



RAPPORT TECHNIQUE

PLAN LOCAL DE MOBILITE DE LA CCBPD ITINERAIRE BIS, BOUGEONS AUTREMENT !

14 novembre 2025



Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Autrices	Claire PERRAUX, Laurine FORTIN
Fonction	Cheffe de projets et chargée d'études
Volume du document	Rapport technique
Version	V3
Référence	EPT240104

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Vérfié par	Fonction
V03	14/11/2025	Claire PERRAUX	Cheffe de projets

DESTINATAIRES

Nom	Entité
Esther FONDELLI	Responsable service Mobilité CCBPD

ÉDITO DU PRESIDENT DE LA CCBPD

ÉDITO DE LA VICE-PRESIDENTE EN CHARGE DES MOBILITES DE LA CCBPD

1 - POURQUOI ÉLABORER UN PLAN LOCAL DE MOBILITÉ ?	5
1.1 - Cadre réglementaire.....	5
1.2 - Un engagement de la CCBPD	5
1.3 - Une déclinaison locale du PDM des territoires lyonnais	6
1.4 - Adéquation avec les autres projets stratégiques	7
2 - LES OBJECTIFS DU PLM	10
2.1 - 4 objectifs majeurs	10
2.2 - Les objectifs de parts modales	11
3 - L'ÉLABORATION DU PLM	ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
3.1 - Une première phase de diagnostic	14
3.2 - Une démarche concertée pour un plan sur mesure	18
4 - LES AXES STRATÉGIQUES DU PLM	29
4.1 - Modalités de définition.....	29
4.2 - Les axes stratégiques pour répondre aux objectifs	29
5 - LE PLAN D' ACTIONS	32
5.1 - Organisation du plan d'actions	32
5.2 - Les fiches actions	34
6 - LES MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI	78
6.1 - Le phasage du plan d'actions	78
6.2 - L'engagement financier suggéré par le PLM.....	78
6.3 - Le suivi et l'évaluation du PLM	370

ÉDITO DU PRESIDENT

Madame, Monsieur,

Le Plan Local de Mobilité de notre Communauté de Communes est un engagement fort de notre Collectivité.

Il a été travaillé en partenariat et en concertation avec de nombreux acteurs.

Il s'inscrit dans la continuité du PDM des territoires lyonnais, et se veut tourner vers nos habitants et nos entreprises, par de l'information, de la formation, de la pédagogie et la mise en place de services.

Notre PLM promeut des modes alternatifs à la voiture particulière, plus particulièrement à l'autosolisme car nous avons souhaité un PLM adapté aux spécificités de notre territoire riche de sa ruralité.

Le partage de l'espace public, l'attention apportée aux moyens et aménagements mis au service du développement de l'usage du vélo, font notamment partie intégrante de la définition de l'offre de mobilité que la CCBPD veut offrir à ses entreprises et ses habitants.

ÉDITO DE LA VICE-PRESIDENTE EN CHARGE DES MOBILITES

Chères habitantes, chers habitants,

C'est avec enthousiasme que je vous présente notre Plan Local de Mobilité, un projet essentiel pour l'avenir de notre territoire. Ce document stratégique est le résultat d'une réflexion collective et d'un engagement fort pour une mobilité durable et adaptée à nos besoins.

Notre ambition est claire : faciliter vos déplacements tout en préservant notre cadre de vie exceptionnel. Pour y parvenir, nous avons travaillé en étroite collaboration avec les élus, les associations, les employeurs et les citoyens afin de mieux répondre à vos attentes avec des actions phares.

Parmi elles, la promotion des modes de déplacement actifs est une priorité. Nous investissons dans la création de pistes cyclables sécurisées, infrastructures bénéfiques pour l'environnement qui contribuent à la santé et au bien-être de tous.



Daniel POMERET,
Président de la
Communauté de
Communes Beaujolais

Notre PLM attend beaucoup des actions ciblées dans le PDM des territoires lyonnais, en termes de transports en commun ou de covoiturage, comme du renforcement de la desserte ferroviaire par la Région.

Un suivi et des évaluations sont programmés pour que ce plan se traduise concrètement par des résultats en matière de sensibilisation individuelle et collective, et de concrétisation des offres et travaux permettant les usages partagés et les déplacements multimodaux.

Ce Plan Local de Mobilité n'est, vous l'avez compris, pas un aboutissement, mais bien une feuille de route ambitieuse dont notre Communauté de Communes Beaujolais Pierres Dorées se dote aujourd'hui.



Marie-Pierre TEYSSIER,
Vice-Présidente
Déléguée au Pôle
Activité et Mobilité

Parallèlement, nous organisons la location de Vélos à Assistance Électrique, le Transport pour les Personnes Isolées et nous encourageons les initiatives de covoiturage et d'autopartage.

L'élaboration de ce PLM est un défi ambitieux, mais je suis convaincue que, ensemble, nous pouvons y parvenir. Chacun d'entre nous a un rôle à jouer, que ce soit en adoptant de nouveaux modes de déplacement, en participant aux consultations publiques ou en soutenant les initiatives locales.

Ensemble, faisons de la Communauté de Communes Beaujolais Pierres Dorées un territoire exemplaire en matière de mobilité durable. Engageons-nous pour un avenir où se déplacer rime avec respect de l'environnement, qualité de vie et solidarité.

1 - POURQUOI ÉLABORER UN PLAN LOCAL DE MOBILITÉ ?

La Communauté de Communes Beaujolais Pierres Dorées (CCBPD) est Autorité Organisatrice des Mobilités Locale (AOM) depuis le 1^{er} juillet 2021, exerçant dès lors des compétences relatives à l'organisation et au développement des mobilités actives, solidaires et partagées. Territoire regroupant 32 communes, présentant une topographie vallonnée dans lequel, actuellement, la voiture est le mode de déplacement privilégié, le potentiel d'évolution et d'action sur les parts modales y est important. **Afin de structurer ces nouvelles compétences, la CCBPD a souhaité élaborer une stratégie de mobilité ambitieuse et concrète pour son territoire à travers l'élaboration d'un Plan Local de Mobilité.**

1.1 - Cadre réglementaire

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 vise la neutralité carbone des transports d'ici 2050, notamment par les diminutions des déplacements motorisés et l'usage de la voiture en solo. Afin que n'existe plus de « zones blanches de la mobilité », la loi prévoit que chaque territoire soit couvert par une Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) et attribue aux collectivités locales de nouvelles compétences en matière de mobilité : mobilités actives, mobilités partagées et solidaires.

Dans ce cadre, la Communauté de Communes Beaujolais Pierres Dorées est devenue AOM au 1er juillet 2021. Elle intègre, en tant qu'AOM membre l'Autorité Organisatrice des Mobilité et des Transports Lyonnais (AOMTL) au 1er janvier 2022.

Conformément aux dispositions de la Loi d'Orientation des Mobilités, il est prévu à l'article L1214-12-1 du code des transports, que l'AOMTL élabore, dans son ressort territorial un **Plan de Mobilité qui détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transports de marchandises, la circulation et le stationnement**, tout en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que les besoins de la population et en y associant les collectivités territoriales limitrophes. Ce Plan de Mobilité permet d'organiser les services réguliers et à la demande de transports publics, d'organiser les services de transports scolaires et d'organiser la liaison ferroviaire express entre Lyon et l'aéroport de Saint Exupéry.

Ce Plan de Mobilité élaboré par l'AOMTL a été arrêté le 21 novembre 2024 et son adoption est prévue à la date du 2 octobre 2025.

En outre, il est prévu à l'article 1214-36-A-1 du code des transports, que **chacune des AOM membres de l'AOMTL élabore un Plan Local de Mobilité sur son ressort territorial**. Ce dernier devra **détailler et préciser le contenu du Plan de Mobilité** de l'AOMTL, en particulier en ce qui concerne les mobilités relevant de sa compétence : organisation et développement des services relatifs aux mobilités actives ; aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ; aux services de mobilité solidaire.

L'élaboration d'un Plan Local de Mobilité est facultative dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité non inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Compte tenu de l'absence d'obligation pour la CCBPD d'élaborer un Plan Local de Mobilité (moins de 100 000 habitants), l'engagement d'une telle démarche relève d'une véritable volonté politique de se doter d'un outil stratégique local ambitieux mais réaliste pour offrir à tous, les moyens d'une mobilité facilitée et plus vertueuse d'un point de vue environnemental.

1.2 - Un engagement de la CCBPD

Considérant que la mobilité est essentielle à la vie quotidienne sur son territoire, au développement des activités économiques, sociales et associatives, un service mobilité a été créé en 2022. La nécessité de définir une stratégie qui puisse guider les politiques publiques locales de mobilité en faveur de la réduction de l'impact environnemental et en accompagnement au changement de comportement de ses habitants, s'est traduite par le besoin de se doter d'un **document de planification des déplacements à moyen terme (2030) et long terme (2040) qui fasse consensus à l'échelle des 32 communes et de l'ensemble des acteurs du territoire.**

Les élus du territoire ont affirmé une volonté d'élaborer ce projet dans une **logique de concertation, en associant les usagers et acteurs du territoire de façon active afin que les orientations prises soient partagées par tous et utiles aux premiers intéressés.**

Les différentes instances et temps de concertation ont permis d'aboutir à :

- **Un projet discuté et donc partagé** : la concertation a permis de créer un temps de discussion politique et démocratique facilitant le partage des visions et une évolution des opinions individuelles ;
- **Un projet fédérateur, notamment en associant l'ensemble des communes** du territoire de manière à les inscrire dans un projet commun et des actions concrètes et coordonnées auxquelles elles adhèrent et contribuent. Cela a également permis de réaffirmer la compétence de la CCBPD sur les mobilités ;
- **Un projet qui prend en compte les besoins des acteurs du territoire et de la population en questionnant leurs attentes et en les incitant à se faire force de proposition ;**
- **Un plan d'actions concret à déployer en collaboration avec les acteurs du territoire pour susciter une réelle adhésion.**

La CCBPD a amorcé cette démarche en 2023 avec la réalisation d'un diagnostic des mobilités, et s'est appuyée sur les actions et politiques qu'elle mène en parallèle. A titre d'exemple, une charte des parcs multimodaux ainsi qu'une charte sur le stationnement vélo ont été adoptées, alors que l'étude relative à l'élaboration du Schéma Directeur Cyclable vient d'être lancée.

1.3 - Une déclinaison locale du PDM des territoires lyonnais

Le Plan Local de Mobilité est une **déclinaison plus fine des orientations, objectifs et actions du Plan de Mobilité des territoires lyonnais** à l'échelle du territoire. Ce document apporte des précisions sur le contenu du Plan de Mobilité des territoires lyonnais en particulier sur le champ de compétences de la CCBPD, à savoir les **mobilités actives, solidaires et partagées** avec une forte empreinte territorialisée et une traduction concrète.

Ainsi le PLM assure le développement d'actions concrètes sur ces thématiques mais également le recueil des besoins au-delà de ce champ de compétences (les transports collectifs notamment).

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais présente 4 grandes ambitions d'ici à 2040 :



FIGURE 1 : 4 GRANDES AMBITIONS DU PLAN DE MOBILITE DES TERRITOIRES LYONNAIS

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais vise à **réduire la dépendance à la voiture pour diminuer les nuisances et améliorer la qualité de vie**. L'objectif est de limiter l'usage de la voiture pour les trajets où des alternatives existent, transformant ainsi les mobilités en un facteur de bien-être d'ici 2040.

Pour y parvenir, **il est essentiel de mieux partager l'espace public**, afin de créer des territoires plus apaisés, sûrs, et moins bruyants. Cela permettra également de végétaliser les espaces urbains, contribuant à l'adaptation au changement climatique.

Le **développement des modes de déplacement alternatifs**, comme la marche et le vélo, est ainsi crucial. Remplacer les trajets en voiture par des mobilités actives permettra de réduire les nuisances du trafic et la sédentarité, améliorant ainsi la qualité de vie et la santé des habitants.

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais **doit initier un changement d'approche en mettant la compréhension des besoins diversifiés des usagers au cœur de l'organisation de l'offre de mobilité**. L'objectif est de garantir un droit à la mobilité pour tous d'ici 2040, en proposant des solutions adaptées à chaque individu et aux situations territoriales. Ce **plan doit être inclusif**, prenant en compte les profils variés des usagers, et offrir des alternatives aux contraintes économiques et aux fragilités. Il inclut également des programmes d'écomobilité dès le plus jeune âge pour valoriser les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais a pour objectif de **mieux répondre à l'ensemble des besoins de mobilité au cours d'une journée** et de favoriser de nouvelles habitudes de déplacement moins dépendantes de la voiture individuelle.

La Stratégie Nationale Bas Carbone vise la neutralité carbone dans le secteur des transports d'ici 2050. Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais s'aligne sur cet objectif ambitieux. Pour y parvenir, il est nécessaire de réduire rapidement les déplacements motorisés et il se fixe donc un **objectif global de division par deux des déplacements en voiture solo en adaptant cet objectif selon les territoires et les types de déplacements**.

Le PLM s'inscrit dans ces ambitions et a été travaillé de façon à prendre en compte les besoins du territoire et à proposer des actions permettant de tendre vers ces objectifs.

