur la commune et plus largement sur le territoire.
- ✓ Un totem d'information sera mis en place dans les halls d'accueil de chacune des mairies du territoire et dans des lieux clés (hôpitaux, centres commerciaux…).
- ✓ Le délégataire sera présent chaque année avec un stand au salon des seniors pour les aider à mieux appréhender l'offre de transport et lever les freins à son utilisation.
- ✓ Une fois par an, le délégataire animera un atelier « Osons le bus » ciblé sur les personnes à mobilité réduite. Cet atelier sera organisé avec Vienne Condrieu Agglomération, la presse et les associations compétentes.
- ✓ Le délégataire assurera une présence itinérante sur le territoire à la conquête de nouveaux utilisateurs et pour échanger avec ses clients.

☑ Capter les nouveaux arrivants :

- ✓ En partenariat avec la Poste, le délégataire identifiera les nouveaux arrivants sur le territoire.
- ✓ Dès leur emménagement, un courrier de bienvenue leur sera adressé avec le détail de l'offre de mobilité disponible à partir de leur commune.
- ✓ Ce courrier les invitera à venir retirer une carte gratuite chargée d'un titre journée et leur proposera des réductions pour d'autres services (location de vélos, autopartage…).
- ✓ Il s'agira également de mettre en avant, auprès des professionnels de santé, la qualité de l'offre de transport dans l'agglomération et en particulier vers les établissements de soin, pour encourager et faciliter leur installation sur le territoire.

☑ Accompagner la reprise de l'emploi :

- ✓ Une formation sera délivrée aux conseillers Pôle Emploi et aux agents volontaires de la Mission Locale pour qu'ils soient prescripteurs du réseau et en capacité de proposer des solutions aux demandeurs.
- ✓ Chaque année, deux ateliers de mobilité seront organisés pour former les demandeurs à l'utilisation du réseau et un mois d'abonnement gratuit sera offert aux personnes retrouvant un emploi.

☑ Accompagner les scolaires :

- ✓ Le passage en 6ème marque une première rupture dans les habitudes de mobilité de beaucoup de jeunes.
- ✓ Pour bien les préparer à ce changement, le délégataire interviendra chaque année auprès des élèves de CM2 des établissements scolaires du territoire.
- ✓ Cette intervention d'une demi-journée comprendra une sensibilisation pédagogique, un déplacement en bus et la visite de la plate-forme de mobilité de Pont-Evêque.
- ✓ Un « passeport L'va », conçu pour partager les bons gestes leur sera distribué, ainsi qu'un petit cadeau à l'image du réseau.

☑ Séduire les touristes :

- ✓ Le délégataire éditera un flyer synthétique de l'offre de mobilité du territoire à l'attention des visiteurs hébergés dans les hôtels du territoire.
- ✓ Ce document mettra en valeur le réseau et les innovations qui en facilitent l'accès telles que l'application mobile, le ticket SMS et le Tickizz (digitalisation des titres de transport).

☑ Assurer la promotion de la marque :

- ✓ L'va sera partenaire de Jazz à Vienne qui est un événement incontournable du territoire. Chaque année, deux véhicules seront intégralement habillés aux couleurs du festival.
- ✓ Le réseau participera chaque année à la journée du transport public. Des spots radios seront diffusés pour proposer aux habitants de tester gratuitement le réseau ce jour-là. Divers jeux et animations seront organisés.
- ✓ L'va maintiendra un partenariat solidaire avec la Croix Rouge pour l'opération « Un Noël pour tous ».

Toutes ces mesures seront mises en œuvre sur la période 2022-2028 et seront complétées par la communication institutionnelle de Vienne Condrieu Agglomération (site internet, AggloMag…) et des communes, ainsi que via des articles dans la presse locale.

Le dispositif pourra être enrichi et adapté au fil du temps pour tenir compte du succès ou de l'insuccès des différentes mesures et pour tenir compte de l'évolution des technologies et des habitudes de la clientèle et de la population.

Il sera complété et enrichi plus en profondeur à l'occasion de la remise en concurrence du contrat de délégation de service public qui aura lieu en 2028.

Actions associées :

- ☑ A13 : Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de positionnement de P+R.
- ☑ B3 : Accroître et optimiser l'offre de services.
- ☑ B4 : Développer le MaaS (ou service de mobilité intégrée) et rendre plus accessible l'information multimodale.
- ☑ B5 : Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars.
- ☑ B6 : Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports en commun pour les PMR.
- ☑ B8 : Etudier la faisabilité d'intégration des TC et des modes actifs sur les ponts existants, les réhabilitations et les créations d'ouvrage.
- ☑ B11 : Accentuer la promotion et le recours au covoiturage.
- ☑ B12 : Améliorer l'offre de transport à la demande (TAD).
- ☑ B13 : Rationnaliser, homogénéiser et optimiser le transport scolaire.
- ☑ C3 : Renforcer le caractère multimodal de la gare de Vienne.
- ☑ D2 : Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme.
- ☑ D3 : Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs.
- ☑ D4 : Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité scolaires.

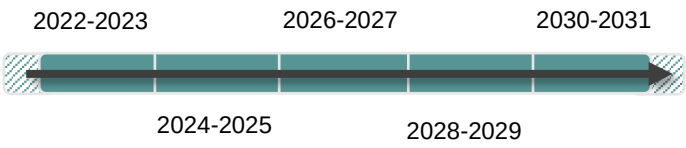
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Vienne Mobilités
- ☑ Communes.
- ☑ Inspection académique
- ☑ Etablissements scolaires
- ☑ Pôle Emploi
- ☑ Associations

Phasage :



Coûts :

Investissement	Fonctionnement
….. …..	Campagnes de communication (incluses dans la DSP) Campagnes de communication de VCA Temps.homme des services de VCA …..
-	30 k€ HT/an

Lien avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
-	-	X

Autres liens :

- ☑ Schéma de développement commercial de VCA

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
…. …..

Co-bénéfices :

…..
…..

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES

Points de vigilance/conditions de réussite :

RAS

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Effectivité et niveaux de déploiement des différentes mesures inscrites dans la fiche action

☑ De suivi de l'action

Fréquentation site Internet
Fréquentation application mobile
Fréquentation réseaux sociaux

VOLET D : TENDRE VERS UNE GOUVERNANCE PARTENARIALE ET UNE COMMUNICATION EFFICACE

Axe de travail : Mieux faire connaître l'offre existante et accompagner la population dans le changement de pratique	ACTION D.2 SENSIBILISER LES HABITANTS, FAIRE CONNAITRE ET TESTER LES MODES ALTERNATIFS A L'AUTOSOLISME

Objectif(s) :

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

Contexte :

La communication, la sensibilisation et la pédagogie auprès du grand public sur les alternatives à la voiture individuelle et sur la place de chaque mode dans l'espace public sont essentielles pour aider l'usager à choisir son itinéraire et son mode de déplacement et pacifier la coexistence des modes. C'est un levier pour faciliter les changements de comportement et pour sensibiliser au respect mutuel entre usagers des différents modes de transport.

Des actions existent déjà sur le territoire, comme la promotion du challenge régional mobilité (« Au travail, j'y vais autrement »), la participation à la semaine européenne de la mobilité ou les campagnes de communication sur le vélo.

Il convient de renforcer et de développer ce type d'action.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Pour augmenter l'impact des actions de sensibilisation, Vienne Condrieu Agglomération en augmentera le nombre et s'appuiera sur des relais locaux pour augmenter l'impact de chacune :

- ☑ Elaboration annuelle d'un programme d'animations locales à destination des habitants et des salariés.
- ☑ Mise en place d'un réseau de référents pour relayer et assurer la promotion des animations : dans les communes, dans les CCAS, via les missions locales, via Pôle emploi, dans les agences d'intérims, dans les établissements scolaires, dans les entreprises, etc.
- ☑ Déploiement de campagnes de communication globales pour encourager les changements de comportements, valoriser les usages partagés de l'espace public, valoriser des personnes éco mobiles…
- ☑ Déploiement de campagnes de communication pour faire connaître l'ensemble des services existants : réseau urbain, offre TER, navette L'va, service TPMR, vélos en libre-service, consignes vélos, offre d'autopartage, calculateur d'itinéraires Oùra, covoiturage avec Mov'Ici…
- ☑ Organisation de journées ou d'une semaine de tests de modes alternatifs : tests de VAE ou de vélos cargos, de trottinettes électriques…
- ☑ Lancement de campagnes promotionnelles d'essais des services existants : vélos en libre-service Fredo, autopartage Citiz, covoiturage Klaxit…

- ☑ Poursuite et développement des formations à la pratique (remise en selle, formation mobilité, lecture de plans de de fiches horaires, ateliers de réparations…) dont une partie ciblée spécifiquement sur les publics les plus précaires et plus défavorisées (difficultés de lecture, d'utilisation des outils informatiques…).
- ☑ Au vu des restrictions de circulation liées à la ZFEm de la métropole lyonnaise ou pouvant être imposées en cas d'épisode de pollution, communiquer régulièrement auprès des professionnels et du grand public afin d'accroître l'équipement en vignettes Crit'Air des véhicules (actuellement, ce taux est estimé entre 75% et 80% pour les départements du Rhône et de l'Isère (cf. action M.3.1.6 du PPA 3).
- ☑ Etc.

Actions associées :

- ☑ A5 : Encourager les employeurs à recourir à l'autopartage pour faciliter l'extension du parc et son usage par les particuliers.
- ☑ A13 : Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de positionnement de P+R.
- ☑ B2 : Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs.
- ☑ B3 : Accroître et optimiser l'offre de services.
- ☑ B4 : Développer le MaaS (ou service de mobilité intégrée) et rendre plus accessible l'information multimodale.
- ☑ B9 : Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre.
- ☑ B10 : Réaliser un plan piéton et initier sa mise en œuvre.
- ☑ B11 : Accentuer la promotion et le recours au covoiturage.
- ☑ B12 : Améliorer l'offre de transport à la demande (TAD).
- ☑ B13 : Rationnaliser, homogénéiser et optimiser le transport scolaire.
- ☑ C7 : Créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage.
- ☑ D1 : Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va.
- ☑ D3 : Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs.
- ☑ D4 : Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité scolaires.
- ☑ D5 : Faire du comité de partenaires une vraie instance d'échanges et de progrès.

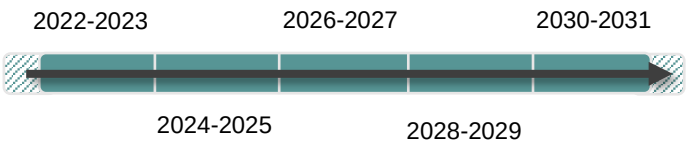
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Communes
- ☑ Région Auvergne-Rhône-Alpes
- ☑ Vienne Mobilités
- ☑ Autres opérateurs de services de transport/mobilité
- ☑ Associations (Club Léo Lagrange…)
- ☑ Citoyens

Phasage :



Coûts :

Investissement	Fonctionnement
….. …..	Campagnes de communication Temps.homme des services de VCA …..
-	40 k€ HT/an

Lien avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
-	X	X[1]

Autres liens :

- ☑ PPA 3
- ☑ Schéma de développement commercial de VCA

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
…. …..

Co-bénéfices :

Economie financière pour les ménages

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

(E) Privilégier l'évitement des déplacements motorisés, en particulier pour les déplacements domicile-travail (encourager le télétravail, les visio-conférences, les modes doux, …)

Points de vigilance/conditions de réussite :

RAS

[1] *Enjeu n°1 relatif à l'amélioration de la qualité de l'air et enjeu n°2 relatif à la réduction des nuisances sonores.*

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Nombre de campagnes de communication menées

☑ De suivi de l'action

Nombre de bénéficiaires des tests
Part modale de l'autosolisme (si enquête EMC2)

VOLET D : TENDRE VERS UNE GOUVERNANCE PARTENARIALE ET UNE COMMUNICATION EFFICACE

Axe de travail :
Mieux faire connaître l'offre existante et accompagner la population dans le changement de pratique

ACTION D.3

INCITER ET SOUTENIR LA REALISATION DE PLANS DE MOBILITE EMPLOYEURS

Objectif(s) :

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

Contexte :

Les plans de mobilité constituent des outils essentiels pour le management local de la mobilité des habitants et visiteurs (actifs, public scolaire, clientèles…).

A travers la sensibilisation des actifs et scolaires au sein de leur structure/établissement, ils sont à la fois des outils de concertation et d'actions. Ils représentent dans ce sens les relais du PDM de Vienne Condrieu Agglomération et contribuent à atteindre les objectifs d'une mobilité moins génératrice de nuisances et davantage respectueuse de l'environnement.

Depuis le 1er janvier 2020, la loi impose aux entreprises de plus de 50 salariés travaillant sur un même site d'insérer dans leurs négociations salariales obligatoires (NAO) avec les partenaires sociaux un volet mobilité. Des accords doivent être trouvés au cas par cas sur la manière dont l'employeurs s'engage pour faciliter les trajets de ses salariés : aménagements d'horaire ou d'équipe, télétravail, facilitation de l'usage du vélo ou du covoiturage, prise en charge d'une partie des frais... Si, dans une entreprise, aucun accord n'est trouvé, alors l'entreprise sera tenue de mettre en place un plan de mobilité, c'est-à-dire de décider et présenter quels dispositifs elle met en place, en particulier concernant le soutien aux modes propres (covoiturage, vélo) et concernant la prise en charge des frais de transport des salariés, au-delà des seuls transports en commun.

Sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération, plusieurs entreprises et administrations se sont lancées dans une démarche de plan de mobilité entreprise.

Pour que le PDM puisse atteindre ses objectifs de report modal, il convient de créer une dynamique locale dans la réalisation de PDMe, en particulier auprès des employeurs obligés (publics et privés) et au niveau des zones d'activités.