1.4 - Adéquation avec les autres projets stratégiques

Le Plan Local de Mobilité s'inscrit dans une **démarche globale d'organisation du territoire** et doit donc prendre en compte et être compatible avec les autres documents d'urbanisme et de planification existants ou en cours de révision.

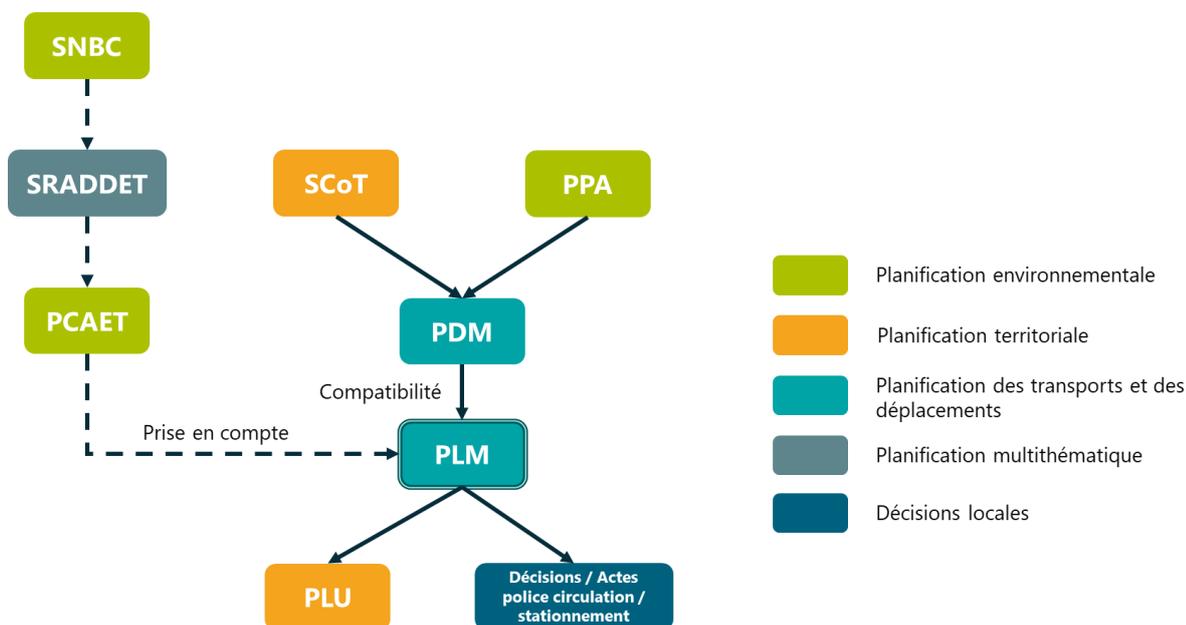


FIGURE 2 : ARTICULATION DES DIFFERENTS DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Le Plan Local de Mobilité de la CCBPD doit bien évidemment **être compatible avec le Plan de Mobilité** des territoires lyonnais, qu'il décline à l'échelle de l'EPCI.

Le PLM doit prendre en compte les objectifs de documents plus généraux que constituent :

- Le **Plan Climat Air Energie Territorial** (PCAET), outil de planification stratégique et opérationnel qui engage le territoire dans la transition énergétique et écologique. Adopté le 27 octobre 2021, il poursuit l'ambition de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) sur son territoire de 68% à horizon de 2050, et cible le transport comme le premier secteur consommateur d'énergie (41% de la consommation globale) et émetteur de GES (36 %). La mobilité est donc identifiée comme l'une des thématiques principales sur laquelle agir afin d'atteindre les objectifs fixés.
- Le **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires** (SRADDET), élaboré par la Région Auvergne Rhône Alpes et approuvé en avril 2020 fixe la stratégie régionale pour l'avenir des territoires à moyen et long termes, 2030 et 2050. Ce sont plus de 60 objectifs opérationnels identifiés, dont plusieurs dans le domaine de la mobilité : agir en faveur de la décarbonation des transports régionaux et innover ; mailler, irriguer, désenclaver le territoire en veillant à la complémentarité des modes, répondre aux besoins de déplacement du quotidien, par des offres adaptées à tous les territoires et toutes les échelles ; ouvrir le territoire aux échanges transfrontaliers et européens ; améliorer la qualité, fiabilité et sécurité des offres avec un souci d'usage simplifié en faveur de l'intermodalité.
- La **Stratégie Nationale Bas Carbone** (SNBC), adoptée en 2015 et révisée en 2018-2019 est la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique. Elle donne des orientations dans tous les secteurs d'activités et définit une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) avec pour ambition d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 et réduire l'empreinte carbone de la consommation des Français. Les orientations portent notamment sur le secteur des transports (premier secteur d'émissions de GES en France aujourd'hui) :
 - Engager un report modal vers les modes de transports les plus économes en énergie et les moins émetteurs (transports en commun)
 - Soutenir les modes actifs
 - Optimiser l'utilisation des véhicules
 - Maîtriser la croissance de la demande pour le transport de voyageurs, notamment en favorisant le covoiturage
 - Soutenir les collectivités locales et les entreprises dans la mise en place d'initiatives innovantes et les impliquer dans les politiques de mobilités propres.

Elles portent également sur l'éducation, la sensibilisation et l'appropriation de ces enjeux et des solutions par les citoyens.

Il doit être compatible avec les principes et orientations :

- Le **Contrat territorial de Relance de la Transition Écologique** qui accompagne des projets concrets en faveur de la transition écologique et de la cohésion territoriale. Adopté le 23 juillet 2021, il cible également un ensemble d'actions en faveur de la lutte contre l'autosolisme, du développement des transports en commun, de l'accompagnement à la structuration des entreprises en faveur de modes de déplacements alternatifs, de déploiement d'aménagements et services favorisant la pratique des modes actifs, et d'exemplarité de la collectivité en la matière.
- Le **Plan de Mobilité** des territoires lyonnais qui fixe pour objectif de réduire la dépendance à la voiture en déployant un ensemble d'actions à horizon 2040, à l'échelle des 11 intercommunalités et 263 communes.
- Le **Plan de Prévention de l'Atmosphère de l'agglomération lyonnaise** qui englobe une partie du territoire en tant que « périmètre étendu », vise à reconquérir et préserver la qualité de l'air, et qui identifie le secteur du transport comme 2^{ème} facteur le plus émetteur de particules fines (18% des PM et 3% des COV).

- Le **Schéma de Cohérence Territorial** (SCoT) du Beaujolais (4 intercommunalités et 116 communes) qui détermine l'organisation spatiale et les grandes orientations de développement à cette échelle. Le projet de SCoT révisé a été arrêté le 20 juin 2024, et se fixe comme grand objectif « de développer des mobilités sobres et adaptées pour une meilleure desserte interne du Beaujolais garantissant son attractivité ».

L'ensemble de ces documents promeut un développement des mobilités plus propre en valorisant les transports en commun et les mobilités actives. Le Plan Local de Mobilité s'inscrit donc dans cette logique de promouvoir des mobilités pour tous et moins carbonées.

Le Plan Local de Mobilité a pour impératif d'être en conformité avec ces documents stratégiques, tout en s'inscrivant dans une échelle très localisée et donc au plus proche des réalités du quotidien. Il a donc été construit dans cette approche ambitieuse et volontariste nécessaire au changement, avec également un impératif de réalisme pour que sa mise en œuvre soit cohérente avec le contexte local.

2 - LES OBJECTIFS DU PLM

2.1 - 4 objectifs majeurs

Les enjeux identifiés dans le cadre du diagnostic et les différents échanges avec les acteurs du territoire (comité des partenaires, réunions publiques) ont permis de préciser les objectifs du PLM :

- Alternatives à la voiture → **Développer les mobilités alternatives à l'autosolisme**
- Mobilité pour tous → **Garantir la mobilité pour tous**
- Intermodalité → **Donner les moyens de l'intermodalité**
- Changement de comportement → **Accompagner les changements de comportement**

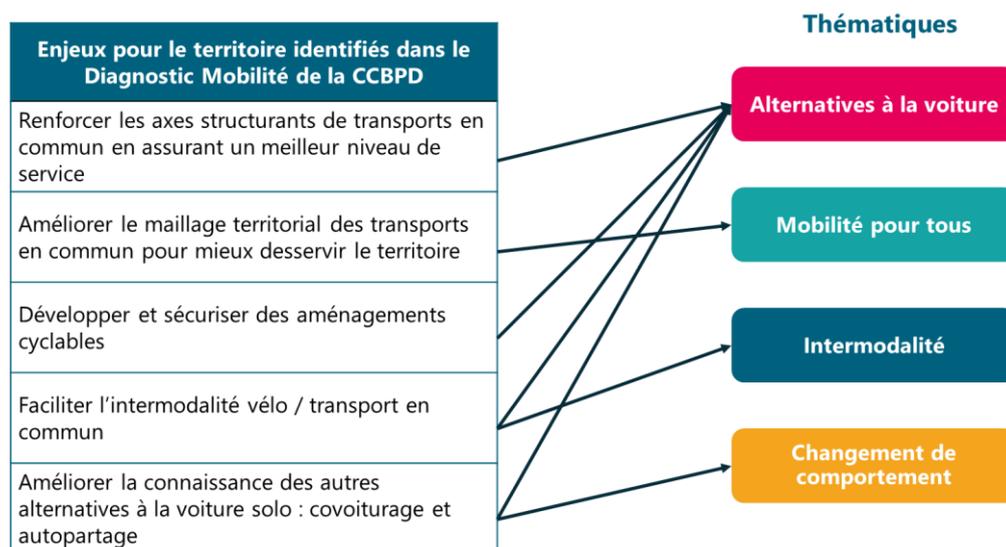


FIGURE 3 : ENJEUX ET OBJECTIFS DU PLAN LOCAL DE MOBILITE DE LA CCBPD

Ces objectifs sont multimodaux, en traitant à la fois la marche, le vélo, les mobilités partagées et solidaires ainsi que les transports collectifs. Concernant les transports collectifs, ils ne relèvent pas du champ de compétence de la CCBPD, en revanche, le PLM se fixe également comme ambition de fixer les besoins propres au territoire sur les actions relevant de la compétence d'autres acteurs publics, tels que SYTRAL Mobilités et la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Ces objectifs sont **en adéquation avec ceux du Plan de Mobilité des territoires lyonnais**, confirmant la fonction de déclinaison locale de cet outil élaboré à l'échelle des territoires lyonnais.

2.1.1.1 - Offrir des solutions de mobilité pour tous

L'objectif est de pouvoir **proposer des solutions de mobilité pour tous les publics** (quel que soit l'âge, les capacités de déplacement, les moyens financiers) **et sur tout le territoire** (aussi bien en milieu rural qu'en milieu urbain).

Cet objectif est également un axe fort du PDM des territoires lyonnais, et certaines actions définies dans le PDM seront donc déclinées localement. Les actions traiteront le volet social, le handicap et l'accessibilité de l'information et des offres auprès de tous les publics, en s'appuyant et valorisant notamment ce qui se pratique déjà sur le territoire.

2.1.1.2 - Développer les mobilités alternatives à l'autosolisme

Cet objectif porte sur la **promotion de tous les modes de déplacement alternatifs à la voiture solo**, en encourageant à un meilleur partage de l'espace public pour donner confort et visibilité aux autres modes. Il se décline donc ainsi :

- **Faire de la marche une solution pour les déplacements très courts (<1km).** Le diagnostic a mis en avant qu'en 2015 44% des déplacements de moins de 1km sur le territoire se faisait en voiture. En sécurisant et redonnant leur place aux piétons, le potentiel de report modal est donc important.
- **Faire du vélo un mode de déplacement alternatif du quotidien pour des déplacements entre 1 et 10km.** La part modale du vélo sur le territoire était très faible en 2015 (1%), mais ce mode de déplacement a connu un réel essor ces dernières années. Il nécessite cependant un accompagnement et des investissements sur le terrain pour sécuriser sa pratique.
- **Renforcer l'offre de transports en commun.** Le diagnostic a clairement fait ressortir ce besoin qui correspond aussi aux actions déployées dans le PDM des territoires lyonnais. Le PLM apporte donc des précisions relatives au contexte local et aux besoins prégnants.
- **Développer les mobilités partagées (covoiturage, autopartage).** Ces modes de transports moins connus des usagers du territoire nécessitent d'être davantage mis en avant car sont des solutions qui peuvent s'avérer très pertinentes sur les territoires peu denses dans une logique d'intermodalité.
- **Assurer un meilleur partage de l'espace public,** afin de développer les modes de déplacement alternatifs à l'autosolisme, il est indispensable d'accorder sa juste place à chacun. Le PLM a donc notamment pour objectif d'accompagner la transformation des centre-bourgs et de les rendre inclusifs pour l'ensemble des usagers, quelles que soient leurs pratiques.

2.1.1.3 - Donner les moyens de l'intermodalité

L'organisation du territoire fait que peu d'usagers dispose d'un mode de transport unique, hormis la voiture, pour atteindre leur destination sur les trajets relativement longs. **L'intermodalité**, c'est-à-dire l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement, **est à faciliter** en assurant le développement de pôles d'échanges multimodaux (PEM), la coordination des offres de transport, la gestion du stationnement au sein des PEM et de leurs abords mais également en portant à la connaissance des habitants l'offre multimodale disponible.

2.1.1.4 - Accompagner les changements de comportement

Les usagers doivent être au cœur de la stratégie de déplacement, leur adhésion aux politiques déployées est indispensable pour qu'elles fonctionnent. Il est donc nécessaire de les accompagner vers les pratiques alternatives à la voiture particulière en assurant une communication régulière et en leur permettant d'expérimenter les différents modes existants ainsi qu'en les sensibilisant sur le partage de l'espace public.

2.2 - Les objectifs de parts modales

Les enquêtes de déplacements approfondies permettent de connaître les déplacements effectués quotidiennement par les habitants et usagers d'un territoire et de calculer la répartition modale des déplacements, c'est-à-dire le pourcentage que représente chaque mode par rapport à la totalité des déplacements. La dernière grande enquête de ce type sur le territoire est l'Enquête Déplacement Grand Territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise réalisée en 2015.

Sur la base des usages révélés par cette enquête, les politiques publiques en matière de mobilité s'attèlent à mettre en place un ensemble d'actions pour réduire la part modale de la voiture et encourager un report vers des modes moins carbonés (report modal).

La mise en place d'objectifs relatifs aux parts modales permet de fixer une trajectoire et une cible à atteindre en matière de comportements relatifs aux mobilités. Elle témoigne de la volonté d'accompagner un réel changement de comportement, et se fixe donc à moyen et long termes, car la mise en œuvre du plan d'actions dans son ensemble est nécessaire pour atteindre les objectifs. Elle permet également d'évaluer et de quantifier les impacts des actions mises en œuvre.

Sur la base du travail réalisé dans le cadre du PDM, des éléments du diagnostic et des objectifs fixés pour le PLM, des hypothèses de report modal sur le territoire de la CCBPD ont été travaillées. Elles s'attachent à **décliner les objectifs établis à l'échelle des territoires lyonnais tout en prenant en compte les spécificités**

locales (topographie, ruralité d'une partie du territoire, destination des principaux flux quotidiens, offres de transport disponibles et projetées).

La Stratégie Nationale Bas Carbone fixe l'objectif d'atteindre la neutralité carbone pour le secteur des transports en 2050. Le PLM se fixe donc des objectifs sur les parts modales à l'horizon 2040, en cohérence avec le Plan de Mobilité des territoires lyonnais, pour que des évolutions importantes soient enclenchées rapidement, tout en étant réaliste ; et pour pouvoir faire un bilan intermédiaire et envisager les actions complémentaires à mener pour atteindre cet objectif ambitieux en 2050.

Les hypothèses de report modal suivantes ont été retenues à l'horizon 2040 :

- 50% des déplacements VP (Conducteur et Passager) inférieurs à 1 km sont reportés sur la marche,
- 25% des déplacements VP (Conducteur et Passager) compris entre 1 et 10 km sont reportés sur le vélo,
- 50% des déplacements VP (Conducteur et Passager) supérieurs à 10 km vers Lyon + Villeurbanne sont reportés sur les transports collectifs,
- 50% des déplacements VP (Conducteur et Passager) vers Villefranche-sur-Saône sont reportés sur les transports collectifs,
- 50% des déplacements VP Conducteur supérieur à 10 km vers le reste de la Métropole de Lyon sont reportés vers le covoiturage (VP Passager),
- 50% des déplacements VP (Conducteur et Passager) internes à la CCBPD de plus de 1km non reportés vers le vélo sont reportés sur les transports collectifs.

Ainsi, le report de la voiture vers les modes actifs concerne plutôt les trajets courts alors que le report vers les transports collectifs et le covoiturage visent les trajets longs.

Ces hypothèses permettent de projeter des objectifs de parts modales à l'horizon 2040, en diminuant la part modale de la voiture au profit des modes actifs et des transports collectifs.

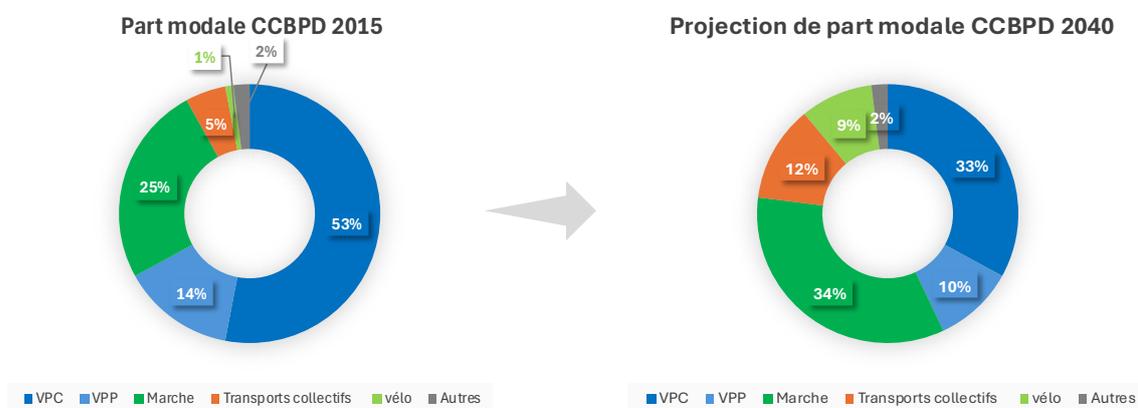


FIGURE 4 : OBJECTIFS DE PARTS MODALES SUR LE TERRITOIRE DE LA CCBPD A L'HORIZON 2040

Les évolutions de parts modales entre 2015 et 2040 sont les suivantes :

- Voiture conducteur : 33% en 2040 contre 53% en 2015, soit une baisse de 20 points,
- Voiture passager : 10% en 2040 contre 14% en 2015, soit une baisse de 4 points,

À noter, alors même que le PLM valorise le covoiturage, la part des usagers en voiture passager diminue puisque les reports vers les autres modes (marche, vélo, TC) sont plus importants.

- Marche : 34% en 2040 contre 25% en 2015, soit une hausse de 9 points,
- Vélo : 9% en 2040 contre 1% en 2015, soit une hausse de 8 points,
- Transports collectifs : 12% en 2040 contre 5% en 2015, soit une hausse de 7 points.

En termes de distances parcourues, les kilomètres parcourus en voiture solo en 2040 seront moins importants qu'en 2015, au profit des autres modes notamment le vélo et les transports collectifs.

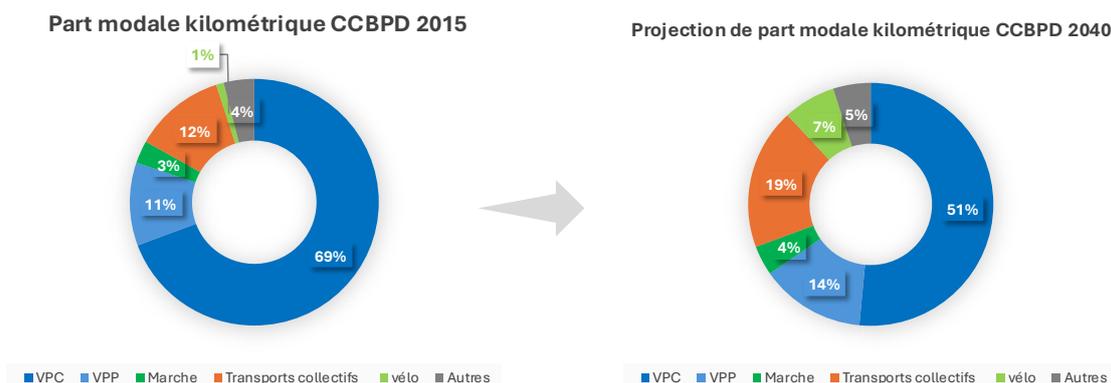


FIGURE 5 : ÉVOLUTION DE LA PART MODALE KILOMETRIQUE ENTRE 2015 ET 2040 SUR LE PERIMETRE DE LA CCBPD

- Voiture conducteur : 51% des kilomètres parcourus en 2040 contre 69% en 2015, soit une baisse de 18 points,
- Voiture passager : 14% des kilomètres parcourus en 2040 contre 11% en 2015, soit une hausse de 3 points,
- Marche : 4% des kilomètres parcourus en 2040 contre 3% en 2015, soit une hausse d'1 point,

Les déplacements reportés sur la marche étant des déplacements courts, leur impact sur les parts modales kilométriques est, en toute logique, faible.

- Vélo : 7% des kilomètres parcourus en 2040 contre 1% en 2015, soit une hausse de 6 points,
- Transports collectifs : 19% des kilomètres parcourus en 2040 contre 12% en 2015, soit une hausse de 7 points.

Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais fixe des objectifs de parts modales à l'horizon 2040 à l'échelle du Beaujolais (CCBPD, CAVBS, CCSB, COR). Les **objectifs du PLM sont cohérents vis-à-vis des évolutions portées par le PDM**, mais n'atteignent pas les parts modales cibles du Beaujolais. **Le PLM souhaite s'inscrire dans une stratégie ambitieuse mais également réaliste et pragmatique** qui tient compte des spécificités du territoire.

Les projections ambitieuses en matière de report modal vers les transports en commun s'inscrivent dans un souci de répondre aux objectifs fixés par le Plan de Mobilité des territoires lyonnais à l'échelle du Beaujolais, et l'intention affirmée de SYTRAL Mobilités, Autorité Organisatrice de la Mobilité des Territoires Lyonnais, de développer un réseau de TC de manière à rendre possible d'atteindre ces objectifs.

Cependant, il paraît difficile à partir de l'offre actuellement effective sur le territoire et des possibilités de développement à l'horizon 2040 de pouvoir atteindre une part modale de 14%.

Concernant les modes actifs, les objectifs du PLM sont proches de ceux du PDM. Pour la marche, l'objectif du PLM est plus faible de 2 points ; néanmoins en termes de distance parcourue les valeurs sont identiques (4%). Enfin, pour le vélo, l'objectif du PLM est inférieur d'un point par rapport au PDM.

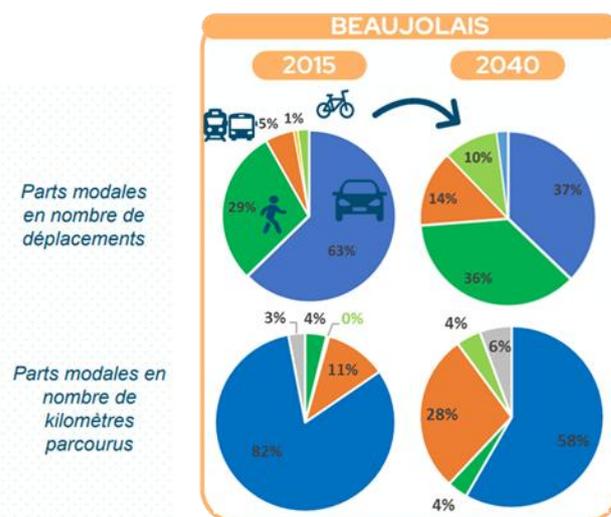


FIGURE 6 : HYPOTHESES DE PARTS MODALES A L'HORIZON 2040 - PLAN DE MOBILITE DES TERRITOIRES LYONNAIS

En revanche, en termes de distance parcourue, le PLM est plus ambitieux.

2.3 - Une première phase de diagnostic

2.3.1 - Rappel de la démarche

Dès 2023, la CCBPD a initié une véritable réflexion quant aux mobilités telles qu'elles sont pratiquées sur son territoire, notamment en réalisant un « grand diagnostic des mobilités », dont l'enjeu était de dresser un **état des lieux détaillé** permettant d'avoir une **connaissance fine de la mobilité** sur le territoire. Ce diagnostic qui s'est intéressé à l'ensemble des modes de déplacement pratiqués sur le territoire a permis d'**identifier les grands enjeux pour les acteurs du territoire**, en se basant sur l'analyse de leurs pratiques, de leurs besoins et de leurs attentes. **Ce diagnostic** conséquent a permis de **fonder les premières bases de la stratégie de mobilité** puis d'un **plan d'actions concret** et partagé.

Le diagnostic a été construit en 3 phases complémentaires :

- Une première phase de **recueil et d'analyse des données existantes** en termes de caractéristiques socio-économiques et de mobilité ;
- En parallèle, une **analyse du fonctionnement des transports en commun** a été réalisée, et a permis d'identifier les manques et besoins des usagers ;
- Enfin, une **analyse des habitudes de déplacements** sur le territoire qui s'est appuyée sur une **vaste enquête en ligne ayant collecté plus de 1600 réponses, première étape d'une démarche participative**. Ces analyses ont permis de faire émerger les besoins et les potentielles évolutions pour développer l'offre alternative à la voiture particulière et l'autosolisme.