L'agglomération compte 88 établissements de plus de 50 salariés, dont 61, soit près de 70%, sont des entreprises, avec une forte concentration sur les villes de Vienne et Chasse-sur-Rhône.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Par l'entremise de son délégataire en charge du réseau de transports urbains, Vienne Condrieu Agglomération mettra en place sur la période 2022-2028 un dispositif d'accompagnement opérationnel et dans la durée, segmenté en fonction de la maturité des entreprises sur le sujet de la mobilité, afin de valoriser l'ensemble des solutions de mobilité du territoire et favoriser la promotion et l'utilisation des modes de mobilités durables.

Ce dispositif fonctionnera en trois temps, avec d'abord de la sensibilisation, suivie dans les entreprises volontaires de l'élaboration d'un diagnostic et d'une phase d'expérimentation.

La sensibilisation sera gérée de manière classique par la diffusion aux entreprises d'une plaquette d'informations présentant l'offre de mobilité et par l'organisation d'une rencontre annuelle avec les entreprises et avec les représentants institutionnels du territoire (Agglomération, Communes, CCI…). Cette rencontre permettra de sensibiliser les entreprises aux questions relatives à la mobilité durable et d'identifier celles qui seront motivées pour relancer une démarche, puis de faire du partage d'expérience entre les acteurs. Cette rencontre sera une occasion de valoriser les initiatives des entreprises en termes de mobilité. Il est attendu de cet échange de bonnes pratiques qu'il provoque une stimulation des entreprises et crée un réseau de prescripteurs « Mobilités ».

Il sera proposé aux employeurs concernés par l'obligation d'élaborer un diagnostic flash de leur mobilité sur la base des temps de trajet de leurs collaboratrices et collaborateurs afin de préparer ce volet mobilité de leurs négociations. Il est prévu l'élaboration de 18 diagnostics sur la période 2022-2028, soit trois par an en moyenne.

En phase d'expérimentation, des offres d'essais et de découverte (mise à disposition des employeurs de titres de voyages…) seront proposés par Vienne Mobilités et par Vienne Condrieu Agglomération pour permettre à l'entreprise et à ses collaborateurs d'essayer d'autres modes de déplacement que la voiture en solo.

Vienne Condrieu Agglomération poussera à la réalisation de plans de mobilité inter-entreprises dans les secteurs où une telle démarche fera sens et sera susceptible d'enclencher une dynamique et de générer des impacts significatifs (Espace Saint-Germain…). Elle cofinancera ces démarches à hauteur de 50% maximum du reste à charge.

Par ailleurs, elle conseillera et accompagnera de son expertise les entreprises qui souhaiteront aller plus loin dans la démarche d'élaboration de leur PDMe (réalisation d'une enquête de mobilité, concertation interne…) ou dans la mise en œuvre d'actions internes.

Dans un souci de cohérence et d'exemplarité, elle réactivera son propre plan de mobilité interne.

L'agglomération contribuera à la valorisation des démarches écoresponsables engagées par les entreprises (AggloMag, site Internet…) et se tiendra à leur écoute pour recenser leurs besoins et réfléchir ensemble à l'amélioration de l'offre de service en faveur des actifs.

Actions associées :

- ☑ A4 : Optimiser, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules des employeurs publics et privés.
- ☑ A5 : Encourager les employeurs à recourir à l'autopartage pour faciliter l'extension du parc et son usage par les particuliers.
- ☑ A7. Définir et initier la mise en œuvre d'un plan d'action destiné à réduire les impacts des activités logistiques et de livraison
- ☑ A8 : Faciliter déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire.
- ☑ A10 : Valoriser la zone multimodale industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône.
- ☑ A11 : Valoriser le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal en développant sa fonction logistique.
- ☑ B3 : Accroître et optimiser l'offre de services.
- ☑ B4 : Développer le MaaS (ou service de mobilité intégrée) et rendre plus accessible l'information multimodale.
- ☑ B9 : Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre.
- ☑ B10 : Réaliser un plan piéton et initier sa mise en œuvre.

- ☑ B11. Accentuer la promotion et le recours au covoiturage.
- ☑ B12. Améliorer l'offre de transport à la demande (TAD).
- ☑ C3. : Renforcer le caractère multimodal de la gare de Vienne.
- ☑ C7 : Créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage.
- ☑ D1 : Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va.
- ☑ D2 : Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme.
- ☑ D4 : Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité scolaires.
- ☑ D5 : Faire du comité de partenaires une vraie instance d'échanges et de progrès.

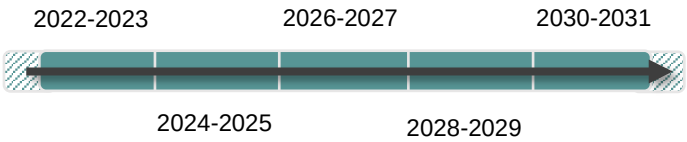
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération
- ☑ Employeurs publics et privés.

Partenaire(s) :

- ☑ Vienne Mobilités
- ☑ Autres opérateurs de services de transport/mobilité
- ☑ Communes
- ☑ CCI Nord-Isère

Phasage :



Coûts :

Investissement	Fonctionnement
....	Dispositif d'accompagnement (inclus dans la DSP) Temps.homme des services de VCA .....
-	10 k€ HT/an

Lien avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
-	X	X[1]

Autres liens :

☑ …

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
Santé et bien-être des salariés …..

Co-bénéfices :

Attractivité économique du territoire

…..

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES

Points de vigilance/conditions de réussite :

La réussite de l'action dépend aussi de l'implication des employeurs publics et privés du territoire.

[1] *Enjeu n°1 relatif à l'amélioration de la qualité de l'air et enjeu n°2 relatif à la réduction des nuisances sonores.*

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Mise en œuvre du dispositif d'accompagnement

☑ De suivi de l'action

Nombre d'entreprises participant aux réunions de sensibilisation
Nombre de diagnostics réalisés
Nombre d'établissements scolaires participant à la démarche

VOLET D : TENDRE VERS UNE GOUVERNANCE PARTENARIALE ET UNE COMMUNICATION EFFICACE

Axe de travail :
Mieux faire connaître l'offre existante et accompagner la population dans le changement de pratique

ACTION D.4

INCITER ET SOUTENIR LA REALISATION DE PLANS DE MOBILITE SCOLAIRES

Objectif(s) :

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

Contexte :

Au quotidien, l'accompagnement en voiture des enfants scolarisés pose des problèmes de congestion, de sécurité aux abords des établissements et de pollution alors qu'une bonne partie de ces déplacements sont des déplacements de courte distance qui pourraient être réalisées en modes doux et en transports collectifs.

Pour limiter les impacts, pour sensibiliser la population et en particulier les plus jeunes à l'écomobilité et pour des raisons de santé publique (réduire l'inactivité et ses conséquences négatives : prise de poids, stress…), différentes actions ont été menées par le passé (lancement de pedibus, sensibilisation[1]…) mais leur impact est resté limité et il s'est souvent avéré difficile de pérenniser les actions les plus concrètes et opérationnelles (pedibus par exemple).

Compte tenu des enjeux et en application des dispositions de l'article L.1214-2 modifié par la loi d'orientation des mobilités, l'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires est un des enjeux du plan de mobilité.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Vienne Condrieu Agglomération incitera et soutiendra la réalisation de plans de mobilité scolaires dans les établissements, en lien avec les communes volontaires.

La démarche sera adaptée aux besoins de chaque établissement, à ses problématiques et à l'âge des élèves (écoles, collèges et lycées). Elle pourra être globale ou ciblée.

La démarche d'accompagnement comprendra tout ou partie des actions suivantes :

- ☑ Concertation amont avec la direction, les enseignants, les parents d'élèves et les élèves pour connaître les problèmes rencontrés et les attentes.
- ☑ Enquête sur les modes d'accès des élèves et des enseignants, sur les difficultés rencontrées, sur les attentes, sur les freins à lever, sur les encouragements à imaginer…
- ☑ Réflexions sur les conditions d'accès à l'établissement (sécurité routière, confort, détection de points noirs…) par les modes alternatifs.
- ☑ Encouragement à l'utilisation des modes actifs lors des sorties scolaires (marche à pied, bus urbain, vélo…) et appel le cas échéant à des associations spécialisées pour les accompagner
- ☑ Etc.

[1] *Vienne Condrieu Agglomération cofinance depuis 2022 la réalisation d'un challenge scolaire qui aura lieu pendant trois vendredis du mois de mai dans les établissements volontaires. La prestation d'animation a été confiée à l'Ageden.*

Cette démarche aura vocation à aboutir à la mise en œuvre d'actions concrètes, telles que par exemple :

- ☑ Sensibilisation à l'écomobilité scolaire, au risque routier, aux bonnes pratiques de déplacement…
- ☑ Création ou renforcement des conditions de stationnement pour les vélos dans les établissements scolaires.
- ☑ Organisation de séances de formation.
- ☑ Traitement des points noirs de sécurité routière.
- ☑ Mise en place d'aménagements cyclables.
- ☑ Amélioration ou création de circulations piétonnes.
- ☑ Mise en place de services de ramassage scolaire non motorisé dans les écoles primaires.
- ☑ Mise en place d'un service de covoiturage entre parents.
- ☑ Sécurisation d'arrêts de transport scolaire.
- ☑ Ajustement de la desserte en transport scolaire (si possible).
- ☑ Amélioration de l'accessibilité PMR.
- ☑ Réaménagement des abords de l'école.
- ☑ Création de rues écoles devant les établissements scolaires.
- ☑ Etc.

Certaines de ces actions pourront être mises en œuvre facilement et rapidement (sensibilisation, communication…). D'autres nécessiteront des partenariats, seront mises en œuvre par des tiers (les communes par exemple…) et feront probablement l'objet d'arbitrages (aménagements urbains…).

Ce type démarche aura donc aussi vocation à recenser des besoins et des pistes d'amélioration qui feront échos dans le cadre d'autres actions du PDM : développement des modes actifs (vélo et marche à pied), traitement des points d'insécurité routière, créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage, rationaliser, homogénéiser et optimiser le transport scolaire, poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics pour les PMR…

Actions associées :

- ☑ B3 : Accroître et optimiser l'offre de services.
- ☑ B4 : Développer le MaaS (ou service de mobilité intégrée) et rendre plus accessible l'information multimodale.
- ☑ B9 : Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre.
- ☑ B10 : Réaliser un plan piéton et initier sa mise en œuvre.
- ☑ B11. Accentuer la promotion et le recours au covoiturage.
- ☑ B12. Améliorer l'offre de transport à la demande (TAD).
- ☑ B13 : Rationnaliser, homogénéiser et optimiser le transport scolaire.
- ☑ C3. : Renforcer le caractère multimodal de la gare de Vienne.
- ☑ C7 : Créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage.
- ☑ D1 : Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va.
- ☑ D2 : Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme.
- ☑ D3 : Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs.
- ☑ D5 : Faire du comité de partenaires une vraie instance d'échanges et de progrès.

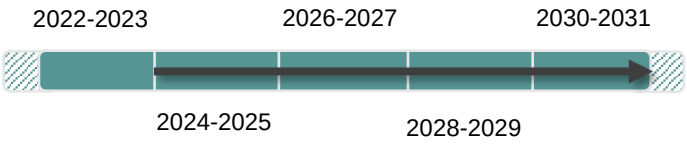
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération
- ☑ Etablissements scolaires

Partenaire(s) :

- ☑ Vienne Mobilités
- ☑ Autres opérateurs de services de transport/mobilité
- ☑ Communes
- ☑ Associations de parents d'élèves
- ☑ Inspection académique
- ☑ Ageden

Phasage :



Coûts :

Investissement	Fonctionnement
....	Dispositif d'accompagnement Mise en œuvre d'actions Co-financement d'actions Temps.homme des services de VCA .....
-	100 k€ HT/an

Lien avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
-	X	X

Autres liens :

- ☑ ...

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
Santé et bien-être des élèves et des enseignants Lutte conte l'inactivité Lutte contre l'obésité .....

	Co-bénéfices : …..

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

Si des aménagements urbains sont en projet :

- (E) Eviter l'artificialisation des sols
- (R) Sinon, utiliser un substrat n'imperméabilisant pas les sols
- (C) Le cas échéant, compenser la perte de surface imperméabilisée

Points de vigilance/conditions de réussite :

La réussite de l'action dépend aussi de l'implication des établissements scolaires, des communes et des parents d'élèves.

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action	☑ De suivi de l'action
Mise en œuvre du dispositif d'accompagnement	Nombre d'établissements scolaires accompagnés

VOLET D : TENDRE VERS UNE GOUVERNANCE PARTENARIALE ET UNE COMMUNICATION EFFICACE

Axe de travail :
Suivre et animer la politique de mobilité

ACTION D.5

FAIRE DU COMITE DE PARTENAIRES UNE VRAIE INSTANCE D'ECHANGES ET DE PROGRES

Objectif(s) :

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

Contexte :

Conformément aux dispositions de la LOM votée fin 2019, le Comité de Partenaires est une nouvelle instance de gouvernance de la mobilité qui a été créée par le législateur pour développer le dialogue entre les autorités organisatrices de mobilité, telles que Vienne Condrieu Agglomération, les employeurs et les associations d'usagers ou d'habitants.

Légalement, ce Comité doit être consulté :

- ☑ Au moins une fois par an.
- ☑ Avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité ou de la politique tarifaire.
- ☑ Avant toute évolution substantielle de la qualité des services ou de l'information des usagers mise en place.
- ☑ Avant toute instauration ou toute évolution du versement mobilité.
- ☑ Avant l'adoption du PDM.

Ses objectifs sont de permettre une meilleure compréhension des enjeux liés à la mise en place de services de mobilité et d'assurer un dialogue permanent entre les autorités organisatrices de la mobilité, les usagers ou habitants, et les employeurs qui sont à la fois financeurs, à travers les recettes et les impôts locaux (dont le versement mobilité) des services de mobilité mis en place.