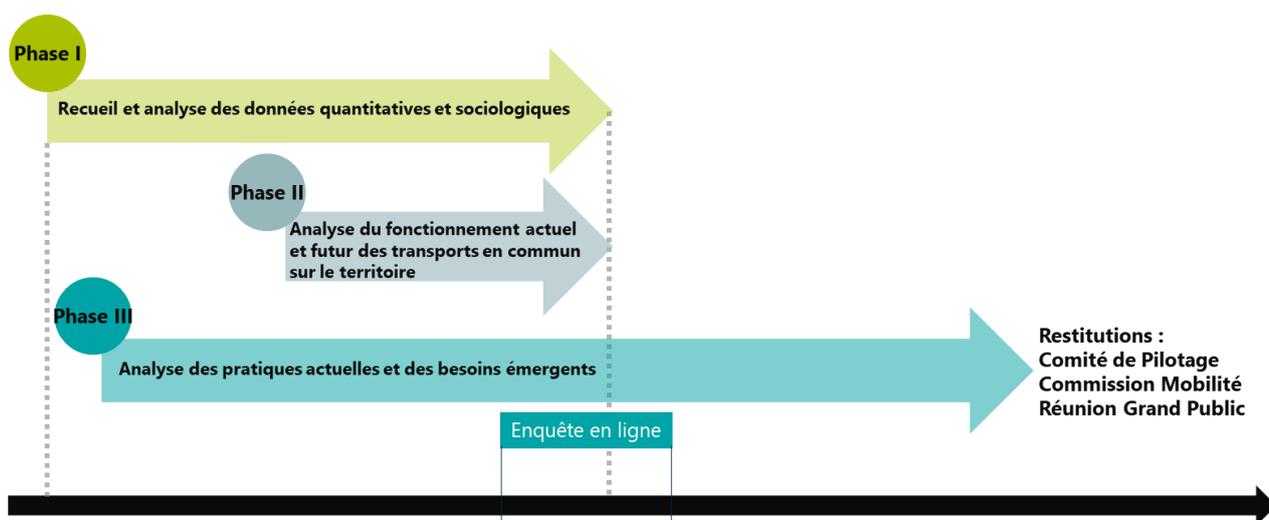


FIGURE 7 : PHASAGE DE LA MISSION DE DIAGNOSTIC

Les conclusions du diagnostic ont été partagées avec les usagers au travers de plaquettes de communication spécifiques et de deux réunions publiques ayant réuni 200 participants.

2.3.2 - Conclusions du diagnostic

La CCBPD est un **territoire attractif** aussi bien du point de vue démographique qu'économique ; il présente des **contextes variés** en lien avec la géographie du territoire et les infrastructures qui le desservent.

Le territoire dispose d'un **maillage routier efficace et hiérarchisé s'appuyant sur le réseau départemental** qui supporte les trafics structurants. Il n'y a pas de problématique d'accidentologie particulière, mais les **vitesse de circulation élevées sont un frein pour le partage de la voirie** avec les autres modes de déplacement. De plus, la suroccupation de l'espace public par la voiture (voiries, stationnements) limite également l'espace disponible pour développer d'autres modes de déplacements qui doivent coexister dans un espace très réduit (ex : pistes cyclables/ trottoirs).

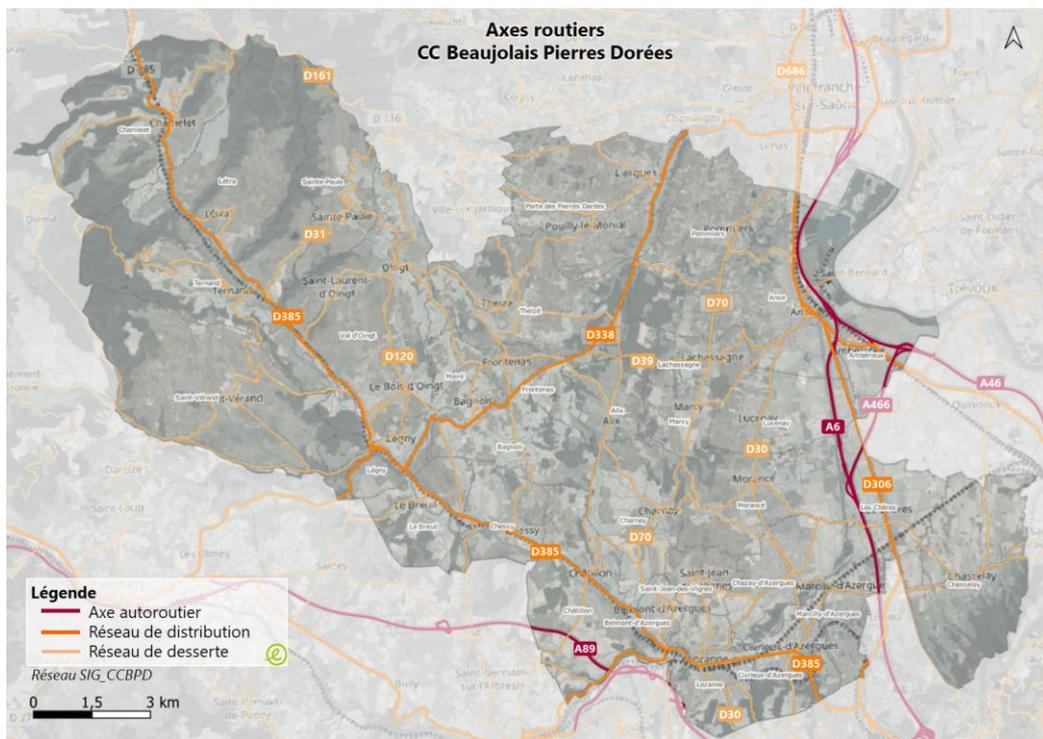


FIGURE 8 : MAILLAGE ROUTIER DE LA CCBPD - CARTE DE DIAGNOSTIC MOBILITES

La desserte en transports en commun actuelle du territoire se compose de 4 lignes de TER qui desservent 8 gares ; 6 lignes de cars régulières (1 ligne TER et 5 lignes TCL), une offre de transport scolaire et une ligne Saônibus qui dessert la gare de Anse (ANSE (Gare TER) <-> REYRIEUX (Collège)).

Le niveau de service offert est très variable :

- D'un point de vue ferroviaire, la couverture du territoire est bonne en termes d'accessibilité à une gare, mais les fréquentations sont très liées à l'offre proposée : les gares de Anse et Lozanne sont ainsi attractives malgré une offre améliorable, tout comme celle de Saint-Germain-au-Mont-d'Or située sur le territoire de la Métropole de Lyon qui propose une offre un peu alternative, mais les autres gares, situées dans la Vallée de l'Azergues, pâtissent de leur faible desserte.
- Concernant les transports routiers, les usages sont essentiellement scolaires. En effet, 4 des 5 lignes de cars disposent de niveaux de service assez faibles, dégradés en période de vacances scolaires, sur une amplitude horaire limitée ; des ruptures de charges sont souvent nécessaires pour rejoindre sa destination finale avec des temps de parcours qui peuvent être longs.

8 communes de la collectivité ne sont actuellement desservies par aucune offre de transport en commun régulière.

Les interconnexions entre les réseaux de transports en commun sur le territoire sont très limitées et lorsqu'elles existent, impliquent des ruptures de charge ; le rabattement vers le réseau structurant s'effectue donc très majoritairement en voiture.

Un service de transport solidaire complète l'offre : le Transport pour Personnes Isolées (TPI) à destination des usagers éloignés de dessertes existantes ou rencontrant des difficultés à se déplacer. Ce service, organisé et en partie financé par la CCBPD, fonctionne mais est à questionner pour mieux s'adapter aux besoins et répondre aux enjeux sociaux.

Les **modes actifs disposent d'aménagements encore restreints**, mais leur **potentiel** (celui du vélo à assistance électrique notamment) est **identifié par tous les acteurs du territoire, notamment en intermodalité**. Des projets sont à l'étude pour développer des aménagements sécurisés et encourager l'usage des cycles. La facilitation de l'intermodalité avec les cycles, via l'emport des vélos dans les transports en

commun ou l'aménagement de stationnement vélo aux arrêts de transports en commun structurants, est également un vecteur important pour développer la pratique.

Le diagnostic a fait ressortir des **liens forts avec les territoires voisins** (principalement Lyon, le reste de la Métropole et Villefranche-sur-Saône), notamment pour des déplacements pendulaires liés à des motifs professionnels, mais également **une part importante de déplacements internes à la CCBPD et relativement courts** (inférieurs à 10km).

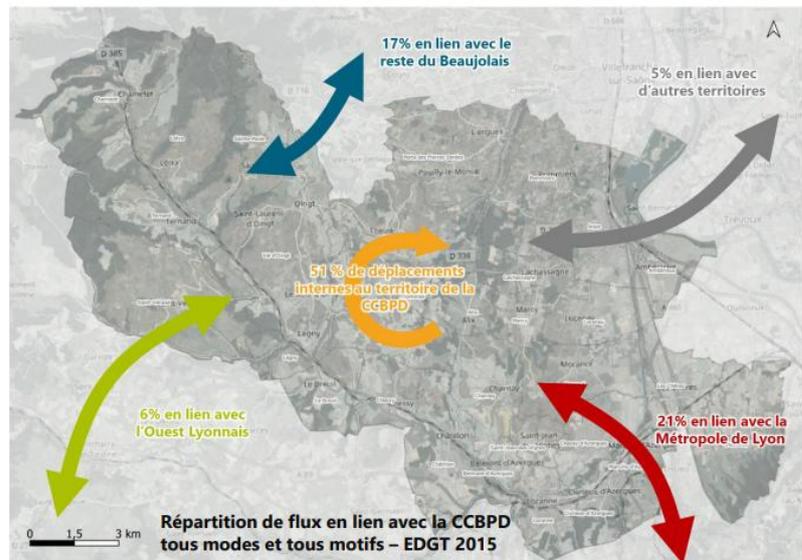


FIGURE 9 : REPARTITION DE FLUX EN LIEN AVEC LA CCBPD TOUS MODES ET TOUS MOTIFS - EDGT 2015

Le diagnostic a également mis en avant la **dépendance actuelle du territoire à la voiture**, mais également un **réel potentiel de report modal**, avec des usagers prêts à se déplacer autrement (75% des répondants à l'enquête réalisée) et la présence d'infrastructures de transports en commun structurantes.

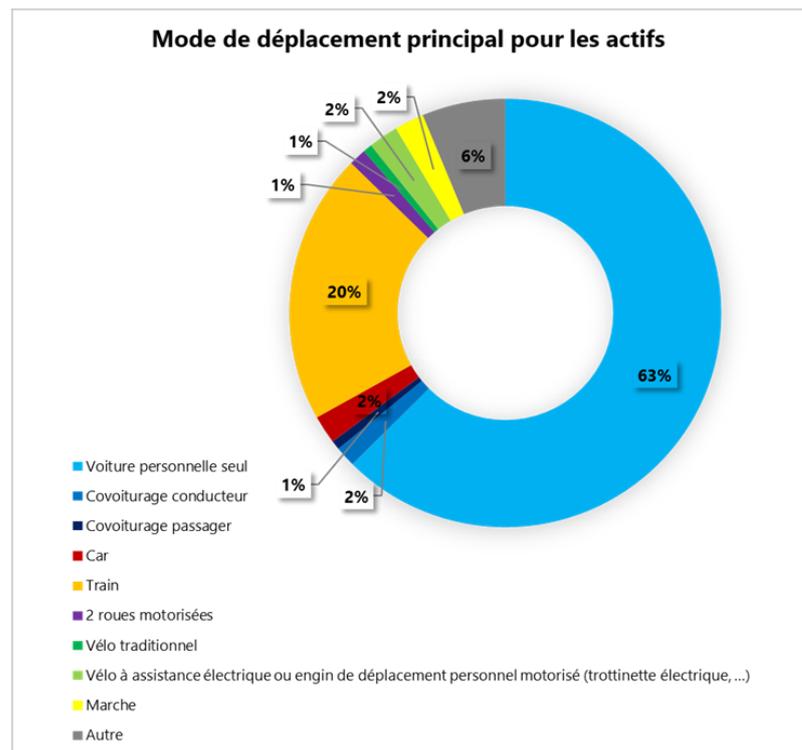


FIGURE 10 : MODE DE DEPLACEMENT PRINCIPAL POUR LE PUBLIC ACTIF – SOURCE : ENQUÊTE MOBILITÉ CCBPD 2023

L'enquête auprès des usagers a mis en exergue leurs **attentes vis-à-vis des transports en commun**, avec un souhait fort **d'amélioration de la qualité de l'offre** (fréquence, ponctualité, fiabilité), de la **desserte de proximité** et des **conditions d'intermodalité**. Le diagnostic a également identifié la nécessité d'adapter l'offre de transports en commun pour répondre aux besoins des usagers. Les transports en commun ne relèvent pas des compétences de la CCBPD, mais la collectivité identifie les besoins et les fait remonter à SYTRAL Mobilités. Deux nouvelles lignes de cars ont ainsi vu le jour à la rentrée 2024 (les lignes 218 et 219).

La nécessité d'améliorer les conditions de déplacements pour les cycles est également mise en avant, avec un besoin d'**aménagement sécurisés et continus**, en priorité pour les déplacements de proximité et en rabattement vers les réseaux de transports en commun structurants et dans une moindre mesure pour les liaisons intercommunales.

Les mobilités partagées ne sont pas jugées prioritaires par les usagers, mais le diagnostic a également révélé un manque de connaissance de ces offres. Leur pertinence sur les territoires peu denses en complément de l'offre de transport en commun en fait également une opportunité à développer pour la CCBPD.

Ces deux dernières thématiques relevant des compétences de la CCBPD seront au cœur du plan d'actions du Plan Local de Mobilité.

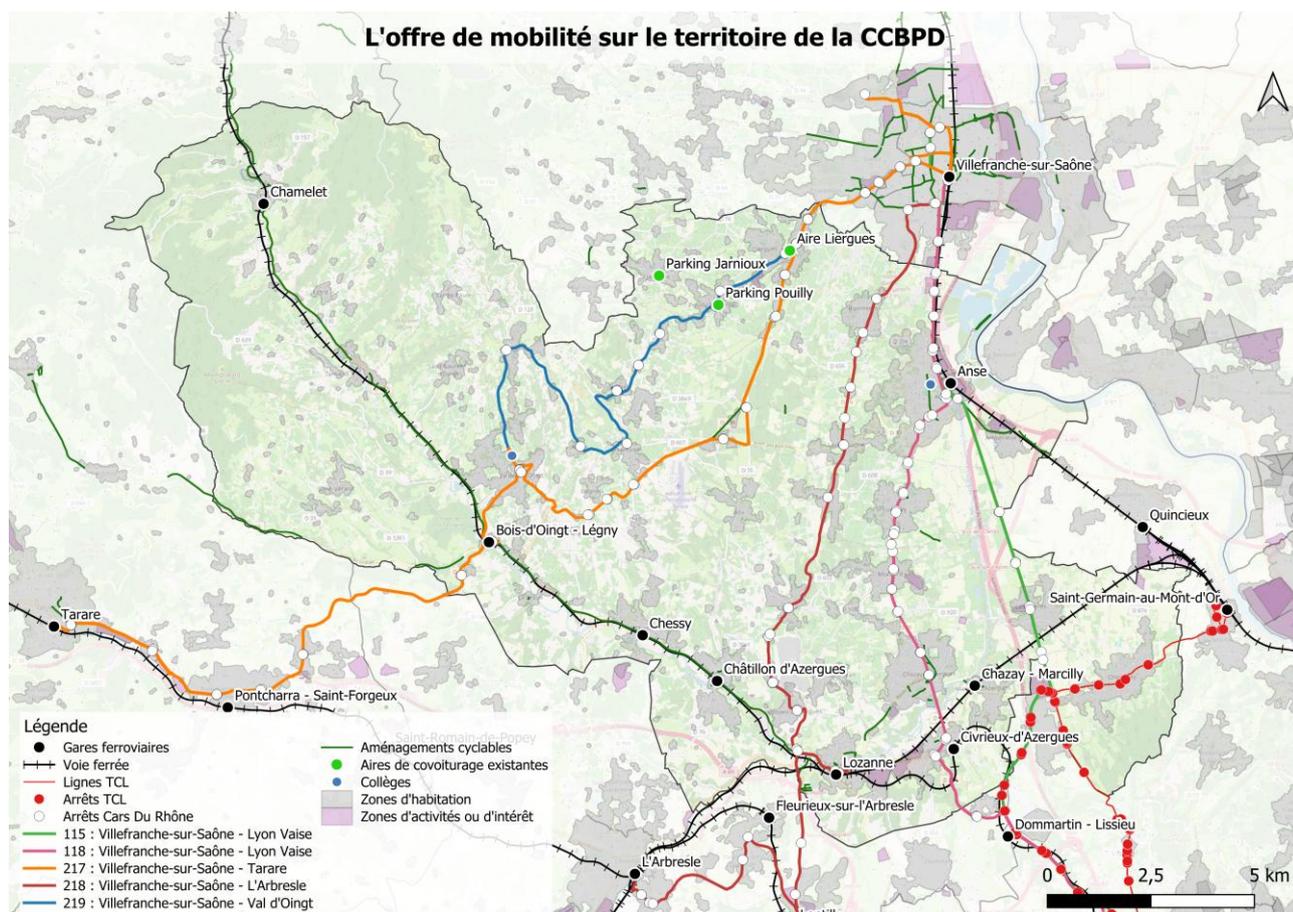


FIGURE 11 : L'OFFRE DE MOBILITE SUR LE TERRITOIRE DE LA CCBPD

2.3.3 - Enjeux de la mobilité sur le territoire

Les contraintes du territoire (géologie avec dénivelés) et le manque d'alternatives impliquent aujourd'hui un usage très fort de la voiture. La mobilité est identifiée par tous les acteurs comme un enjeu fort et un des points clé du développement du territoire, mais les besoins de mobilité sont multiples et les réponses à y apporter doivent être adaptées aux différents contextes.

La stratégie de mobilité doit donc prendre en compte le caractère multipolaire du territoire et développer des solutions à différentes échelles, avec l'ambition de réduire la place de la voiture.

Les principaux enjeux pour le territoire sont donc de :

- **Renforcer les axes structurants de transports en commun en assurant un meilleur niveau de service** : fréquence plus importante des TER (dans davantage de gares) et des lignes de cars régulières. Le projet de RER métropolitain va dans ce sens, mais un point de vigilance est à porter sur le niveau de

desserte des gares de la Vallée de l’Azergues, identifiée comme secteur d’accueil démographique dans le SCoT du Beaujolais.

- **Améliorer le maillage territorial des transports en commun pour mieux desservir le territoire.** Compte tenu des spécificités du territoire (nombreux petits bourgs sans continuité), il n’est évidemment pas envisageable de créer des lignes de transports en commun structurantes sur toute la CCBPD. Cependant, des études ciblées sur les polarités identifiées dans le SCoT permettant d’assurer la desserte de zones économiques et le rabattement vers les pôles structurants, peuvent être des solutions pertinentes.
- **Développer et sécuriser des aménagements cyclables**, notamment en rabattement vers les réseaux de transports en commun structurants pour rendre possible ces pratiques et vers les pôles générateurs de mobilité ; et dans un second temps via des liaisons intercommunales et avec les territoires voisins.
- **Faciliter l’intermodalité vélo / transport en commun**, avec de meilleures capacités d’emport des vélos et des stationnements sécurisés au plus proche des arrêts.
- **Améliorer la connaissance des autres alternatives à la voiture solo** : covoiturage et autopartage. Les études montrent une méconnaissance de ces solutions, qui pourraient être bien adaptées sur ces territoires, notamment en rabattement vers les réseaux de transports en commun structurants pour le covoiturage.

Les enjeux identifiés dans la phase de diagnostic font échos aux leviers et axes stratégiques définis dans le Plan de Mobilité des territoires lyonnais.

2.4 - Une démarche concertée pour un plan sur mesure

Guidés par la volonté de définir une **stratégie volontariste mais réaliste qui fasse consensus**, les élus ont souhaité travailler à l’élaboration de ce document en y associant étroitement les acteurs du territoire ; tout un chacun légitime à faire connaître ses besoins et **premiers destinataires des politiques de mobilité**.

Les partenaires ont également été associés pour contribuer à ce document en apportant un regard d’experts locaux : EPCI voisins, SYTRAL Mobilités, Département et Région AuRA ; une contribution nécessaire pour **assurer la cohérence et la lisibilité des actions** menées.

Plusieurs dispositifs participatifs ont été constitués et animés au cours de la démarche du PLM :

- **Un comité des partenaires** : rassemblant des représentants des acteurs économiques, sociaux, associatifs et des usagers.
- **Un panel citoyen** : rassemblant 26 habitant.es volontaires et représentatifs du territoire, de sa géographie, des pratiques de mobilité, des catégories socio-professionnelles, d’âge, de sexe, etc.
- **Des groupes de travail** : rassemblant les spécialistes techniques du territoire sur les questions de mobilité.
- **Un séminaire des 32 maires** : permettant de mettre la focale sur les leviers à actionner pour développer efficacement les mobilités actives sur le territoire.

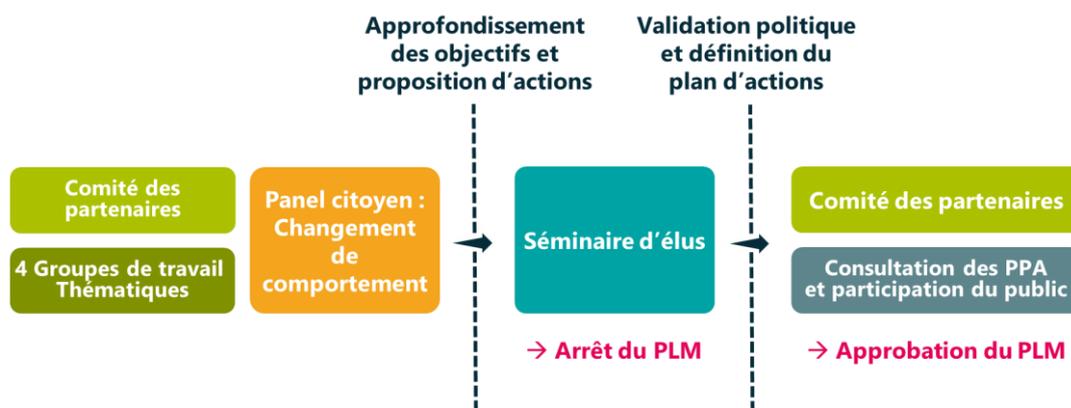


FIGURE 12 : INSTANCES DE CONCERTATION DU PLAN LOCAL DE MOBILITE DE LA CCBPD

2.4.1 - Comité des partenaires

Le Comité des partenaires, spécialement conçu à l'occasion de l'élaboration du Plan Local de Mobilité a vocation à formuler des avis éclairants quant à la politique de mobilité, en sa qualité de représentant des acteurs du territoire.

Conformément à l'article L 1231-5 du Code des transports qui prévoit que les autorités organisatrices de la mobilité doivent constituer un comité des partenaires ; ce dernier doit être consulté au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place, ou encore avant toute instauration ou évolution du taux de versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du document de planification qu'elle élabore en matière de mobilité. Il peut également être consulté à l'occasion de l'évaluation de la politique de mobilité et sur tout projet de mobilité structurant.

Dans un souci de représentativité des acteurs du territoire, la CCBPD a fait le choix de constituer un comité des partenaires reposant sur 4 collèges :

- Collège des élus, représentant des élus de la CCBPD, réunissant 2 membres,
- Collège des représentants des acteurs économiques et sociaux, réunissant 10 membres,
- Collège des représentants associatifs du territoire, comptant 10 membres,
- Collège des représentants d'usagers tirés au sort, comptant 5 membres.

Il a été fait le choix d'associer le comité des partenaires dès la phase de travail relative à la stratégie du PLM ; ne le cantonnant pas à un simple rôle de consultation comme le prévoit les textes.

Aussi, lors d'une première réunion le 17 octobre 2024, 17 des membres du Comité des partenaires se sont réunis pour prendre connaissance de la démarche, des premiers éléments d'analyse du diagnostic de mobilité et contribuer à la construction du PLM, selon des méthodes d'intelligence collective.

Par un travail en sous-groupe autour de 4 thématiques en lien avec les objectifs du PLM, ils ont pu **prendre connaissance du diagnostic et de l'état des lieux, puis réfléchir aux freins et aux leviers pour une meilleure mobilité : plus durable et plus active.**



FIGURE 13 : THEMATIQUES DE L'ATELIER DE TRAVAIL DU COMITE DES PARTENAIRES

En synthèse, voici les priorités mises en avant par les 4 groupes de travail :

	<p>MOBILITÉS ACTIVES</p> <p>La sécurité des vélos et des piétons</p> <p>Le stationnement sécurisé</p> <p>Mise à disposition de vélo en location</p> <p>Travailler sur les représentations à travers la signalétique</p>
	<p>MOBILITÉS PARTAGÉES</p> <p>Une application unique</p> <p>Actions de sensibilisation / Communication sur les applications</p> <p>Organiser l'auto-stop</p> <p>Prévoir des aménagements près des grands axes / points stratégiques</p>
	<p>INTERMODALITÉ ET TRANSPORTS EN COMMUN</p> <p>Facilité l'intermodalité vélo – TC</p> <p>Prioriser l'ouest du territoire (TAD)</p>
	<p>MOBILITÉS POUR TOUS</p> <p>La sécurité</p> <p>Le balisage</p> <p>La mobilité des personnes âgées – solution pour qu'ils puissent laisser leurs voitures</p>



FIGURE 14 : PHOTOS DU COMITE DES PARTENAIRES DU 8 OCTOBRE 2024

2.4.2 - Panel Citoyen de la Mobilité

Associer les habitants à la construction des politiques locales de mobilité est une mesure de bon sens : « il s'agit de comprendre les besoins et attentes des habitants qui sont, en tant qu'usagers, les premiers destinataires des services développés », comme le rappelle Marie-Pierre TEYSSIER, Vice-Présidente à la mobilité. Après avoir conduit une grande enquête en 2023, dans le cadre du diagnostic qui avait suscité l'intérêt des habitants (3% d'entre eux s'étaient exprimés), cette concertation s'est poursuivie à la demande des élus désireux de constituer un panel citoyen de la mobilité pour donner voix aux citoyens dans la construction du PLM. L'objectif est d'apporter une vision citoyenne pour compléter les études techniques et les réflexions des élus.