Le Comité des Partenaires a été créé en mai 2021. Il est présidé par le Président de Vienne Condrieu Agglomération (ou son représentant) et regroupe les partenaires suivants :

- ☑ Pôle Emploi
- ☑ Association pour le Développement Economique de l'Isère Rhodanienne (ADEIR).
- ☑ CCI Nord Isère et CCI Métropole Saint-Etienne Roanne.
- ☑ Initiative Isère Vallée du Rhône.
- ☑ Hôpital Lucien Hussel de Vienne.
- ☑ Chambre des Métiers et de l'Artisanat du Rhône.
- ☑ Chambre d'Agriculture de Vienne.
- ☑ CCAS de Chasse-sur-Rhône, de Condrieu, de Pont-Evêque et de Vienne.
- ☑ Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT).
- ☑ Association des Paralysés de France (APF).

Le Comité des Partenaires émet un avis simple sur les thématiques sur lesquelles il est sollicité.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Vienne Condrieu Agglomération fera de ce Comité des Partenaires une instance de dialogue constructif entre elle et les acteurs du territoire :

- ☑ Identification d'axes de progrès.
- ☑ Identification de besoins non satisfaits.
- ☑ Sensibilisation aux enjeux de mobilité.
- ☑ Sollicitation de collaborations réciproques.
- ☑ Recueil d'avis sur des projets à l'étude.
- ☑ Point sur l'avancement des actions du PDM.
- ☑ Etc.

Actions associées :

- ☑ B3 : Accroître et optimiser l'offre de services.
- ☑ B4 : Développer le MaaS (ou service de mobilité intégrée) et rendre plus accessible l'information multimodale.
- ☑ B5 : Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars.
- ☑ B8 : Etudier la faisabilité d'intégration des TC et des modes actifs sur les ponts existants, les réhabilitations et les créations d'ouvrage.
- ☑ B11 : Accentuer la promotion et le recours au covoiturage.
- ☑ B12 : Améliorer l'offre de transport à la demande (TAD).
- ☑ D3 : Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs.
- ☑ D6 : Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre des actions du PDM.

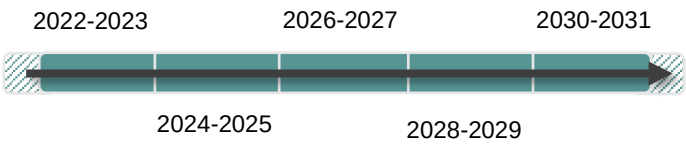
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Comité des Partenaires

Phasage :



Coûts :

Investissement	Fonctionnement
....	Temps.homme des services de VCA .....
-	2 k€ HT/an

Lien avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
-	-	-

Autres liens :

☑ ...

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
....

Co-bénéfices :

.....

.....

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES

Points de vigilance/conditions de réussite :

RAS

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

☑ De suivi de l'action

Nombre annuel de réunions du Comité des Partenaires

VOLET D : TENDRE VERS UNE GOUVERNANCE PARTENARIALE ET UNE COMMUNICATION EFFICACE

Axe de travail :
Suivre et animer la politique de mobilité

ACTION D.6

PILOTER ET EVALUER EN CONTINU LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS DU PDM

Objectif(s) :

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

Contexte :

Une évaluation des actions du PDU révisé en 2012 a été menée en décembre 2017. Ce bilan des actions à 5 ans a été réalisé par l'Agence d'urbanisme de l'aire Métropolitaine Lyonnaise. Ce bilan quantitatif et qualitatif s'appuyait sur premiers indicateurs définis dans un observatoire du PDU et de la sécurité routière de Vienne Agglo. Ainsi, l'objectif est d'engager une nouvelle dynamique autour du PDM en s'appuyant sur les initiatives et les organisations déjà mises en place.

Vienne Condrieu Agglomération a constitué un observatoire afin de suivre l'ensemble de ses actions menées sur son territoire pour l'intégralité de ses compétences permettant d'alimenter le projet d'Agglomération et les rapports d'activités.

Quelques indicateurs globaux ont été déterminés pour le volet mobilité. Ces indicateurs ne suffisent pas pour suivre et évaluer l'ensemble des actions constituant le Plan de Mobilité. En effet, Il est nécessaire de s'appuyer sur des indicateurs de moyens et de résultats attribués à chaque action du PDM pour assurer le suivi et l'évaluation.

Par ailleurs, conformément aux dispositions de la LOM votée fin 2019, une nouvelle instance de gouvernance de la mobilité a été créé en mai 2021 : le Comité des Partenaires. Son rôle est d'assurer un dialogue permanent entre les autorités organisatrices de la mobilité, les usagers ou habitants, et les employeurs. Il est présidé par le Président de Vienne Condrieu Agglomération (ou son représentant). Le comité de suivi sera mobilisé dans le cadre de l'avancement des actions du PDM.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le suivi et l'évaluation du PDM sont les vecteurs de la réussite du plan d'actions. Grâce à la définition d'indicateurs clairs, lisibles et mis à jour, Vienne Condrieu Agglomération en lien avec ses partenaires aura une vision précise de l'avancement et de la bonne application des actions ainsi que des difficultés rencontrées dans la mise en œuvre.

- ☑ Le suivi :

Un groupe technique (les services, les partenaires et le groupe mobilité du Conseil de développement) de suivi du PDM devra se constituer et se réunira périodiquement pour balayer l'avancement de l'ensemble des actions. Il sera force de proposition pour enrichir les actions et lever les freins à la mise en œuvre. Ce groupe technique pourra intégrer des membres du groupe technique de suivi du PLH et du PCAET.

La commission mobilité de Vienne Condrieu Agglomération est l'instance qui a suivi les grandes étapes du PDM et qui suivra l'avancement des actions. Une présentation des éléments de suivi sera organisée chaque année ce qui permettra à la commission d'apprécier et d'ajuster la mise en œuvre des actions.

Au-delà du groupe technique et de la commission mobilité, le comité des partenaires sera mobilisé dans le cadre de l'avancement des actions du PDM.

- ☑ **L'observatoire de la mobilité :**

Pour permettre ce suivi, les indicateurs identifiés pour chaque action permettront de créer un outil de suivi du PDM. Cet outil devra être alimenté et mise à jour régulièrement. Il pourra également servir à l'évaluation environnementale du PDM. L'ensemble des indicateurs seront donc regroupés dans un observatoire de la mobilité. L'objectif est de repartir de l'observatoire déjà mis en place à l'échelle de Vienne Condrieu Agglomération pour l'ensemble de ses actions, de l'étoffer et de l'alimenter. L'agglomération devra se tourner vers ses partenaires et vers les communes pour obtenir un certain nombre de données.

L'observatoire de la mobilité permettra au groupe technique mobilité d'alimenter un rapport intermédiaire qui facilitera le suivi du PDM. Ces éléments permettront d'alimenter le PCAET et le PLH, ainsi que l'évaluation environnementale.

- ☑ **Réalisation d'enquêtes mobilité certifiées CEREMA (EMC²)**

Pour bâtir une politique publique en matière de mobilité, les enquêtes sur la mobilité et les déplacements peuvent être un outil précieux. Pour élaborer des stratégies adaptées, les Enquêtes Mobilité Certifiées Cerema (EMC²) permettent d'avoir une vision globale des déplacements à l'échelle d'un territoire. Aussi, afin de mesurer finement l'évolution des pratiques de mobilité, la réalisation d'une enquête mobilité sur l'ensemble du territoire de l'agglomération pourra être envisagée avant l'achèvement du présent PDM (2028-2030). Un appui par le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, la mobilité et l'aménagement) sera nécessaire pour la conception de la méthodologie, l'appui à la réalisation et l'analyse des données.

- ☑ **L'évaluation :**

L'article L1214-8 du Code des Transports stipule que le PDM doit faire l'objet d'une évaluation tous les 5 ans. L'évaluation du PDM sera effectué par Vienne Condrieu Agglomération. Cette évaluation pourra aboutir à la révision à terme du PDM. L'objectif de l'évaluation est de faire le point sur l'impact du PDM avec l'ensemble des partenaires avec un recul de 5 ans.

Cette évaluation se basera sur le tableau de bord de suivi des actions et prendra en compte les études menées dans le cadre du plan d'actions, les impacts des actions sur les parts modales et les usages et l'évaluation environnementale.

Actions associées :

- ☑ D5 : Faire du comité de partenaires une vraie instance d'échanges et de progrès

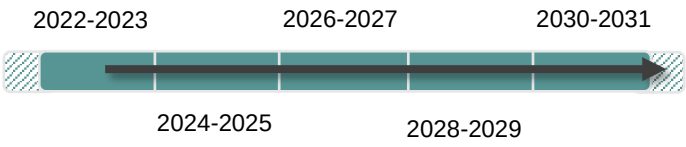
Pilote(s)/porteur(s) de l'action :

- ☑ Vienne Condrieu Agglomération

Partenaire(s) :

- ☑ Comité des Partenaires
- ☑ Groupe mobilité du Conseil de développement
- ☑ Région Auvergne Rhône Alpes
- ☑ Départements
- ☑ Communes
- ☑ Etat
- ☑ ADEME
- ☑ Acteurs économiques
- ☑ Cerema

Phasage :



Les instances de suivis devront être mises en place dès l'approbation du PDM.

Coûts :

Investissement	Fonctionnement
Réalisation de l'enquête EMC²	Accompagnement d'un prestataire extérieur pour l'aide au suivi
100 k€	5 k€ HT/an

Lien avec les autres démarches :

Liens avec les autres plans		
PLH	PCAET	Plan Santé
X	X	X

Autres liens :

☑ …

Impacts environnementaux :

Réduction de consommations énergétiques

- - -		-		+		+ + +

Réduction des GES

- - -		-		+		+ + +

Amélioration de la qualité de l'air

- - -		-		+		+ + +

Autres impacts
Cadre de vie, bien être

Co-bénéfices :

Santé

Mesures « Eviter, Réduire, Compenser » proposées pour limiter les impacts du programme d'actions :

(Préconisations formulées dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique) :

Aucune mesure ERC proposée à ce stade de l'EES

Points de vigilance/conditions de réussite :

Collecter les éléments permettant de renseigner les indicateurs.

Indicateurs

☑ De réalisation de l'action

Mise en œuvre de l'outil de suivi
Mise en place des instances de suivi et d'évaluation
Réalisation de l'évaluation à mi-parcours du PDM
Réalisation des Enquêtes Mobilité Certifiées CEREMA (EMC²)

☑ De suivi de l'action

Nombre de réunions en groupe technique de suivi
Nombre de réunions avec le Comité des Partenaires
Publication des rapports annuels

10 GLOSSAIRE

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité

AURA : Auvergne Rhône Alpes

CAPI : Communauté d'Agglomération Porte Isère

CCI : Chambre de commerce et d'industrie

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CNR : Compagnie Nationale du Rhône

CO_2 : Dioxyde de carbone

COVNM : Composés Organiques Volatiles Non-Méthaniques

CQA : Certificats de Qualité de l'Air

DOO : Document d'orientations et d'objectifs

DREAL : Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

DSP : Délégation de services publics

EMD : Enquête ménage-déplacement

EPCI : Établissement public de coopération intercommunale

ERP : Etablissement recevant du public

GES : Gaz à effet de serre

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

INTERLUD : programme Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable

LOM : Loi d'orientation des mobilités

MAAS : Mobility as a service

NOx : Oxyde d'azote

ORHANE : L'observatoire régional des nuisances environnementales

PAI : Plan d'action intermodalité

PAVE : Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics

PCAET : Plan Climat Air-Énergie Territorial

PDM : Plan de mobilité

PDU : Plan de déplacement urbain

PEM : Pôle d'échange multimodal

PL : Poids lourds

PLH : Plan local de l'habitat

PLU : Plan local d'urbanisme

PLUi : Plan local d'urbanisme intercommunal

PMR : Personne à mobilité réduite

PNSE : Plan National Santé Environnement

PPA : Plan de protection de l'atmosphère

P+R : Parking relais

RD : Route départementale

RGC : Route à Grande Circulation

RN : Route nationale

SCoT : Schéma de cohérence territorial

SDA : Schéma directeur d'accessibilité

SMTAML : Syndicat Mixte des Transports de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise

SNCF : Société nationale des chemins de fer français

SYDER : Syndicat Départemental d'Energies du Rhône

SYTRAL : Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise

TAD : Transport à la demande

TC : Transport en commun

TE38 : Territoire d'Energie Isère

TER : Train express régional

VTC : Voiture de transport avec chauffeur

VP : Véhicules de particuliers

VUL : Véhicules utilitaires légers

ZA : Zone d’activité

ZFEm : Zone à Faibles Émissions mobilité

ANNEXES

IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX DES ACTIONS

Action	Impacts
Action A.1 : Travailler à la réduction des vitesses sur les grands axes circulés	Réduction de consommations énergétiques - - - | - | + | + + + Réduction des GES - - - | - | + | + + + Amélioration de la qualité de l'air[1] - - - | - | + | + + + Autres impacts Impacts positifs sur le bruit …..
Action A.2 : Protéger les établissements recevant un public sensible exposé aux nuisances	Réduction de consommations énergétiques - - - | - | + | + + + Réduction des GES - - - | - | + | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | - | + | + + + Autres impacts Réduction des nuisances liées au bruit et la qualité de vie

[1] *Les effets de la mesure ont un impact global limité mais assez marqué localement, au droit des sections concernées.*

Action A.3 : Poursuivre le verdissement de la flotte de véhicules du réseau de transports en commun	Réduction de consommations énergétiques - - - | - | + | + + + Réduction des GES - - - | - | + | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | - | + | + + + Autres impacts Impacts positifs sur le bruit (véhicules électriques, GNV…). …..
Action A.4 : Optimiser, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules des employeurs publics et privés	Réduction de consommations énergétiques - - - | - | + | + + + Réduction des GES - - - | - | + | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | - | + | + + + Autres impacts Impacts positifs sur le bruit (véhicules électriques, GNV…). …..

Action A.5 : Encourager les employeurs à recourir à l'autopartage pour faciliter l'extension du parc et son usage par les particuliers	Réduction de consommations énergétiques - - - | | - | | **+** | | + + + Réduction des GES - - - | | - | | **+** | | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | | - | | **+** | | + + + Autres impacts Impacts positifs sur le bruit (véhicules électriques…).
Action A.6 : Etudier la faisabilité de réduire le trafic de transit poids lourd	Réduction de consommations énergétiques - - - | | - | | **+** | | + + + Réduction des GES - - - | | - | | **+** | | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | | - | | **+** | | + + + Autres impacts Réduction des nuisances liées au bruit et la qualité de vie
Action A.7 : Définir un plan d'actions en matière de logistique urbaine (du dernier km)	Réduction de consommations énergétiques - - - | | - | | + | **|** | + + + Réduction des GES - - - | | - | | + | | **+ + +** Amélioration de la qualité de l'air - - - | | - | | + | | **+ + +** Autres impacts Réduction des nuisances liées au bruit et la qualité de vie Augmentation de la sécurité

Action A.8 : Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire	Réduction de consommations énergétiques - - - | - | | + | | + + + Réduction des GES - - - | - | | + | | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | - | | + | | + + + Autres impacts Impacts positifs sur le bruit (véhicules électriques…).
Action A.9 : Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée	Réduction de consommations énergétiques - - - | - | | + | | + + + Réduction des GES - - - | - | | + | | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | - | | + | | + + + Autres impacts Réduction des nuisances liées au bruit et la qualité de vie

Action A.10 : Valoriser et développer le site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône	Réduction de consommations énergétiques - - - | | - | | + | | + + + Réduction des GES - - - | | - | | + | | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | | - | | + | | + + + Autres impacts Réduction des nuisances liées au bruit et la qualité de vie Amélioration de l'accessibilité du site et de la mobilité à proximité
Action A.11 : Conforter le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal	Réduction de consommations énergétiques - - - | | - | | + | | + + + Réduction des GES - - - | | - | | + | | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | | - | | + | | + + + Autres impacts Réduction des nuisances liées au bruit
Action A.12 : Accompagner la stratégie de gestion du stationnement à Vienne	Réduction de consommations énergétiques - - - | | - | | + | | + + + Réduction des GES - - - | | - | | + | | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | | - | | + | | + + +

	Autres impacts Réduction des nuisances liées au bruit et la qualité de vie
Action A.13 : Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de positionnement de P+R	**Réduction de consommations énergétiques** - - - | | - | | + | | + + + **Réduction des GES** - - - | | - | | + | | + + + **Amélioration de la qualité de l'air** - - - | | - | | + | | + + + **Autres impacts** Réduction des nuisances liées au bruit des flux et la qualité de vie
Action B.1 : Traiter les points d'insécurité routière	**Réduction de consommations énergétiques** - - - | | - | | + | | + + + **Réduction des GES** - - - | | - | | + | | + + + **Amélioration de la qualité de l'air** - - - | | - | | + | | + + + **Autres impacts** …
Action B.2 : Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs	**Réduction de consommations énergétiques** - - - | | - | | + | | + + + **Réduction des GES** - - - | | - | | + | | + + + **Amélioration de la qualité de l'air** - - - | | - | | + | | + + +

	Autres impacts Réduction des nuisances liées au bruit
Action B.3 : Accroître et optimiser l'offre de services	Réduction de consommations énergétiques - - - | - | + | + + + Réduction des GES - - - | - | + | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | - | + | + + + Autres impacts …
Action B.4 : Développer le MaaS (ou service de mobilité intégrée) et rendre plus accessible l'information multimodale	Réduction de consommations énergétiques - - - | - | + | + + + Réduction des GES - - - | - | + | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | - | + | + + + Autres impacts …
Action B.5 : Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars	Réduction de consommations énergétiques - - - | - | + | + + + Réduction des GES - - - | - | + | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | - | + | + + +

	Autres impacts …
Action B.6 : Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports en commun pour les PMR	Réduction de consommations énergétiques - - - | - | + | + + + Réduction des GES - - - | - | + | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | - | + | + + + Autres impacts -
Action B.7 : Poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics pour les PMR	Réduction de consommations énergétiques - - - | - | + | + + + Réduction des GES - - - | - | + | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | - | + | + + + Autres impacts -
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	Réduction de consommations énergétiques - - - | - | + | + + + Réduction des GES - - - | - | + | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | - | + | + + +

	Autres impacts …
Action B.9 : Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre	Réduction de consommations énergétiques - - - | | - | | + | | + + + Réduction des GES - - - | | - | | + | | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | | - | | + | | + + + Autres impacts Réduction des nuisances liées au bruit
Action B.10 : Valoriser la marche comme mode de déplacement	Réduction de consommations énergétiques - - - | | - | | + | | + + + Réduction des GES - - - | | - | | + | | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | | - | | + | | + + + Autres impacts Réduction des nuisances liées au bruit
Action B.11 : Accentuer la promotion et le recours au covoiturage	Réduction de consommations énergétiques - - - | | - | | + | | + + + Réduction des GES - - - | | - | | + | | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | | - | | + | | + + +

	Autres impacts …
Action B.12 : Améliorer l'offre de transport à la demande (TAD)	Réduction de consommations énergétiques - - - | | - | **[ ]** | + | | + + + Réduction des GES - - - | | - | **[ ]** | + | | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | | - | **[ ]** | + | | + + + Autres impacts …
Action B.13 : Rationnaliser, homogénéiser et optimiser le transport scolaire	Réduction de consommations énergétiques - - - | | - | | **[+]** | | + + + Réduction des GES - - - | | - | | **[+]** | | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | | - | | **[+]** | | + + + Autres impacts …..
Action C.1 : Privilégier l'urbanisation à proximité des réseaux des transports	Réduction de consommations énergétiques - - - | | - | | + | | **[+ + +]** Réduction des GES - - - | | - | | + | | **[+ + +]** Amélioration de la qualité de l'air - - - | | - | | + | | **[+ + +]**

	Autres impacts Réduction des nuisances
Action C.2 : Intégrer de manière raisonnée le stationnement autour des gares du territoire	**Réduction de consommations énergétiques** - - - | | - | | + | **+ + +** **Réduction des GES** - - - | | - | | + | **+ + +** **Amélioration de la qualité de l'air** - - - | | - | | + | **+ + +** **Autres impacts** Réduction des nuisances
Action C.3 : Renforcer le caractère multimodal de la gare de Vienne	**Réduction de consommations énergétiques** - - - | | - | | + | | **+ + +** **Réduction des GES** - - - | | - | | + | | **+ + +** **Amélioration de la qualité de l'air** - - - | | - | | + | | **+ + +** **Autres impacts** Réduction des nuisances et amélioration de la qualité de l'air
Action C.4 : Renforcer l'attractivité autour des gares du territoire	**Réduction de consommations énergétiques** - - - | | - | | + | | **+ + +** **Réduction des GES** - - - | | - | | + | | **+ + +** **Amélioration de la qualité de l'air** - - - | | - | | + | | **+ + +**

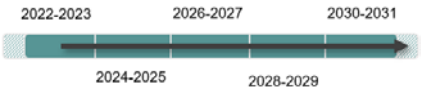
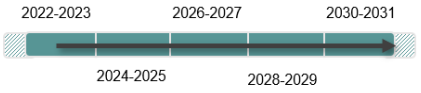
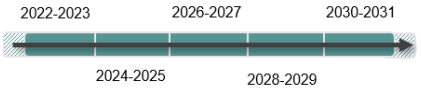
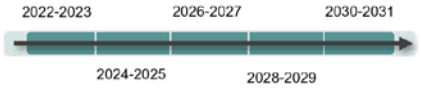
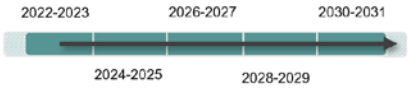
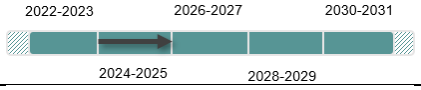
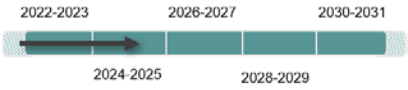
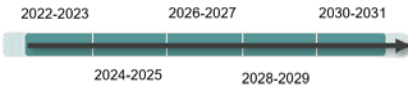
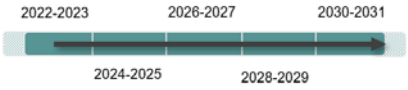
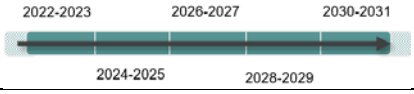
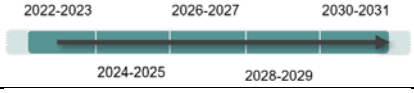
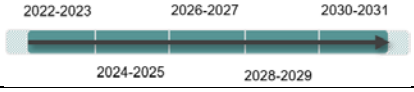
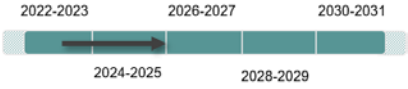
	Autres impacts Ville des courte distance, diminution des mobilité
Action C.5 : Harmoniser l'organisation du stationnement des véhicules sur l'espace public et dans le cadre de nouveaux projets d'aménagements ou en renouvellement urbain	**Réduction de consommations énergétiques** - - - | | - | | + | | + + + **Réduction des GES** - - - | | - | | + | | + + + **Amélioration de la qualité de l'air** - - - | | - | | + | | + + + **Autres impacts** Impact sur les nuisances et la qualité de vie
Action C.6 : Harmoniser le règlement dans les documents d'urbanisme et imposer des locaux vélos confortables dans les constructions neuves	**Réduction de consommations énergétiques** - - - | | - | | + | | + + + **Réduction des GES** - - - | | - | | + | | + + + **Amélioration de la qualité de l'air** - - - | | - | | + | | + + + **Autres impacts** Réduction des nuisances liées au bruit et la qualité de vie
Action C.7 : Créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage	**Réduction de consommations énergétiques** - - - | | - | | + | | + + + **Réduction des GES** - - - | | - | | + | | + + + **Amélioration de la qualité de l'air** - - - | | - | | + | | + + +

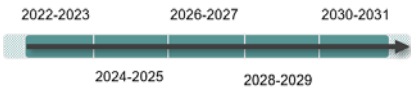
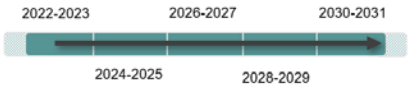
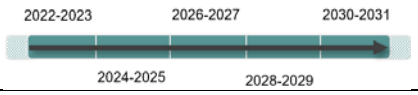
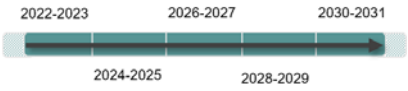
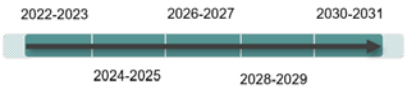
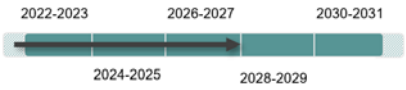
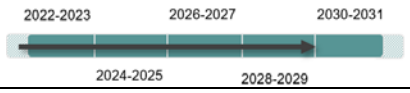
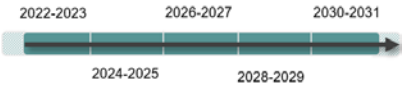
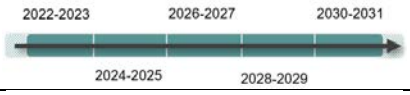
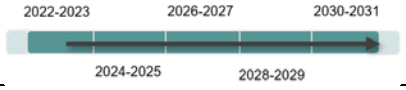
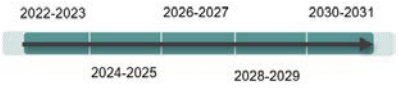
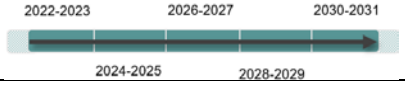
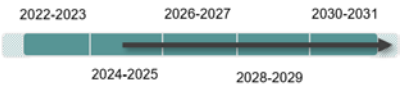
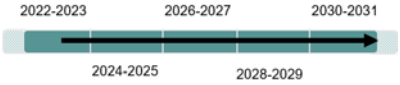
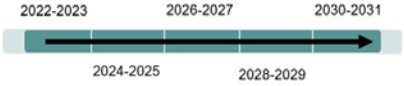
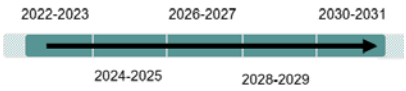
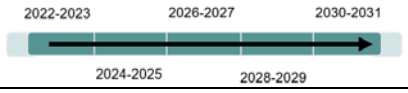
	Autres impacts Diminution des nuisances, qualité de vie, bien être
Action D.1 : Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va	Réduction de consommations énergétiques - - - | - | | **+** | | + + + Réduction des GES - - - | - | | **+** | | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | - | | **+** | | + + + Autres impacts ....
Action D.2 : Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme	Réduction de consommations énergétiques - - - | - | | + | **|** | + + + Réduction des GES - - - | - | | + | **|** | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | - | | + | **|** | + + + Autres impacts ...
Action D.3 : Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs	Réduction de consommations énergétiques - - - | - | | + | **|** | + + + Réduction des GES - - - | - | | + | **|** | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | - | | + | **|** | + + +