Pour en savoir plus et découvrir comment a travaillé le panel en vidéo :



<https://youtu.be/Xnsbqt7-Oml?feature=shared>

Dès lors, la CCBPD a conduit une campagne d'appel à candidature d'août à septembre 2024, permettant aux volontaires de s'inscrire en renseignant leur : sexe, âge, commune de résidence, catégorie socio-professionnelle, profession, habitudes de déplacement (lieu de travail, types de mobilité pratiquée), coordonnées. Sur la base des 91 candidatures déposées, un tirage au sort puis une classification tenant compte des quotas permettant une représentation équilibrée des habitants, sur la base des critères précédemment cités a permis de retenir 27 citoyens et citoyennes.

La mission confiée à ce panel citoyen ? Identifier des leviers que la Communauté de Communes pourrait actionner pour répondre à cette question : « **Comment inciter au changement de comportement pour une pratique des mobilités actives et durables au quotidien ?** »

Après trois séances de travail (deux soirées et une journée), fondées sur des méthodes collaboratives, des apports d'informations et des interventions d'experts, ils ont formalisé leur réflexion dans un document écrit. Ce document résume leurs idées d'actions pour accompagner le changement de comportement en matière de mobilité, et a été transmis aux élus pour enrichir le Plan Local de Mobilité.

La synthèse écrite du Panel Citoyen est publiée sur le site de la CCPBB : [PANEL CITOYEN DE LA MOBILITÉ | Communauté de Communes Beaujolais Pierres Dorées](#)

Retour sur leur production et leurs idées :

Un préalable, souligné comme indispensable par le panel, concerne **l'aménagement et la sécurité des routes**, avec une nécessité, pour eux, d'améliorer la sécurité pour les piétons et les cyclistes, notamment par une meilleure visibilité et la création de pistes cyclables dédiées. L'amélioration de l'éclairage public et l'aménagement de stationnements sécurisés pour les vélos sont également jugés importants. Le développement du train, de ses dessertes et de son accessibilité est aussi souligné.

Pour promouvoir la marche et le vélo, le panel a proposé des actions axées autour de 4 grands leviers principaux :

- **La formation**, avec des cours pour tous les âges et des trajets accompagnés. Ils soulignent le besoin d'apprentissage de l'entretien du vélo à travers des ateliers participatifs ou de sensibiliser les automobilistes au partage de la route.
- **Le conseil et l'accompagnement**, avec la mise en place d'un "**Interlocuteur mobilité**" qui pourrait offrir un conseil et un accompagnement personnalisé.
- **Une signalétique claire et efficace**, indiquant notamment la présence de cyclistes et les temps de trajet, est essentielle.
- **La facilitation de la découverte et des premiers pas à vélo** par des tests, de la location longue durée ou une journée de la mobilité est aussi recommandée.

D'autres leviers importants incluent l'**optimisation des applications mobiles existantes** pour les itinéraires et services (copartage, covoiturage), l'encouragement des **plans de mobilité d'entreprise**, le développement de **stations de réparation de vélos en libre-service** et la mise en place d'**aides à l'achat de vélos**.

Ils proposent également la création d'une "**agence des mobilités locales**" pouvant centraliser l'information.

Concernant le covoiturage, la création d'une **plateforme unique dédiée au territoire** est suggérée, tout comme l'amélioration de l'information et l'encouragement de la flexibilité des employeurs. Pour l'intermodalité, des **aides au financement des abonnements de train** et une meilleure information sur les offres sont envisagées.

Le panel insiste sur la nécessité de **disposer d'un référent ou service "mobilité"** au sein de la Communauté de Communes pour coordonner ces actions. Un **dialogue régulier avec les usagers** est également recommandé pour évaluer l'efficacité des mesures mises en place.



FIGURE 15 : PHOTOS DES DIFFERENTES SEANCES DU PANEL CITOYEN

2.4.3 - Groupes de travail thématiques

La mobilité étant un sujet complexe, nécessitant la coordination de plusieurs instances, détenant chacune des compétences complémentaires et n'ayant pas de limite administrative à sa pratique, il était indispensable d'associer partenaires institutionnels, sociaux et territoires voisins pour enrichir la stratégie et le plan d'action. 4 groupes de travail thématiques ont été constitués, sur la base des objectifs du PLM validés par les élus :

- **GTT n°1 : Les modes actifs**
- **GTT n°2 : Partage de l'espace public et mobilités partagées**
- **GTT n°3 : Mobilité pour tous**
- **GTT n°4 : Intermodalité et Transports en commun.**

Dans ce cadre, différents partenaires ont été invités à participer et apporter leurs connaissances :

- Les EPCI voisins : CA de l'Ouest Rhodanien, CC Saône Beaujolais, CA Villefranche Beaujolais Saône, CC Pays de l'Arbresle, CC Dombes Saône Vallée,
- Les services de la CCBPD ayant un intérêt à travailler sur ces thématiques (service voirie, transition écologique, économique, urbanisme) et des services communaux,
- Associations ou entités à vocation sociale et économique : Point de vue sur la ville, Graines d'actions Mobil'Aid, Accompagnement public RSA, France travail, CCI de Lyon, CAP générations,
- La Région AURA, le Département du Rhône et la DDT du Rhône,
- Le SCoT Beaujolais,
- SYTRAL Mobilités,
- SNCF Gares & Connexions.

Ces temps de travail ont permis de mobiliser les expertises de chacun sur des sujets précis afin d'aboutir à une vision partagée des actions prioritaires à mettre en œuvre sur le territoire.

Les 4 temps d'échanges ont suivi le même type de déroulement :

- Un premier temps de partage de contexte et d'objectifs pour assurer un même niveau, minimal, de connaissance de l'ensemble des participants à l'atelier,
- Des présentations relatives aux démarches actuelles de la CCBPD ou sur les territoires voisins,
- Un temps de travail sous forme de tables rondes pour faire émerger les axes stratégiques et les premières pistes d'actions et les prioriser,
- Une restitution sous la forme d'un compte-rendu diffusé à tous les participants.

Groupe de travail thématique sur les modes actifs

Ce premier groupe de travail a été l'occasion d'une présentation de différentes actions en faveur du développement de la pratique du vélo portée par la Communauté de Communes du Pays de l'Arbresle et l'association VUVIB : exemples d'aménagements réalisés, aide à l'achat de vélos, location de vélos, vélos à assistance électrique en libre-service, stationnement, balades urbaines, etc.

Les temps de travail de ce premier groupe ont eu pour objectifs d'identifier les freins actuels, de recueillir des avis sur différentes propositions techniques mais également de définir des déplacements cibles et des actions à mettre en œuvre pour inciter à la pratique.

Les **aménagements dédiés à la marche et au vélo sont considérés comme primordiaux pour assurer le développement des pratiques**. Ils doivent rendre accessible les différentes polarités du territoire en assurant confort et sécurité. Néanmoins, quand aucun aménagement n'est réalisable (contraintes techniques), les voies partagées sont jugées intéressantes à concevoir malgré les conflits qu'elles peuvent induire entre les usagers.

Outre les aménagements, la mise en place de **services visant à sensibiliser et faire expérimenter** est proposée par les participants (service de location de vélos, formation de remise en selle, balades urbaines, etc.).

Les **déplacements en lien avec les établissements scolaires** apparaissent comme une cible primordiale pour les participants. La sensibilisation des enfants à ces pratiques est un moyen de toucher leurs parents, familles (formations « savoir rouler à vélo », distribution de kits de visibilité, etc.). Ces jeunes seront les adultes de demain et faire rentrer ces pratiques dans les mœurs est donc important.

La **communication** autour du vélo et de la marche est également identifiée comme un facteur clé du développement de ces pratiques. En effet, pour les participants, il est très important de pouvoir informer les usagers des temps de parcours (comparatif avec tous les modes), des points de stationnement vélo, des bienfaits sur la santé via des points d’affichage publics, de la signalisation et des cartographies (offre de mobilité, carte participative).

Enfin, la création d’une **charte partagée entre les communes assurerait une harmonisation des aménagements et apporterait de la lisibilité pour les habitants**. Néanmoins au sein d’un même EPCI, des disparités entre les communes en termes d’aménagements sont déjà présentes. Certaines communes auraient alors besoin de fournir des investissements humains et financiers plus importants que d’autres. Un risque de déséquilibre à l’échelle d’un territoire est identifié.



FIGURE 16 : PHOTO DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES MODES ACTIFS DU 7 NOVEMBRE 2024

Groupe de travail thématique sur le partage de l’espace public et les mobilités partagées

Ce groupe de travail a permis à SYTRAL Mobilités de présenter les différentes démarches sur les usages partagés de la voiture individuelle en cours sur son périmètre en précisant que les EPCI et la Métropole de Lyon sont compétentes pour organiser le covoiturage, mais que SYTRAL Mobilités peut se faire déléguer la compétence par ses membres.

Un premier temps de travail sur le **partage de l’espace public**, sur la base de cas concrets du territoire, a permis de faire ressortir les avis suivants :

- **Sur les axes à fort trafic, il est préférable de créer un itinéraire parallèle** afin qu’il puisse être sécurisé et aménagé de façon qualitative. Néanmoins, cette solution induit généralement l’absence de desserte directe des commerces et du bourg.
- Les **pistes cyclables bidirectionnelles ou unidirectionnelles sont à privilégier**, mais les voies partagées sont aussi considérées comme une alternative en cas de contrainte technique.
- Dans le cas où l’aménagement serait préconisé sur l’axe principal, la suppression d’un volume de stationnement est généralement nécessaire, mais implique des contraintes sur la desserte directe des commerces et lieux d’intérêts. Cela nécessite donc des **études plus précises sur l’utilisation du stationnement** et de trouver d’éventuels espaces pour reporter ces places un peu plus loin, en retrait de l’axe.

L’intérêt de porter une attention aux projets connexes est également souligné car cela peut être une opportunité de créer des aménagements modes actifs qualitatifs pour tous.

Le travail sur le covoiturage (ses formes et ses modalités de mise en œuvre) ont mis en avant que le **covoiturage semble trouver sa pertinence dans un premier temps notamment pour les déplacements**

hors du cadre professionnel (achats, santé, loisirs, etc.) : déplacements jugés plus facilement reportables et moins stressants. Plusieurs points stratégiques pour développer des espaces dédiés à cette pratique ont été identifiés tels que les pôles d'échanges ou les arrêts du réseau TCL.



FIGURE 17 : POINTS D'ARRETS DES LIGNES DE COVOITURAGE IDENTIFIÉS PAR LES PARTICIPANTS A L'ATELIER

Enfin, l'**autopartage** bien que peu développé sur le territoire, est un moyen pertinent de proposer un véhicule motorisé à ceux qui n'en dispose pas, de façon rapide, et sans avoir à se rendre chez un loueur spécialisé. **La pratique dans un territoire à tendance rurale peut fonctionner tout comme en milieu urbain.** Ce service peut répondre à des besoins liés à des déplacements ponctuels : loisirs, achats (notamment pour des objets volumineux), vacances, déchèterie, mais également en diffusion depuis les gares. Le développement de l'autopartage pourra se faire à partir de plateformes existantes comme Getaround qui assurent la mise en relation de particuliers entre eux, mais également à partir d'un service de flottes d'une entreprise privée (comme Citiz) ou par des véhicules de la collectivités ou d'entreprises mis à disposition.

Le développement des pratiques de mobilités partagées devra, selon les participants, s'accompagner **d'actions d'accompagnement, de communication et de sensibilisation** (animations, ateliers, supports, plateforme numérique, ambassadeurs dans les entreprises, etc.) ainsi que d'**incitations financières**.

Groupe de travail thématique sur la mobilité pour tous

La mobilité est l'un des enjeux majeurs pour favoriser l'inclusion sociale et professionnelle. Les différents temps d'échanges ont pu mettre en avant la nécessité de proposer une mobilité accessible à tous, quel que soit ses capacités physiques ou sa localisation géographique. SYTRAL Mobilités au travers de son Plan de Mobilité des territoires lyonnais indique les actions à décliner à l'échelle locale de ses AOM membres :

- Poursuivre et renforcer les initiatives en faveur des scolaires et étudiants pour faciliter leurs déplacements,
- Développer et renforcer les services de mobilité solidaire,
- Rendre accessible l'espace public à tous les usagers, y compris en situation de handicap,
- Développer des services de mobilité dédiés aux personnes en situation de handicap,
- Mettre en œuvre un réseau d'agence des mobilités,
- Poursuivre la mise en place de la ZFE-m et accompagner les propriétaires de véhicules anciens.

L'association Mobil'Aid, acteur de la mobilité inclusive solidaire et durable a pu partager ses différentes missions : suivi individuel, diagnostic individuel de mobilité, ateliers collectifs, mais surtout mettre en avant les

facteurs clés de réussite : pratique de l'« aller vers », écoute active et sans jugement, connaissance fine de l'offre disponible, expertise et agilité dans l'accompagnement des personnes, etc.

Le service de TPI de la CCBPD complète l'offre de transport sur le territoire, mais son tarif peut être un frein pour certains publics. La CCBPD va lancer en 2025 une étude pour réévaluer le service, avec l'enjeu de se coordonner avec SYTRAL Mobilités.

Pour les participants, la **déclinaison de l'Agence des Mobilités** sur le territoire est apparue comme une **action majeure du PDM à développer dans le cadre du PLM**.