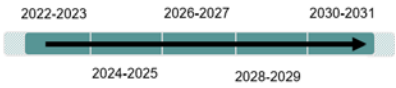
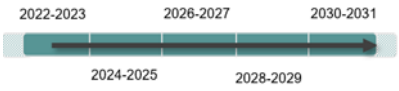
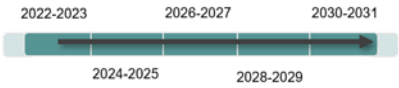
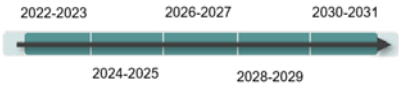
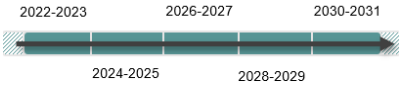
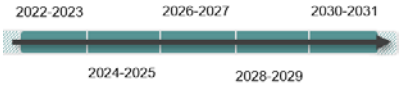
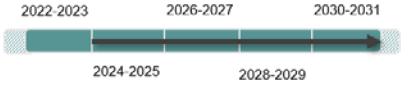
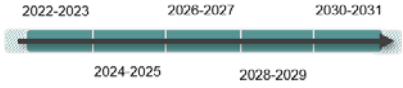
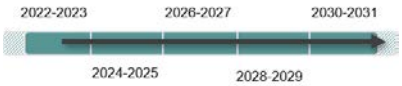
	Autres impacts Santé et bien-être des salariés …..
Action D.4 : Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité scolaires	Réduction de consommations énergétiques - - - | - | **+** | + + + Réduction des GES - - - | - | **+** | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | - | **+** | + + + **Autres impacts** Santé et bien-être des élèves et des enseignants Lutte conte l'inactivité Lutte contre l'obésité …..
Action D.5 : Faire du Comité de Partenaires une vraie instance d'échanges et de progrès	Réduction de consommations énergétiques - - - | - | **[ ]** | + | + + + Réduction des GES - - - | - | **[ ]** | + | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | - | **[ ]** | + | + + + **Autres impacts** ….
Action D.6 : Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre des actions du PDM	Impacts environnementaux : Réduction de consommations énergétiques - - - | - | **[ ]** | + | + + + Réduction des GES

	- - - | - | + | + + + Amélioration de la qualité de l'air - - - | - | + | + + + **Autres impacts** Cadre de vie, bien être

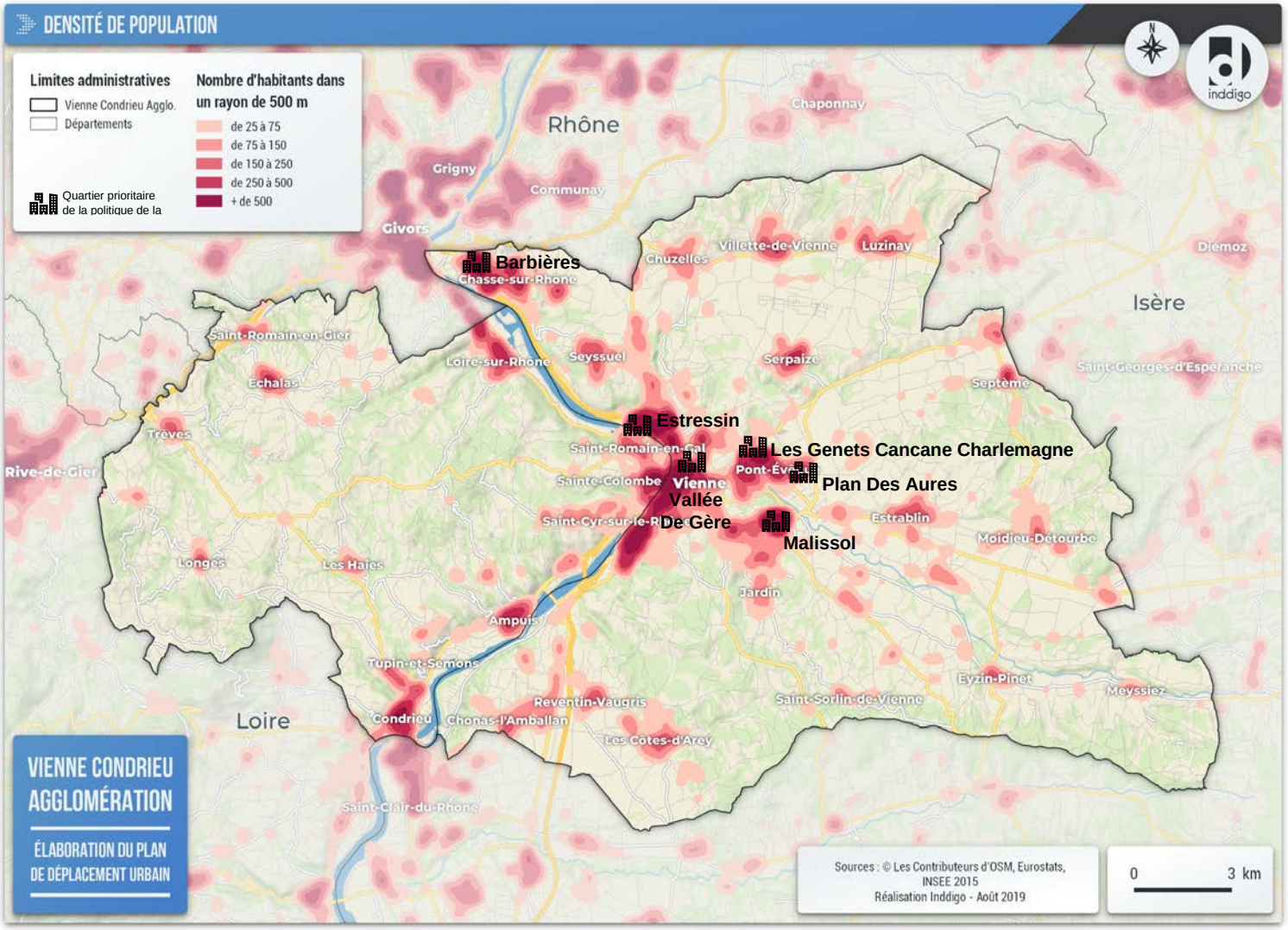
LIENS DU PLAN D'ACTIONS AVEC LES MESURES DE RENFORCEMENT DE LA COHESION SOCIALE ET TERRITORIALE

Action	Calendrier	Lien avec les mesures de renforcement de la cohésion sociale et territoriale
Action A.1: Travailler à la réduction des vitesses sur les grands axes circulés		
Action A.2: Protéger les établissements recevant un public sensible exposé aux nuisances		
Action A.3: Poursuivre le verdissement de la flotte de véhicules du réseau de transports en commun		
Action A.4: Optimiser, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules 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		
Action A.6: Etudier la faisabilité de réduire le trafic de transit poids lourd		
Action A.7: Définir un plan d'actions en matière de logistique urbaine (du dernier km)		
Action A.8: Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire		
Action A.9: Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée		
Action A.10: Valoriser et développer le site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône		
Action A.11: Conforter le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal		
Action A.12: Accompagner la stratégie de gestion du stationnement à Vienne		
Action A.13: Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de positionnement de P+R		

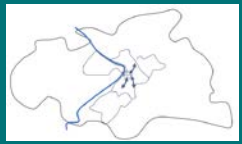
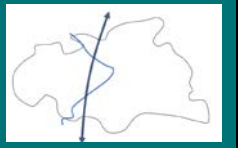
Action B.1: Traiter les points d'insécurité routière		
Action B.2: Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs		
Action B.3: Accroître et optimiser l'offre de services		
Action B.4: Développer le MaaS (ou service de mobilité intégrée) et rendre plus accessible l'information multimodale		
Action B.5: Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars		
Action B.6: Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports en commun pour les PMR		
Action B.7: Poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics pour les PMR		
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		
Action B.9: Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre		
Action B.10: Valoriser la marche comme mode de déplacement		
Action B.11: Accentuer la promotion et le recours au covoiturage		
Action B.12: Améliorer l'offre de transport à la demande (TAD)		
Action B.13: Rationnaliser, homogénéiser et optimiser le transport scolaire		
Action C.1: Privilégier l'urbanisation à proximité des réseaux des transports		
Action C.2: Intégrer de manière raisonnée le stationnement autour des gares du territoire		
Action C.3: Renforcer le caractère multimodal de la gare de Vienne		
Action C.4: Renforcer l'attractivité autour des gares du territoire		

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		
Action C.6: Harmoniser le règlement dans les documents d'urbanisme et imposer des locaux vélos confortables dans les constructions neuves		
Action C.7: Créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage		
Action D.1: Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va		
Action D.2: Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme		
Action D.3: Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs		
Action D.4: Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité scolaires		
Action D.5: Faire du Comité de Partenaires une vraie instance d'échanges et de progrès		
Action D.6: Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre des actions du PDM		

Localisation des quartiers prioritaires de la politique de la ville et densité de population



SYNTHESE DES ACTIONS PAR FLUX CONCERNES

Action	Flux en lien avec le cœur urbain 	Flux internes / inter communaux	Flux internes / extra communaux	Flux externes entrants et/ou sortants	Flux de transit 
Action A.1: Travailler à la réduction des vitesses sur les grands axes circulés					
Action A.2: Protéger les établissements recevant un public sensible exposé aux nuisances					
Action A.3: Poursuivre le verdissement de la flotte de véhicules du réseau de transports en commun					
Action A.4: Optimiser, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules 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					
Action A.6: Etudier la faisabilité de réduire le trafic de transit poids lourd					
Action A.7: Définir un plan d'actions en matière de logistique urbaine (du dernier km)					

Action A.8: Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire					
Action A.9: Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée					
Action A.10: Valoriser et développer le site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône					
Action A.11: Conforter le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal					
Action A.12: Accompagner la stratégie de gestion du stationnement à Vienne					
Action A.13: Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de positionnement de P+R					
Action B.1: Traiter les points d'insécurité routière					
Action B.2: Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs					
Action B.3: Accroître et optimiser l'offre de services					
Action B.4: Développer le MaaS (ou service de mobilité intégrée) et rendre plus accessible l'information multimodale					
Action B.5: Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars					
Action B.6: Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports en commun pour les PMR					
Action B.7: Poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics pour les PMR					
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					

Action B.9: Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre					
Action B.10 : Valoriser la marche comme mode de déplacement					
Action B.11: Accentuer la promotion et le recours au covoiturage					
Action B.12: Améliorer l'offre de transport à la demande (TAD)					
Action B.13: Rationnaliser, homogénéiser et optimiser le transport scolaire					
Action C.1: Privilégier l'urbanisation à proximité des réseaux des transports					
Action C.2: Intégrer de manière raisonnée le stationnement autour des gares du territoire					
Action C.3: Renforcer le caractère multimodal de la gare de Vienne					
Action C.4: Renforcer l'attractivité autour des gares du territoire					
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					
Action C.6: Harmoniser le règlement dans les documents d'urbanisme et imposer des locaux vélos confortables dans les constructions neuves					
Action C.7: Créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage					
Action D.1: Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va					
Action D.2: Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme					
Action D.3: Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs					

Action D.4: Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité scolaires					
Action D.5: Faire du Comité de Partenaires une vraie instance d'échanges et de progrès					
Action D.6: Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre des actions du PDM					

SYNTHESE DES ACTIONS, PILOTES & PARTENAIRES ASSOCIES, ET COUTS

Action	Pilotes et partenaires associés	Coûts
Action A.1: Travailler à la réduction des vitesses sur les grands axes circulés	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Etat ☑ DDT du Rhône ☑ DDT de l'Isère ☑ DREAL ☑ Région Auvergne-Rhône-Alpes ? ☑ Métropole de Lyon ☑ Communes ☑ ATMO AuRA ☑ Cerema/DterCE ☑ Exploitants routiers	**Investissement :** Etude exploratoire PPA 3 Etude de programmation Boulevard du Rhône Etudes complémentaires et maîtrise d'œuvre Travaux -**5 M€** **Fonctionnement :** -NC
Action A.2: Protéger les établissements recevant un public sensible exposé aux nuisances	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ ERPS ☑ ATMO ☑ DDT ☑ Communes	**Investissement :** Etude pour la définition de solutions d'aménagements sur les sites ERPS problématiques : => 25 k€HT Enveloppe travaux variables en fonction des ERPS traités et des actions menées **-300 à 500 K€HT** **Fonctionnement :** Moyens humains pour le suivi - **Non significatif**
Action A.3: Poursuivre le verdissement de la flotte de véhicules du réseau de transports en commun	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ ADEME ☑ Région Auvergne-Rhône-Alpes ☑ Vienne Mobilités ☑ Cars Faure ☑ Courriers Rhodaniens ☑ VFD	**Investissement :** **-NC** **Fonctionnement :** **-NC**
Action A.4: Optimiser, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules des employeurs publics et privés	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ CCI ☑ ADEME ☑ Employeurs privés ☑ Employeurs publics ☑ Opérateurs de distribution d'énergie	**Investissement :** **-NC** **Fonctionnement :** **-NC**
Action A.5: Encourager les employeurs à recourir à l'autopartage pour faciliter l'extension du parc et son usage par les particuliers	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Employeurs privés ☑ Employeurs publics ☑ Aménageurs et promoteurs immobiliers ☑ Communes ☑ Citiz Alpes Loire ☑ Le cas échéant, d'autres opérateurs d'autopartage	**Investissement :** **-NC** **Fonctionnement :** **NC**

Action	Pilotes et partenaires associés	Coûts
Action A.6: Etudier la faisabilité de réduire le trafic de transit poids lourd	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Commune de Vienne ☑ Autres communes impactées ☑ Départements du Rhône ☑ Département de l'Isère ☑ Etat	**Investissement :** Etude de faisabilité pour l'interdiction des flux de PL en transit au cœur de Vienne-**80 K€HT** **Fonctionnement :** Moyens humains pour le suivi-**Non significatif**
Action A.7: Définir un plan d'actions en matière de logistique urbaine (du dernier km)	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Communes ☑ Logistic Low Carbon (LLC)	**Investissement :** Variables en fonction des actions menées- **NC** **Fonctionnement :** Moyens humains pour le suivi-**Non significatif**
Action A.8: Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Employeurs privés ☑ Employeurs publics ☑ Aménageurs et promoteurs immobiliers ☑ Communes ☑ TE38 – Territoires d'Energie Isère ☑ Syder ☑ CNR ☑ Vinci Autoroutes ☑ Etc.	**Investissement :** IRVE mises en œuvre en propre-**800 k€ HT** **Fonctionnement :** Exploitation des IRVE de VCA-**25 k€ HT/an**
Action A.9: Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Communes ☑ Entreprises, administrations ☑ CCI	**Investissement :** **-NC** **Fonctionnement :** Moyens humains pour le suivi-**Non significatif**
Action A.10: Valoriser et développer le site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération - Agence Economique de Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Commune de Loire sur Rhône ☑ CNR ☑ EDF ☑ Comité partenarial de développement du SIP	**Investissement :** Variables en fonction des actions menées-**NC** **Fonctionnement :** Moyens humains pour le suivi-**Non significatif**
Action A.11: Conforter le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération-Agence Economique de Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Commune de Saint Romain-en-Gal ☑ Région Auvergne Rhône Alpes ☑ Conseil départemental du Rhône ☑ Exploitant de la plateforme	**Investissement :** Coût travaux et étude- **3.5 K€HT** **Fonctionnement :** Moyens humains pour le suivi-**Non significatif**

Action	Pilotes et partenaires associés	Coûts
Action A.12: Accompagner la stratégie de gestion du stationnement à Vienne	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Commune de Vienne	**Investissement :** Etude en cours réalisée en interne par la commune de Vienne (en cours) Actions (coûts dépendront des actions mises en place) - **NC** **Fonctionnement :** Moyens humains pour le suivi côté Vienne Condrieu Agglomération- **Non significatif**
Action A.13: Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de positionnement de P+R	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Communes ☑ Etat ☑ EPF ☑ SNCF Gares et connexions ☑ SNCF réseau ☑ Région Aura	**Investissement :** Etude pour le développement d'une stratégie pour l'implantation de P+R autour de Vienne-**40 K€HT** **Fonctionnement :** Moyens humains pour le suivi-**2 K€HT/an**
Action B.1: Traiter les points d'insécurité routière	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Communes ☑ Département du Rhône ☑ Département de l'Isère ☑ SNCF Réseau ☑ Observatoires départementaux de sécurité routière ☑ DIR Centre-Est ☑ Forces de l'ordre	**Investissement :** Travaux de sécurisation (300 k€ TTC/an) Observations de terrain et études Etat des lieux des points d'arrêt scolaires **-3'150 k€ HT** **Fonctionnement :** Maintenance des points d'arrêt **-10 k€ HT/an**
Action B.2: Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Communes ☑ Département de l'Isère ☑ Département du Rhône ☑ Etat	**Investissement :** Montant qui dépendra des travaux engagés sur les voiries d'intérêt communautaire-**NC** **Fonctionnement :** Temps humain des services Subvention de Vienne Condrieu Agglomération sur les voiries communales (50% du reste à charge) *-**NC**
Action B.3: Accroître et optimiser l'offre de services	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Vienne Mobilités ☑ Communes ☑ Région Auvergne-Rhône-Alpes ☑ SMT AML ☑ Sytral ☑ SNCF Réseaux ☑ TER Auvergne-Rhône-Alpes ☑ Etat	**Investissement :** **-NC** **Fonctionnement :** Inclus en grande partie dans la DSP Contrôles qualité Etudes et AMO externalisés-**9'300 k€ HT/an**

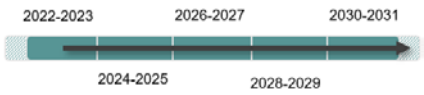
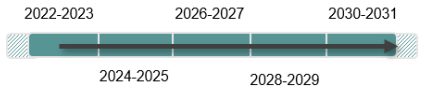
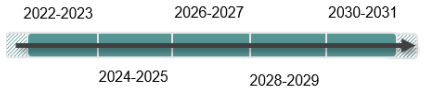
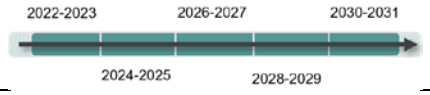
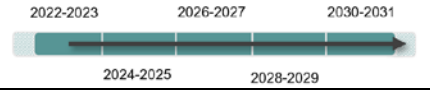
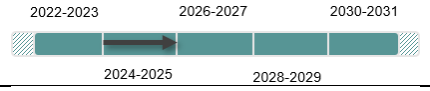
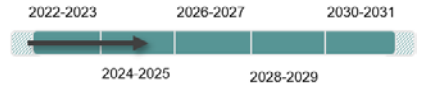
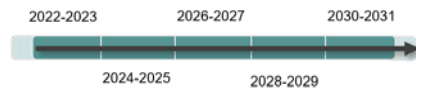
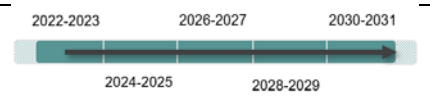
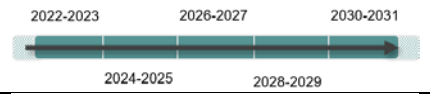
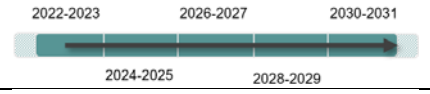
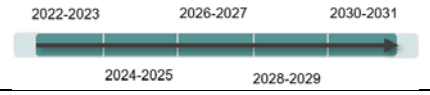
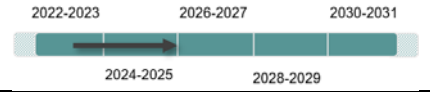
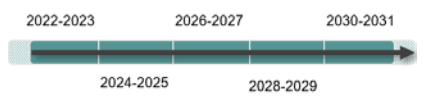
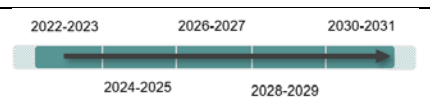
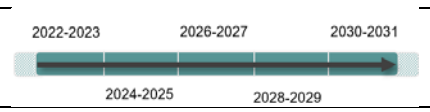
Action	Pilotes et partenaires associés	Coûts
Action B.4: Développer le MaaS (ou service de mobilité intégrée) et rendre plus accessible l'information multimodale	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Vienne Mobilités ☑ Autres opérateurs de mobilité ☑ Région Auvergne-Rhône-Alpes ☑ SMT AML ☑ Département du Rhône ☑ Département de l'Isère	**Investissement :** **-NC** **Fonctionnement :** Produit MaaS inclus dans la DSP**-NC**
Action B.5: Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Vienne Mobilités ☑ Communes ☑ Département de l'Isère ☑ Département du Rhône ☑ Etat	**Investissement :** Mise en œuvre du couloir bus du cours Brillier Etudes diverses **-5.3 M€ HT** **Fonctionnement :** **-NC**
Action B.6: Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports en commun pour les PMR	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Communes ☑ Transporteurs	**Investissement :** Mise à jour du schéma d'accessibilité-**30 K€HT** **Fonctionnement :** Moyen humain de suivi-**Non significatif**
Action B.7: Poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics pour les PMR	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Communes ☑ Départements ☑ Associations ☑ Etat	**Investissement :** Etude PAVE sur l'ensemble du territoire Actions : variables en fonction du type d'aménagement **Fonctionnement :** Suivi moyen humain- **Non significatif**
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	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ DREAL ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Commune de Chasse-sur-Rhône ☑ Département du Rhône. ☑ Département de l'Isère ☑ DIR Centre-Est ☑ Ingérop	**Investissement :** **-NC** **Fonctionnement :** **-NC**
Action B.9: Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Communes ☑ Département ☑ CEREMA ☑ Etat ☑ Région Auvergne Rhône Alpes ☑ Intercommunalité voisines ☑ Associations d'usagers	**Investissement :** Lancement et réalisation de l'étude Montant dans la mise en œuvre du schéma cyclable dépendra des priorités et des itinéraires à aménager (cf. programmation du schéma directeur cyclable à venir)- **30 K€HT** **Fonctionnement :** Moyen humain pour le suivi des actions du schéma directeur cyclable Entretien des aménagements (dépendra du linéaire)-**NC**

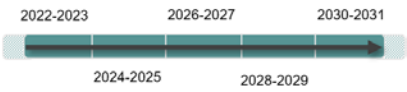
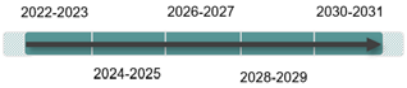
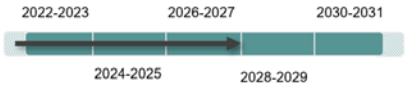
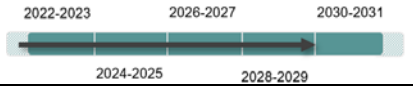
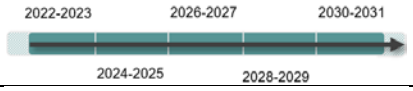
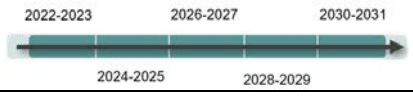
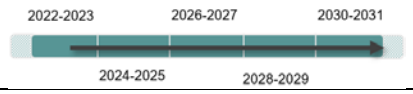
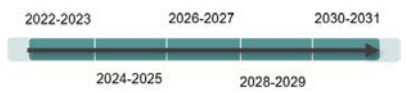
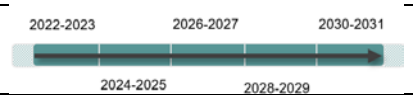
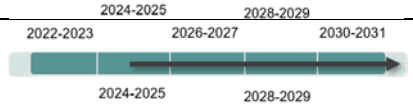
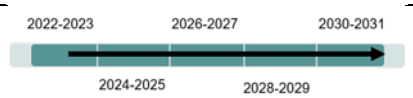
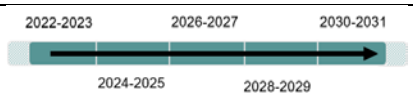
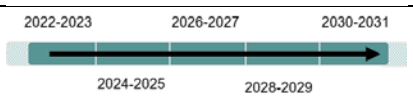
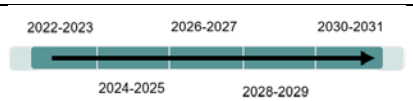
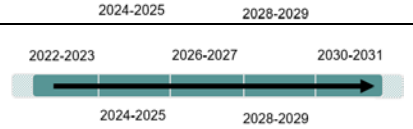
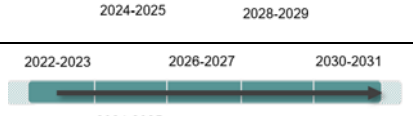
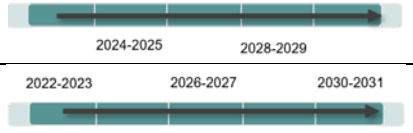
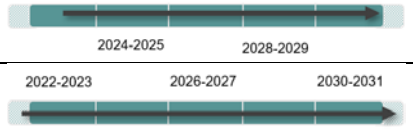
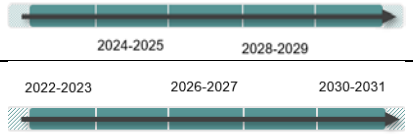
Action	Pilotes et partenaires associés	Coûts
Action B.10: Valoriser la marche comme mode de déplacement	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Communes, Aménageurs.	**Investissement :** **-NC** **Fonctionnement :** Moyens humains pour le suivi- **Non significatif**
Action B.11: Accentuer la promotion et le recours au covoiturage	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ SMT AML ☑ Vienne Mobilités ☑ Klaxit ☑ Communes ☑ ASF (Vinci Autoroutes) ☑ Propriétaires de parkings privés (supermarchés…) ☑ Agglomérations voisines	**Investissement :** Densification du réseau d'aires Signalétique des aires Etudes sur les lignes de covoiturage Mise en œuvre d'une ligne de stop amélioré **-750 k€ HT** **Fonctionnement :** Inclus en grande partie dans la DSP Fonctionnement de la ligne de stop amélioré- **120 k€ HT/an**
Action B.12: Améliorer l'offre de transport à la demande (TAD)	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Vienne Mobilités ☑ Taxis ☑ Communes	**Investissement :** Matérialisation des points d'arrêt-**20 k€ HT** **Fonctionnement :** Inclus dans la DSP-**650 k€ HT/an**
Action B.13: Rationnaliser, homogénéiser et optimiser le transport scolaire	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Communes ☑ Vienne Mobilités ☑ Inspection académique ☑ Etablissements scolaires ☑ Associations de parents d'élèves	**Investissement :** Etude amont-**60 k€ HT** **Fonctionnement :** Temps homme-**Non significatif**
Action C.1: Privilégier l'urbanisation à proximité des réseaux des transports	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Communes	**Investissement :** **Fonctionnement :** Suivi moyen humain- **Non significatif**
Action C.2: Intégrer de manière raisonnée le stationnement autour des gares du territoire	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Région AURA ☑ Gare et connexion ☑ SNCF réseaux ☑ Communes	**Investissement :** Une étude par gare ou halte ferroviaire-**100 K€HT** **Fonctionnement :** Suivi moyen humain- **Non significatif**
Action C.3: Renforcer le caractère multimodal de la gare de Vienne	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Région AURA ☑ Gare et connexion ☑ SNCF réseaux ☑ Commune de Vienne ☑ Exploitant	**Investissement :** Etude PEM-**40 K€HT** **Fonctionnement :** Suivi moyen humain-**Non significatif**