L'importance de s'appuyer sur les initiatives locales existantes, notamment l'association Mobil'Aid, pour les seniors, les personnes en situation de handicap et les personnes en insertion a également été soulignée. **Les points d'entrée doivent être diversifiés pour toucher tous les publics**.

Enfin, de nombreuses nouvelles actions ont été proposées. La création d'une plateforme unique dédiée à la mobilité ; le besoin de **pratiquer la mobilité inversée « aller vers »** ; la nécessité de créer des espaces d'échanges intergénérationnels et de partage de retours d'expérience entre les EPCI pour mutualiser les bonnes pratiques sont fortement plébiscités.



FIGURE 18 : PHOTO DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA MOBILITE POUR TOUS DU 19 NOVEMBRE 2024

Groupe de travail thématique intermodalité et transports en commun

Le diagnostic a fait ressortir des attentes fortes des usagers vis-à-vis des transports collectifs en matière d'amélioration de la qualité de l'offre, de la desserte de proximité mais également en matière d'amélioration de l'intermodalité. SYTRAL Mobilités, en adéquation avec son Plan de Mobilité des territoires lyonnais, va, au travers de différentes actions, développer l'offre de transports en commun et chercher à améliorer l'intermodalité. Il est précisé que plusieurs études sont d'ores et déjà en cours telles que des études multimodales sur des corridors ferroviaires.

Au-delà de SYTRAL Mobilités, la Région AURA agit également en matière de développement des transports en commun et de l'intermodalité notamment avec l'étude du RER métropolitain lyonnais mais également en lien avec sa feuille de route mobilités positives du quotidien. Dans ce cadre, la région vise à augmenter l'offre ferroviaire et routière, simplifier le parcours voyageur et augmenter l'offre de stationnement vélo en gare.

L'ensemble des participants à ce groupe de travail a mis en avant le besoin de **renforcer la ligne ferroviaire Lyon – Paray-le-Monial ainsi que la ligne 217 des TCL**(Villefranche-sur-Saône – Tarare). Selon eux, la desserte actuelle n'est pas satisfaisante et n'incite pas pleinement les habitants à se reporter sur les transports collectifs.

De plus, selon eux, il serait pertinent de **créer deux nouvelles transversales Ouest <> Est** : la première depuis Val d'Oingt vers Anse et la seconde depuis Chamelet vers Villefranche-sur-Saône. Les lignes devront desservir les pôles urbains et d'emplois sur le territoire ainsi que ceux limitrophes tout en adaptant la localisation des arrêts et les cheminements pour y accéder.

Il est également mis en avant le besoin d'**adapter la fréquence de passage des transports collectifs ; l'amplitude horaire et de réduire les écarts de niveau de service entre les périodes scolaires et les vacances**. La possibilité d'emport de vélos dans les cars est aussi soulignée.

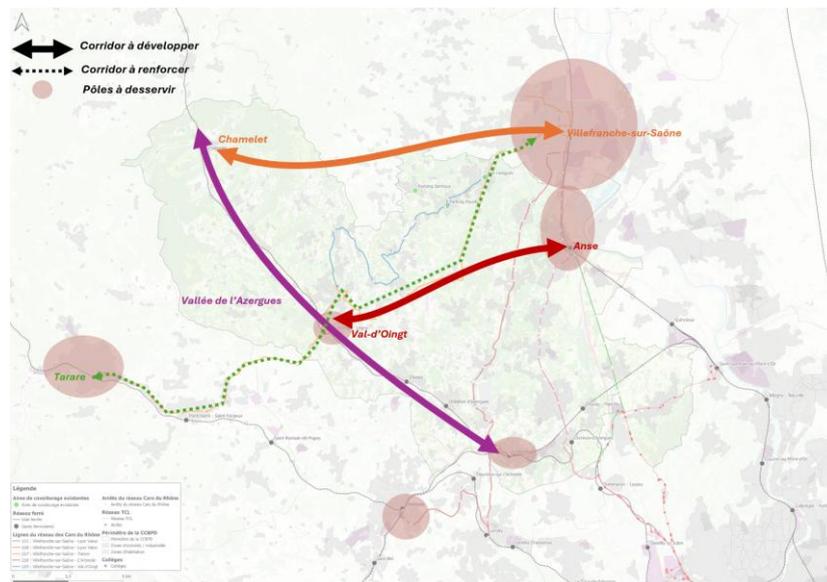


FIGURE 19 : CARTE DE SYNTHÈSE DU TEMPS DE TRAVAIL - GROUPE DE TRAVAIL THEMATIQUE SUR L'INTERMODALITE ET LES TRANSPORTS EN COMMUN

L'encouragement à la pratique cyclable et au covoiturage est également ressorti, notamment pour les déplacements intermodaux. Néanmoins, il est mis en avant le besoin de créer des aménagements cyclables et du stationnement dédié sécurisé ; de mettre à disposition des usagers une offre de services (location de VAE pour l'expérimentation et services variés au sein des pôles d'échanges) et de développer davantage une culture du covoiturage. Le **transport à la demande ressort également comme une piste à creuser**, notamment pour la desserte des zones d'activités, comme c'est le cas du TAD de la vallée de la Chimie.

La Région AURA a pu préciser que de nouveaux matériels roulants seront mis en service en 2027/2028, permettant le développement de l'offre ferroviaire. L'objectif est dans un premier temps de développer l'offre en heure creuse et en contre pointe sans faire d'investissement sur le ferroviaire, puis de proposer des fréquences plus élevées sur la première couronne et des trains périurbains accélérés au-delà. Concernant la ligne TER Lyon – Paray-le-Monial, elle sera gérée par la Région Bourgogne Franche Comté, avec une offre publique attendue à partir de mai 2025. Toutefois, il reste des incertitudes sur l'évolution à long terme de cette ligne.

Concernant l'intermodalité avec le vélo, la Région concentre ses efforts sur les gares où le stationnement est saturé ou dégradé. L'objectif est de limiter l'emport des vélos dans les trains. La Région AURA et SNCF Gares & Connexions collaborent pour améliorer l'intermodalité et la performance des gares.

2.4.4 - Séminaire des maires

Enfin, les élus de la Communauté de Communes et des communes du territoire ont naturellement été parties prenantes de l'ensemble de la démarche. Un premier temps d'échanges en conseil communautaire le 24 septembre 2024 a été l'occasion de valider l'ensemble de la démarche de travail et les objectifs du PLM.

Au regard du potentiel important que représente le développement des mobilités actives pour le territoire et sa nécessaire organisation, un séminaire des maires a été organisé sur cette question le 23 novembre 2024, auquel 18 maires et représentants des communes ont participé.



FIGURE 20 PHOTO DU SEMINAIRE DES MAIRES DU 3 DECEMBRE 2024

Ce séminaire a été l'occasion de travailler sur l'identification des **sujets prioritaires et des leviers à mettre en place pour renforcer l'action de l'intercommunalité aux côtés de celle des communes.**

Sans occulter les autres enjeux de mobilité, les élus ont confirmé la demande croissante des habitants pour le développement des modes actifs et particulièrement du vélo. Néanmoins, faciliter ces pratiques se heurte à des difficultés concrètes de réalisation auxquelles les communes sont très souvent confrontées (espace public contraint, réglementation inadaptée, etc). Ces constats invitent ainsi à chercher des solutions et un accompagnement à l'échelle intercommunale dans une action intégrée avec les communes.

En ce sens, plusieurs pistes de travail ont été explorées concernant :

- le **partage de l'espace public**, par exemple en poursuivant les actions déjà entreprises pour la limitation de la vitesse automobile en centre-bourgs,
- le besoin pour le territoire de se donner des **priorités communes pour un futur réseau cyclable**, pour concentrer les efforts d'aménagements cyclables là où le potentiel d'utilisation du vélo est le plus important,
- la question du **financement de ces investissements** à l'échelle intercommunale mais aussi pour soutenir les projets locaux des communes,
- le **besoin d'accompagnement et d'ingénierie** pour réaliser des aménagements de qualité sur l'ensemble du territoire,
- la **pertinence d'actions d'encouragement des changements de comportement** en faveur du vélo en croisant les capacités d'action de la Communauté de Communes et des communes.



FIGURE 21 : PHOTO DU SEMINAIRE DES MAIRES DU 3 DECEMBRE 2024

3 - LES AXES STRATÉGIQUES DU PLM

3.1 - Modalités de définition

Le diagnostic relatif aux mobilités pratiquées sur le territoire et l'ensemble des échanges et productions fournis dans les différents temps de concertation et de travail ont permis de définir les axes stratégiques du Plan Local de Mobilité, de façon partagée.

Ces axes stratégiques constituent l'ossature du plan d'actions et permettent de répondre aux enjeux de la démarche et aux objectifs établis précédemment.

3.2 - Les axes stratégiques pour répondre aux objectifs

Le Plan Local de Mobilité de la CCBPD est ainsi construit autour de 4 axes stratégiques :

- **Axe 1 - Aller vers les usagers : tests et mises en situation pour encourager les nouvelles pratiques,**
- **Axe 2 - Créer une culture favorable au développement et à la pratique des modes alternatifs à la voiture particulière,**
- **Axe 3 - Élargir et renforcer l'offre de mobilité sur le territoire pour offrir de véritables alternatives,**
- **Axe 4 - Proposer des services en accompagnement de l'offre pour favoriser les mobilités alternatives.**

Ces axes stratégiques ont naturellement un caractère complémentaire et transversal, aussi un axe stratégique ne correspond pas à un unique objectif. Ils répondent ainsi tous à tous les objectifs du PLM. Par exemple, le premier axe stratégique « Aller vers les usagers : tests et mises en situation pour encourager les nouvelles pratiques » permet de répondre à l'ensemble des objectifs fixés du PLM.

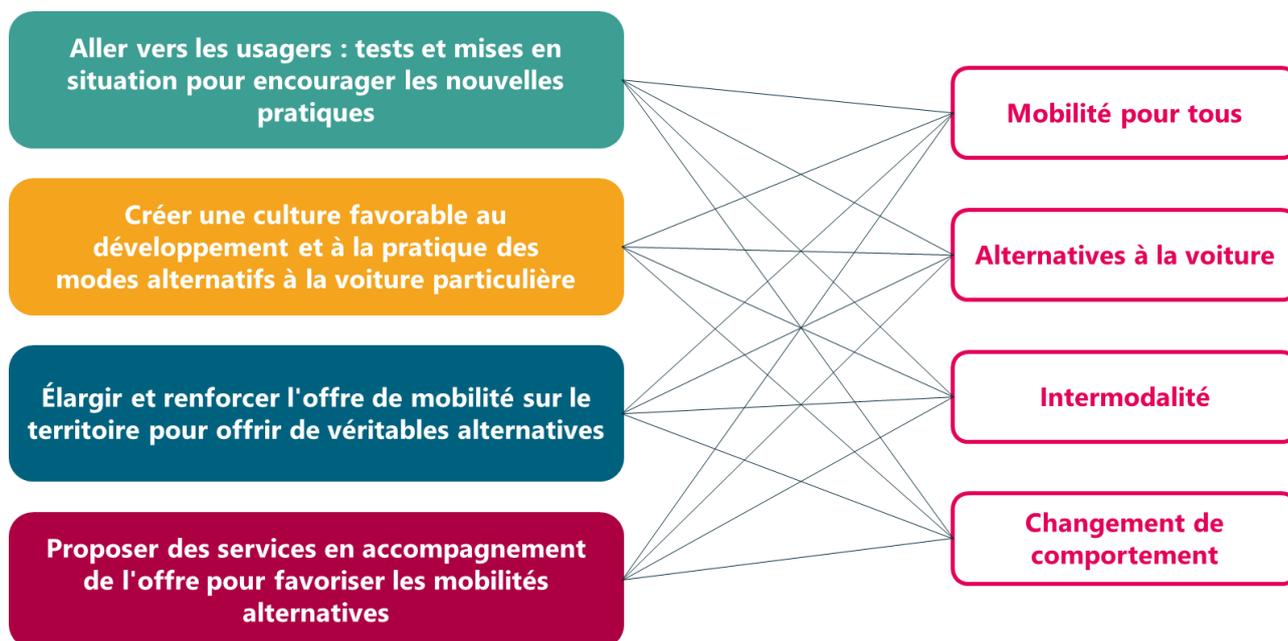


FIGURE 22 : AXES STRATEGIQUES DU PLAN LOCAL DE MOBILITE

3.2.1 - Axe 1 - Aller vers les usagers : tests et mises en situation pour encourager les nouvelles pratiques

Ce premier axe vise à « aller vers » les usagers pour favoriser le développement de nouvelles pratiques sur le territoire. Ces actions portent une attention particulière à la transmission de la connaissance à la fois sur l'offre de mobilité présente sur le territoire mais aussi sur la formation et la mise à disposition de matériel pour tester les pratiques alternatives à la voiture individuelle.