Action	Pilotes et partenaires associés	Coûts
Action C.4 : Renforcer l'attractivité autour des gares du territoire	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Région AURA ☑ SNCF Gares et connexions ☑ SNCF Réseau Communes	**Investissement :** **-NC** **Fonctionnement :** Suivi moyen humain-**Non significatif**
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	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Communes ☑ Aménageurs ☑ Promoteurs	**Investissement :** **-NC** **Fonctionnement :** Suivi moyen humain-**Non significatif**
Action C.6 : Harmoniser le règlement dans les documents d'urbanisme et imposer des locaux vélos confortables dans les constructions neuves	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Communes ☑ Aménageurs ☑ Promoteurs	**Investissement :** **-NC** **Fonctionnement :** Moyens humains pour le suivi-**2 K€HT/an**
Action C.7: Créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération ☑ Ville de Vienne **Partenaire(s) :** ☑ Communes	**Investissement :** Dépendra de l'ambition et des types de travaux-**NC** **Fonctionnement :** Moyens humain des services de VCA- **Non significatif**
Action D.1: Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Vienne Mobilités ☑ Communes. ☑ Inspection académique ☑ Etablissements scolaires ☑ Pôle Emploi ☑ Associations	**Investissement :** **-NC** **Fonctionnement :** Campagnes de communication (incluses dans la DSP) Campagnes de communication de VCA Temps homme des services de VCA-**30 k€ HT/an**
Action D.2: Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Communes ☑ Région Auvergne-Rhône-Alpes ☑ Vienne Mobilités ☑ Autres opérateurs de services de transport/mobilité ☑ Associations (Club Léo Lagrange…) ☑ Citoyens	**Investissement :** **-NC** **Fonctionnement :** Campagnes de communication Temps homme des services de VCA-**40 k€ HT/an**
Action D.3: Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération ☑ Employeurs publics et privés. **Partenaire(s) :** ☑ Vienne Mobilités ☑ Autres opérateurs de services de transport/mobilité ☑ Communes ☑ CCI Nord-Isère	**Investissement :** **-NC** **Fonctionnement :** Dispositif d'accompagnement (inclus dans la DSP) Temps homme des services de VCA-**10 k€ HT/an**

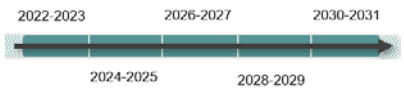
Action	Pilotes et partenaires associés	Coûts
Action D.4: Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité scolaires	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération ☑ Etablissements scolaires **Partenaire(s) :** ☑ Vienne Mobilités ☑ Autres opérateurs de services de transport/mobilité ☑ Communes ☑ Associations de parents d'élèves ☑ Inspection académique ☑ Ageden	**Investissement :** **-NC** **Fonctionnement :** Dispositif d'accompagnement Mise en œuvre d'actions Co-financement d'actions Temps homme des services de VCA-**100 k€ HT/an**
Action D.5: Faire du Comité de Partenaires une vraie instance d'échanges et de progrès	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Comité des Partenaires	**Investissement :** **-NC** **Fonctionnement :** Temps homme des services de VCA-**2 k€ HT/an**
Action D.6: Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre des actions du PDM	**Pilote(s)/porteur(s) de l'action :** ☑ Vienne Condrieu Agglomération **Partenaire(s) :** ☑ Comité des Partenaires ☑ Groupe mobilité du Conseil de développement ☑ Région Auvergne Rhône Alpes ☑ Départements ☑ Communes ☑ Etat ☑ ADEME ☑ Acteurs économiques	**Investissement :** Réalisation des enquêtes EMC²-**100K€** **Fonctionnement :** Accompagnement pour le suivi-**5k€HT/an**

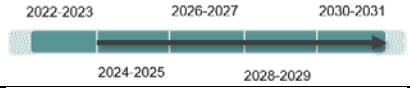
CALENDRIER GLOBAL DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'ACTIONS

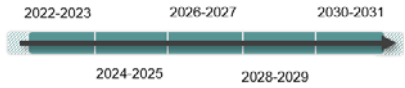
Action	Calendrier
Action A.1 : Travailler à la réduction des vitesses sur les grands axes circulés	
Action A.2 : Protéger les établissements recevant un public sensible exposé aux nuisances	
Action A.3 : Poursuivre le verdissement de la flotte de véhicules du réseau de transports en commun	
Action A.4 : Optimiser, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules 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	
Action A.6 : Etudier la faisabilité de réduire le trafic de transit poids lourd	
Action A.7 : Définir un plan d'actions en matière de logistique urbaine (du dernier km)	
Action A.8 : Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire	
Action A.9 : Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée	
Action A.10 : Valoriser et développer le site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône	
Action A.11 : Conforter le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal	
Action A.12 : Accompagner la stratégie de gestion du stationnement à Vienne	
Action A.13 : Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de positionnement de P+R	
Action B.1 : Traiter les points d'insécurité routière	
Action B.2 : Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs	
Action B.3 : Accroître et optimiser l'offre de services	

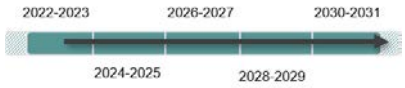
Action B.4	:	Développer le MaaS (ou service de mobilité intégrée) et rendre plus accessible l'information multimodale	
Action B.5	:	Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars	
Action B.6	:	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports en commun pour les PMR	
Action B.7	:	Poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics pour les PMR	
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	
Action B.9	:	Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre	
Action B.10	:	Valoriser la marche comme mode de déplacement	
Action B.11	:	Accentuer la promotion et le recours au covoiturage	
Action B.12	:	Améliorer l'offre de transport à la demande (TAD)	
Action B.13	:	Rationnaliser, homogénéiser et optimiser le transport scolaire	
Action C.1	:	Privilégier l'urbanisation à proximité des réseaux des transports	
Action C.2	:	Intégrer de manière raisonnée le stationnement autour des gares du territoire	
Action C.3	:	Renforcer le caractère multimodal de la gare de Vienne	
Action C.4	:	Renforcer l'attractivité autour des gares du territoire	
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	
Action C.6	:	Harmoniser le règlement dans les documents d'urbanisme et imposer des locaux vélos confortables dans les constructions neuves	
Action C.7	:	Créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage	
Action D.1	:	Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va	
Action D.2	:	Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme	

Action D.3	:	Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs
Action D.4	:	Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité scolaires
Action D.5	:	Faire du Comité de Partenaires une vraie instance d'échanges et de progrès
Action D.6	:	Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre des actions du PDM









SYNTHESE DES INDICATEURS DU PLAN D'ACTIONS

Actions	Indicateurs de réalisation - PDM	Indicateurs de suivi - PDM	Indicateurs environnementaux
Action A.1 : Travailler à la réduction des vitesses sur les grands axes circulés	☑ Réalisation de l'étude d'exploratoire ☑ Mise en œuvre de mesures d'abaissement de la vitesse	☑ Evolution qualité de l'air aux abords des axes concernés ☑ Evolution des nuisances sonores aux abords des mêmes axes	☑ Réalisation d'études sur l'impact des réductions de vitesses sur la fluidité du trafic et la qualité de l'air [oui/non]
Action A.2 : Protéger les établissements recevant un public sensible exposé aux nuisances	☑ Identification des ERPS ☑ Cartographie dynamique	☑ Nombre d'ERPS implantés hors zone à risque ☑ Nombre d'ERPS où des actions de protections ont été mises en place	☑ Nombre d'écoles avec des restrictions de circulation (rue scolaire) [nombre/an]
Action A.3 : Poursuivre le verdissement de la flotte de véhicules du réseau de transports en commun	☑ Mise en œuvre du programme de renouvellement GNV ☑ Emergence d'une ou plusieurs stations sur le territoire ☑ Mise en place d'une veille active ☑ Analyse coût/bénéfice à chaque renouvellement de véhicule	☑ Nombre et part de bus GNV dans la flotte propriété de VCA ☑ Niveau de verdissement de la flotte du délégataire ☑ Niveau de verdissement de la flotte des sous-traitants	☑ Surface de foncier artificialisée pour ces stations [ha/an]
Action A.4 : Optimiser, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules des employeurs publics et privés	☑ Mise en place d'une veille active ☑ Nombre d'appels à projets/AMI candidatés ☑ Nombre d'appels à projets/AMI lauréats	Aucun.	☑ Surface de foncier artificialisée pour ces stations [ha/an]
Action A.5 : Encourager les employeurs à recourir à l'autopartage pour faciliter l'extension du parc et son usage par les particuliers	☑ Réalisation de campagnes de sensibilisation	☑ Nombre de véhicules partagés soutenus par un employeur ☑ Croissance du parc de véhicules partagés ☑ Croissance des usages	☑ Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.
Action A.6 : Etudier la faisabilité de réduire le trafic de transit poids lourd	☑ Réalisation de l'étude de faisabilité	☑ Nombres d'actions du plan d'actions mises en œuvre	☑ Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.
Action A.7 : Définir un plan d'actions en matière de logistique urbaine (du dernier km)	☑ Définition d'une stratégie, d'un plan d'action et d'une charte	☑ Actions mises en place en matière de logistique urbaine	☑ Part du foncier réutilisé pour la création d'espaces de logistique [%/an]
Action A.8 : Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire	☑ Mise en place d'une veille active	☑ Nombre de bornes sur voirie ☑ Nombre de bornes en parking ☑ Taux d'usage des bornes	☑ Surface de foncier artificialisée pour ces stations [ha/an]

Actions	Indicateurs de réalisation - PDM	Indicateurs de suivi - PDM	Indicateurs environnementaux
Action A.9 : Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée	☑ Travail avec l'ensemble des partenaires pour favoriser la ville « des courtes distances »	☑ Nombre d'espaces en coworking créés ☑ Taux d'actifs en télétravail	☑ Part des bâtiments réutilisés pour la création d'espaces de coworking [%/an]
Action A.10 : Valoriser et développer le site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône	☑ Lancement de l'appel à projet pour les 14 ha pour trouver une activité industrielle nécessitant un report modal	☑ Nombre d'entreprises implantées sur le SIP ☑ Tonnage annuel par voie fluviale et ferroviaire	☑ Intégration dans le choix des zones d'implantation des enjeux écologiques (implantation à distance des ENS, de la Trame Verte et Bleue) [oui/non]
Action A.11 : Conforter le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal	☑ La maitrise foncière du site est préservée ☑ Les travaux de réhabilitation sont réalisés	☑ La fonction logistique est réactivée	☑ Actions mises en place pour limiter les nuisances en phase chantier [oui/non]
Action A.12 : Accompagner la stratégie de gestion du stationnement à Vienne	☑ Pris en compte du PDM dans l'étude du plan de stationnement ☑ L'étude sur la stratégie de la gestion de stationnement est réalisée	☑ Mise en application de la stratégie de stationnement sur Vienne en lien avec les actions du PDM	☑ Surface de foncier artificialisée pour la création de stationnements [m2/an] ☑ Part des surfaces artificialisées pour l'aménagement qui a été compensées [%/an] ☑ Intégration dans le choix des zones d'implantation des enjeux écologiques (implantation à distance des ENS, de la Trame Verte et Bleue) [oui/non]
Action A.13 : Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de positionnement de P+R	☑ Réalisation de l'étude pour le développement d'une stratégie pour l'implantation de P+R autour de Vienne	☑ Nombre de P+R officiels créés ☑ Nombre de places créés au sein des P+R	☑ Surface de foncier artificialisée pour la création de stationnements [m2/an] ☑ Part des surfaces artificialisées pour l'aménagement qui a été compensées [%/an] ☑ Intégration dans le choix des zones d'implantation des enjeux écologiques (implantation à distance des ENS, de la Trame Verte et Bleue) [oui/non]
Action B.1 : Traiter les points d'insécurité routière	☑ Réactivation de l'observatoire ☑ Réalisation d'une veille active	☑ Evolution du nombre d'accidents ☑ Evolution du nombre de blessés graves ☑ Evolution du nombre du tués ☑ Montant des travaux de sécurisation réalisés ou cofinancés.	☑ Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.

Actions	Indicateurs de réalisation - PDM	Indicateurs de suivi - PDM	Indicateurs environnementaux
Action B.2 : Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs	☑ Constitution du groupe de travail avec les partenaires ☑ Rédaction du guide/charte d'aménagement ☑ Rédaction de la grille d'analyse	☑ Linéaire d'aménagements réalisés	☑ Actions mises en place pour limiter les nuisances en phase chantier [oui/non] ☑ Linéaire de pistes cyclables réalisé sur des zones déjà artificialisées [km/an] ☑ Intégration dans le choix des zones d'implantation des enjeux paysagers [oui/non] ☑ Busages de fossés créés pour l'aménagement de voies modes actifs [ml busés/ml totaux de fossés]
Action B.3 : Accroître et optimiser l'offre de services	Aucun	☑ Nombre de voyages par an ☑ Coût annuel à charge de VCA ☑ Part modale en transport en commun (si enquête EMC[2])	☑ Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.
Action B.4: Développer le MaaS (ou service de mobilité intégrée) et rendre plus accessible l'information multimodale	Aucun	Aucun	☑ Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.
Action B.5: Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars	☑ Réalisation de l'étude temps de parcours ☑ Réalisation de l'étude sur les points noirs de circulation ☑ Réalisation du couloir bus du cours Brillier	☑ Vitesse commerciale sur les lignes régulières du réseau	☑ Actions mises en place pour limiter les nuisances en phase chantier [oui/non]
Action B.6 : Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports en commun pour les PMR	☑ Analyse de l'Ad'AP ☑ Mise à jour du schéma d'accessibilité	☑ Nombre d'arrêts accessibles aux PMR	☑ Actions mises en place pour limiter les nuisances en phase chantier [oui/non]
Action B.7 : Poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics pour les PMR	☑ PAVE étendu à l'ensemble du territoire	☑ Linéaire d'aménagements accessibles	☑ Actions mises en place pour limiter les nuisances en phase chantier [oui/non]
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	☑ Reconstruction et amélioration des conditions de franchissement à pied et à vélo du pont de Condrieu ☑ Amélioration des conditions de franchissement tous modes au nord de l'agglomération	☑ Réduction de la congestion	☑ Actions mises en place pour limiter les nuisances en phase chantier [oui/non] ☑ Linéaire de pistes cyclables réalisé sur des zones déjà artificialisées [km/an] ☑ Intégration dans le choix des zones d'implantation des enjeux paysagers [oui/non]

Actions	Indicateurs de réalisation - PDM	Indicateurs de suivi - PDM	Indicateurs environnementaux
Action B.9 : Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre	☑ Réalisation d'un plan de jalonnement cyclable ☑ Réalisation de l'étude pour la définition du schéma cyclable ☑ Mise en place d'un comité de suivi ☑ Mise en œuvre des actions inscrites dans le schéma	☑ Km d'aménagements cyclables structurants et secondaires et boucles cyclotouristiques réalisés ☑ Nombre et type de stationnement implanté ☑ Part modale du vélo (si enquête EMC[2])	☑ Linéaire de pistes cyclables réalisé sur des zones déjà artificialisées [km/an] ☑ Intégration dans le choix des zones d'implantation des enjeux écologiques (implantation à distance des ENS, de la Trame Verte et Bleue) [oui/non] ☑ Actions mises en place pour limiter les nuisances en phase chantier [oui/non] ☑ Busages de fossés créés pour l'aménagement de voies modes actifs [ml busés/ml totaux de fossés]
Action B.10 : Valoriser la marche comme mode de déplacement	☑ Mise en œuvre des actions inscrites dans la fiche action	☑ Nombre de communes impliquées dans la démarche ☑ Part modale de la marche (si enquête EMC[2])	☑ Linéaire de cheminements piétons réalisé sur des zones déjà artificialisées [km/an] ☑ Intégration dans le choix des zones d'implantation des enjeux écologiques (implantation à distance des ENS, de la Trame Verte et Bleue) [oui/non] ☑ Busages de fossés créés pour l'aménagement de voies modes actifs [ml busés/ml totaux de fossés]
Action B.11 : Accentuer la promotion et le recours au covoiturage	☑ Densification du réseau d'aires de covoiturage ☑ Mise en place d'une signalétique commune sur les aires ☑ Réalisation de l'étude sur les lignes de covoiturage ☑ Déploiement d'au moins une ligne de covoiturage	☑ Nombre de trajets covoiturés par an ☑ Kilométrage annuel total covoituré par an ☑ Nombre d'aires déployées ☑ Nombre de places disponibles ☑ Part modale du covoiturage (si enquête EMC[2])	☑ Surface de foncier artificialisée pour les stationnements [m2/an] ☑ Intégration dans le choix des zones d'implantation des enjeux écologiques (implantation à distance des ENS, de la Trame Verte et Bleue) [oui/non] ☑ Part des surfaces artificialisées pour l'aménagement qui a été compensées [%/an]

Actions	Indicateurs de réalisation - PDM	Indicateurs de suivi - PDM	Indicateurs environnementaux
Action B.12 : Améliorer l'offre de transport à la demande (TAD)	☑ Mise en œuvre du service	☑ Nombre de voyageurs par an ☑ Nombre de voyageurs à tarification sociale par an ☑ Nombre de voyageurs par commune d'origine et par an ☑ Kilométrage annuel total ☑ Kilométrage annuel moyen par voyageur transporté ☑ Coût annuel à charge de VCA ☑ Coût annuel moyen par voyage à charge de VCA	☑ Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.
Action B.13 : Rationnaliser, homogénéiser et optimiser le transport scolaire	☑ Réalisation de l'étude amont	Aucun	☑ Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.
Action C.1 : Privilégier l'urbanisation à proximité des réseaux des transports	☑ Définition des périmètres stratégiques ☑ Intégration des dispositions réglementaires dans le PLUi	☑ Nombre et part de logements créés dans les périmètres stratégiques	☑ Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.
Action C.2 : Intégrer de manière raisonnée le stationnement autour des gares du territoire	☑ Lancement des études gares	☑ Nombre de gares/ haltes traitées sur la question du stationnement (mise en œuvre des actions)	☑ Surface de foncier artificialisée pour les stationnements [m2/an] ☑ Part des surfaces artificialisées pour l'aménagement qui a été compensées [%/an]
Action C.3: Renforcer le caractère multimodal de la gare de Vienne	☑ Maintien du comité de pôle ☑ Réalisation de l'étude PEM	☑ Réalisation des études AVP et lancement des travaux	☑ Surface de foncier artificialisée pour les parkings relais [m2/an] ☑ Part des surfaces artificialisées pour l'aménagement qui a été compensées [%/an]
Action C.4 : Renforcer l'attractivité autour des gares du territoire	☑ Des règles communes pour les documents d'urbanisme ont été établies ☑ Un suivi des évolutions (mutations et évolutions foncières) autour des gares est réalisé	☑ Nombre de gares où l'attractivité a été travaillée et améliorée	☑ Part des bâtiments rénovés par rapport aux nouveaux bâtiments construits (pour le développement d'activités et services) [%/an]
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	☑ Rédaction du guide de stationnement	☑ Nombre d'opérations pour lesquelles le volet stationnement est réfléchi en fonction des recommandations du guide	☑ Surface de foncier artificialisée pour les stationnements [m2/an]

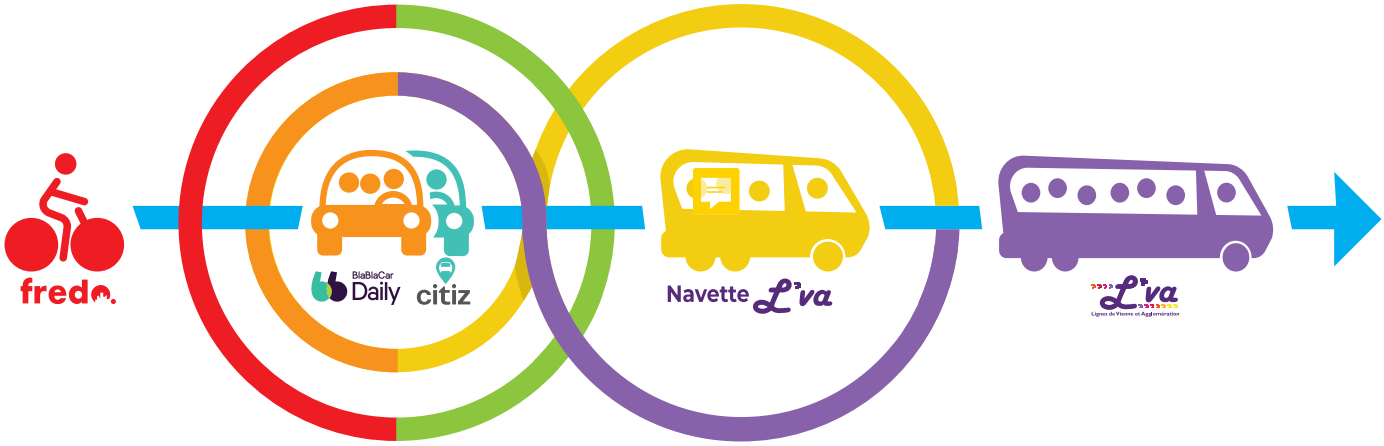
Actions	Indicateurs de réalisation - PDM	Indicateurs de suivi - PDM	Indicateurs environnementaux
Action C.6 : Harmoniser le règlement dans les documents d'urbanisme et imposer des locaux vélos confortables dans les constructions neuves	☑ Rédaction d'un guide de recommandations	☑ Nombre d'opérations pour lesquelles le volet stationnement est réfléchi en fonction des recommandations du guide	☑ Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.
Action C.7 : Créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage	☑ Rédaction du référentiel d'aménagement	☑ Chantiers engagés dans une logique de confort des usagers sur l'espace public	☑ Choix d'espèces de végétaux adaptées au futur climat, à la biodiversité locale, aux enjeux de pollen et de consommation d'eau [oui/non]
Action D.1 : Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va	☑ Effectivité et niveaux de déploiement des différentes mesures inscrites dans la fiche action	☑ Fréquentation site Internet ☑ Fréquentation application mobile ☑ Fréquentation réseaux sociaux	☑ Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.
Action D.2 : Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme	☑ Nombre de campagnes de communication menées	☑ Nombre de bénéficiaires des tests ☑ Part modale de l'autosolisme (si enquête EMC²)	☑ Nombre de déplacements des habitants de l'agglomération [nombre/an]
Action D.3 : Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs	☑ Mise en œuvre du dispositif d'accompagnement	☑ Nombre d'entreprises participant aux réunions de sensibilisation ☑ Nombre de diagnostics réalisés ☑ Nombre d'établissements scolaires participant à la démarche	☑ Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.
Action D.4 : Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité scolaires	☑ Mise en œuvre du dispositif d'accompagnement	☑ Nombre d'établissements scolaires accompagnés	☑ Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.
Action D.5 : Faire du Comité de Partenaires une vraie instance d'échanges et de progrès		☑ Nombre de réunions du Comité des Partenaires	☑ Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.
Action D.6 : Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre des actions du PDM	☑ Mise en œuvre de l'outil de suivi ☑ Mise en place des instances de suivi et d'évaluation ☑ Réalisation de l'évaluation à mi-parcours du PDM ☑ Réalisation de l'enquête Mobilité Certifiées CEREMA (EMC²)	☑ Nombre de réunions en groupe technique de suivi ☑ Nombre de réunions avec le Comité des Partenaires ☑ Publication des rapports annuels	☑ Pas d'indicateur complémentaire pertinent en lien avec l'EES.

SYNTHESE DES ETUDES ET ENQUETES PREVUES DANS LE PDM

Action	Etudes et enquêtes prévues
Action A.1: Travailler à la réduction des vitesses sur les grands axes circulés	☑ Etudes sur l'impact des réductions de vitesses sur la fluidité du trafic et la qualité de l'air, pour confirmer les impacts positifs
Action A.2: Protéger les établissements recevant un public sensible exposé aux nuisances	☑ Etude cartographique dynamique précise de l'ensemble des ERPS du territoire de Vienne Condrieu Agglomération et leurs niveaux d'effectifs croisés aux zones de nuisances sonores et de pollution de l'air
Action A.3: Poursuivre le verdissement de la flotte de véhicules du réseau de transports en commun	-
Action A.4: Optimiser, encourager et accompagner la transition énergétique des parcs de véhicules 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	-
Action A.6: Etudier la faisabilité de réduire le trafic de transit poids lourd	☑ Etude de faisabilité pour interdire les flux de transit sur le territoire de Vienne
Action A.7: Définir un plan d'actions en matière de logistique urbaine (du dernier km)	☑ Etudes sur l'organisation de la logistique urbaine, stratégie et charte
Action A.8: Faciliter le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sur l'ensemble du territoire	-
Action A.9: Encourager un urbanisme permettant de réduire les besoins de mobilité motorisée	-
Action A.10: Valoriser et développer le site industrialo-portuaire de Loire-sur-Rhône	-
Action A.11: Conforter le site embranché fer à Saint-Romain-en-Gal	-
Action A.12: Accompagner la stratégie de gestion du stationnement à Vienne	-
Action A.13: Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de positionnement de P+R	☑ Etude sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération pour définir la stratégie d'implantation de P+R
Action B.1: Traiter les points d'insécurité routière	☑ Etudes ((analyse des données des fichiers BAAC, analyse de PV…) dans le cadre de l'animation de l'observatoire
Action B.2: Adapter les profils de voiries dans les centralités pour assurer un partage privilégiant les modes actifs	-

Action	Etudes et enquêtes prévues
Action B.3: Accroître et optimiser l'offre de services	☑ Enquêtes auprès des non-clients, des enquêtes origine/destination et des enquêtes de satisfaction pour préparer l'écriture d'un nouveau programme de consultation tenant compte des performances observées du nouveau réseau, de l'évolution de la demande de mobilité et des enseignements d'études que le délégataire en place a prévu de réaliser
Action B.4: Développer le MaaS (ou service de mobilité intégrée) et rendre plus accessible l'information multimodale	-
Action B.5: Améliorer les conditions de circulation des bus et des cars	☑ Etude n°2 temps de parcours ☑ Etude sur les points noirs de circulation
Action B.6: Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports en commun pour les PMR	-
Action B.7: Poursuivre la mise en accessibilité des espaces publics pour les PMR	-
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	-
Action B.9: Réaliser un schéma directeur cyclable et initier sa mise en œuvre	☑ Elaboration du schéma directeur cyclable de Vienne Condrieu Agglomération
Action B.10: Valoriser la marche comme mode de déplacement	-
Action B.11: Accentuer la promotion et le recours au covoiturage	☑ Etudes préalables à la densification du réseau d'aires de covoiturage ☑ Etude d'opportunité de de faisabilité de lignes de covoiturage à haut niveau de service
Action B.12: Améliorer l'offre de transport à la demande (TAD)	-
Action B.13: Rationnaliser, homogénéiser et optimiser le transport scolaire	☑ Etude pour la rationalisation, l'homogénéisation et l'optimisation le transport scolaire (état des lieux, scénarios)
Action C.1: Privilégier l'urbanisation à proximité des réseaux des transports	-
Action C.2: Intégrer de manière raisonnée le stationnement autour des gares du territoire	☑ Enquêtes de fréquentation en gare ☑ Etude sur l'accessibilité des gares et l'offre multimodale proposée
Action C.3: Renforcer le caractère multimodal de la gare de Vienne	☑ Etude d'aménagement du PEM de Vienne

Action	Etudes et enquêtes prévues
Action C.4 : Renforcer l'attractivité autour des gares du territoire	-
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	-
Action C.6 : Harmoniser le règlement dans les documents d'urbanisme et imposer des locaux vélos confortables dans les constructions neuves	-
Action C.7: Créer des espaces publics accessibles garantissant un confort d'usage	-
Action D.1: Promouvoir l'image, la qualité et l'attractivité du réseau de transport public L'va	-
Action D.2: Sensibiliser les habitants, faire connaître et tester les modes alternatifs à l'autosolisme	-
Action D.3: Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité employeurs	-
Action D.4: Inciter et soutenir la réalisation de plans de mobilité scolaires	☑ Enquête sur les modes d'accès des élèves et des enseignants, sur les difficultés rencontrées, sur les attentes, sur les freins à lever, sur les encouragements à imaginer…
Action D.5: Faire du Comité de Partenaires une vraie instance d'échanges et de progrès	-
Action D.6: Piloter et évaluer en continu la mise en œuvre des actions du PDM	☑ Réalisation d'enquêtes mobilité certifiées CEREMA (EMC²)



Bouger...facile avec l'Agglo !

Vienne Condrieu Agglomération

Vienne Condrieu Agglomération
30 Avenue du Général Leclerc
Espace Saint Germain – Bât. Antarès
38200 VIENNE
04 74 78 32 10