Il est composé des actions suivantes :

Axe 1 - Aller vers les usagers : tests et mises en situation pour encourager les nouvelles pratiques	Action 1.1 : Proposer des points d'information locaux / itinérants sur la mobilité
	Action 1.2 : Proposer un service de location de vélo
	Action 1.3 : Former à la pratique du vélo, accompagner à l'autonomie de la pratique des modes actifs
	Action 1.4 : Poursuivre le travail avec les entreprises sur la promotion des mobilités alternatives et notamment du covoiturage

FIGURE 23 : LES ACTIONS DU PREMIER AXE DU PLM

3.2.2 - Axe 2 - Créer une culture favorable au développement et à la pratique des modes alternatifs à la voiture particulière

Le report de la voiture vers les mobilités alternatives ne s'effectue pas uniquement au travers d'aménagements dans les espaces publics. La communication et la sensibilisation sont des facteurs clé de la réussite dans le changement de comportement des usagers. Pour ce faire, cet axe vise à assurer des campagnes de communication et de sensibilisation mais également appliquer au territoire une stratégie de mobilité visible dans l'espace public en faveur des alternatives à la voiture individuelle.

Il est composé des actions suivantes :

Axe 2 - Créer une culture favorable au développement et à la pratique des modes alternatifs à la voiture particulière	Action 2.1 : Porter des campagnes de communication en faveur des modes alternatifs en incitant au changement de comportement
	Action 2.2 : Sensibiliser et valoriser les pratiques alternatives à travers des événements et des animations tout au long de l'année
	Action 2.3 : Développer une signalétique uniforme sur le territoire pour les modes actifs
	Action 2.4 : Faire de la CCBPD un territoire exemplaire en intégrant la mobilité dans ses projets
	Action 2.5 : Définir une charte intercommunale des aménagements cyclables
	Action 2.6 : Définir une organisation du stationnement afin de promouvoir un partage de l'espace public en faveur des modes alternatifs

FIGURE 24 : LES ACTIONS DU SECOND AXE DU PLM

3.2.3 - Axe 3 - Élargir et renforcer l'offre de mobilité sur le territoire pour offrir de véritables alternatives

Les actions du troisième axe du PLM visent à enrichir l'offre de mobilité présente sur le territoire : aménagements dédiés aux modes actifs (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE), Plan Piéton, Schéma Directeur Cyclable, etc.), covoiturage (lignes et arrêts), autopartage, offre de transports en commun (l'étude de dessertes complémentaires, renfort de lignes, etc.). La nouvelle offre de mobilité devra constituer pour les habitants une alternative viable à la voiture particulière et leur permettre de pratiquer l'intermodalité. Ainsi une vigilance sera portée sur la possibilité de combiner (en diffusion ou rabattement), les nouvelles offres développées avec les offres structurantes que sont notamment le ferroviaire, et les transports en communs réguliers pour réaliser un trajet de bout en bout autrement qu'en voiture individuelle.

Il est composé des actions suivantes :

Axe 3 - Élargir et renforcer l'offre de mobilité sur le territoire pour offrir de véritables alternatives	Action 3.1 : Définir et aménager le réseau cyclable du territoire à travers un Schéma Directeur Cyclable (SDC)
	Action 3.2 : Poursuivre la mise en accessibilité et la sécurisation de l'espace public
	Action 3.3 : Développer l'autopartage
	Action 3.4 : Développer des lignes de covoiturage
	Action PDM : Etudier le renfort des lignes de transports en commun, notamment en termes de niveau de service (Levier 2 - Axe 2 - Action 1)
	Action PDM : Etudier les dessertes TC complémentaires à créer (Levier 2 - Axe 2 - Action 1)
	Action PDM : Demander une prise en compte des besoins spécifiques dans l'offre de TC (Levier 2 - Axe 3 - Action 2 et Levier 2 - Axe 7 - Action 1, 2 et 3)
	Action Région AURA : Renforcer la desserte ferroviaire des gares (PDM - Levier 2 - Axe 1 - Action 1)

FIGURE 25 : LES ACTIONS DU TROISIEME AXE DU PLM

3.2.4 - Axe 4 - Proposer des services en accompagnement de l'offre pour favoriser les mobilités alternatives

Enfin, les actions qui composent le dernier axe visent à développer des services et des équipements en faveur des mobilités alternatives à la voiture individuelle dans le but de faciliter le report modal des usagers.

Il est composé des actions suivantes :

Axe 4 - Proposer des services en accompagnement de l'offre pour favoriser les mobilités alternatives	Action 4.1 : Développer des pôles d'échanges multimodaux avec des services, de l'information multimodale
	Action 4.2 : Déployer des équipements et services cyclables facilitant la pratique
	Action 4.3 : Proposer une aide financière à la mobilité
	Action 4.4 : Requestionner le service de Transport pour Personnes Isolées actuel
	Action 4.5 : Faire connaître et promouvoir l'utilisation de la plateforme de covoiturage En Covoit RDV, pour en faire la plateforme de référence sur le territoire
	Action 4.6 : Assurer une gestion cohérente des espaces de stationnement automobile dans les gares fréquentées pour favoriser l'intermodalité

FIGURE 26 : LES ACTIONS DU QUATRIEME AXE DU PLM

4 - LE PLAN D' ACTIONS

À travers ce Plan Local de Mobilité, la CCBPD définit sa stratégie en matière de mobilité pour les 15 ans à venir. Elle souhaite que ce document soit un **outil opérationnel** permettant la mise en œuvre concrète des orientations retenues.

Le Plan Local de Mobilité se décline donc sous la forme de **fiches actions**, pouvant être autoportées. Le phasage des actions permettra à la CCBPD de les déployer progressivement en cohérence avec les priorités retenues, et en lien avec les partenaires identifiés.

Sur les sujets hors de son domaine de compétences, les fiches actions permettent de synthétiser les besoins et enjeux du territoire et serviront de support pour appuyer des demandes auprès des autres acteurs (Région pour le TER, SYTRAL Mobilités pour les transports collectifs, etc).

4.1 - Organisation du plan d'actions

4.1.1 - Comment lire les fiches actions ?

Toutes les fiches actions portées par la CCBPD sont structurées en suivant la même logique :

- Rappel de l'axe stratégique,
- Nom et numéro de l'action,
- Présentation de la programmation et des objectifs de l'action (priorité, horizon, pilote, coûts et impacts environnementaux),
- Rappel d'éléments du diagnostic et des contributions des groupes de travail relatifs à l'action,
- Modalités de mises en œuvre,
- Indicateurs permettant le suivi régulier de la mise en œuvre de chaque action et l'évaluation globale du plan d'actions du PLM.

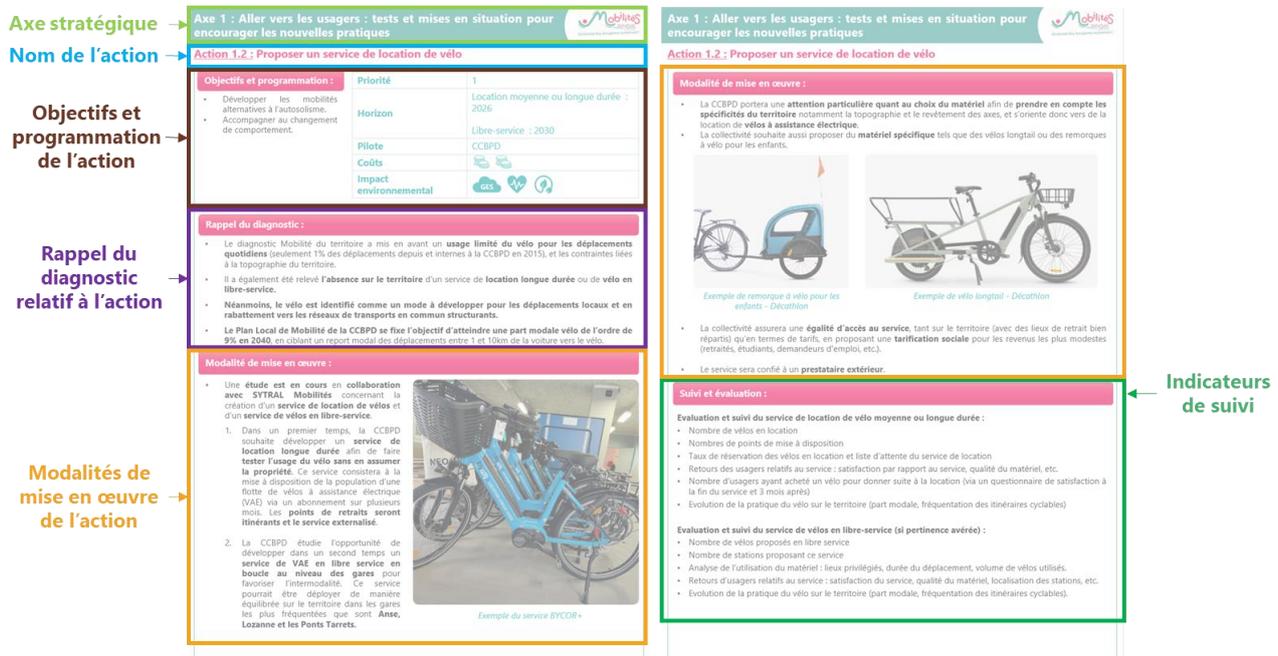


FIGURE 27 : MÉTHODOLOGIE DE LECTURE DES FICHES ACTIONS

La présentation de la programmation des actions s'appuie sur des logos permettant de simplifier la lecture.

- Les actions sont classées selon **3 niveaux d'efforts financiers** :



Le niveau 1 d'effort financier correspond aux études et à la mise en œuvre d'actions simples et avec un coût généralement limité.



Le niveau 2 d'effort financier correspond aux études et actions à mettre en œuvre qui demandent un investissement plus important en lien avec des petits aménagements et équipements mais également des investissements en matériel et outils.



Le niveau 3 d'effort financier correspond aux actions qui présentent un coût de mise en œuvre très important notamment en termes d'aménagements des espaces et voiries publics.

- Les pictogrammes ci-dessous représentent les **impacts environnementaux** induits par la mise en œuvre de certaines actions du PLM.



Baisse des émissions de gaz à effet de serre



Impacts positifs sur la santé



Nouvelle offre de mobilité verte

Les **fiches actions inscrites dans le PDM** des territoires lyonnais sont identifiées par le pictogramme ci-dessous. Ces fiches apportent des précisions relatives au territoire afin de faciliter et d'adapter la mise en œuvre de ces dernières.



Action inscrite dans le PDM

4.1.2 - Les actions coup de cœur

Les **élus locaux**, ont eu l'occasion **d'identifier les actions du PLM emportant leur préférence** via un questionnaire mis à disposition des maires des 32 communes. Après avoir pris connaissance de fiches synthèse des actions, chacune des communes a eu la possibilité d'élire ses « **3 actions coup de cœur** ».

Les 20 actions du PLM portées par la CCBPD sont ressorties au moins une fois dans le vote des communes. Pour permettre de faire ressortir les actions coup de cœur, un système de pondération des votes a été mis en place. Le choix n°1 de chaque commune rapportant 3 points à l'action retenue, 2 points pour le choix n°2 et 1 point pour le choix n°3.

À la clôture des votes, 21 communes¹ s'étaient exprimées faisant ressortir 4 actions coup de cœur :

- **Action 3.1 - Définir et aménager le réseau cyclable du territoire à travers un Schéma Directeur Cyclable (SDC)** – avec 23 points
- **Action 3.2 - Poursuivre la mise en accessibilité et la sécurisation de l'espace public** – avec 12 points
- **Action 1.2 - Proposer un service de location de vélo** – avec 11 points
- **Action 2.4 - Faire de la CCBPD un territoire exemplaire en intégrant la mobilité dans ses projets** – avec 10 points

¹ Les communes ayant participé au vote sont les suivantes : Ambérieux, Anse, Belmont-d'Azergues, Chamelet, Chasselay, Châtillon, Chessy, Civrieux-d'Azergues, Frontenas, Lachassagne, Légny, Les Chères, Lozanne, Lucenay, Marcilly-d'Azergues, Marcy, Morancé, Pommiers, Porte des Pierres Dorées, Ternand, Theizé et Val d'Oingt.

Les fiches des actions identifiées comme « **action coup de cœur** » par les élus du territoire sont identifiées par le pictogramme ci-dessous. La mise en œuvre de ces actions est ainsi jugée prioritaire.



Action coup de cœur des élus

4.2 - Les fiches actions

Si le PLM est un document stratégique projetant les ambitions en matière de politique de mobilité jusqu'à 2040, il a néanmoins pour ambition d'être un document qui soit facilement traduit de façon opérationnelle et suffisamment réaliste. Dans cette perspective, **une priorisation des actions a été définie**, reposant sur 3 niveaux de priorité, permettant d'identifier plus clairement les actions à mettre en œuvre de façon prioritaire sur le territoire.

Actions niveau 1 de priorité	Actions niveau 2 de priorité	Actions niveau 3 de priorité
Action 1.2 : Proposer un service de location de vélo	Action 1.1 : Proposer des points d'information locaux / itinérants sur la mobilité	Action 1.4 : Poursuivre le travail avec les entreprises sur la promotion des mobilités alternatives et notamment du covoiturage
Action 2.1 : Porter des campagnes de communication en faveur des modes alternatifs en incitant au changement de comportement	Action 1.3 : Former à la pratique du vélo, accompagner à l'autonomie de la pratique des modes actifs	Action 3.3 : Développer l'autopartage
Action 2.2 : Sensibiliser et valoriser les pratiques alternatives à travers des événements et des animations tout au long de l'année	Action 2.3 : Développer une signalétique uniforme sur le territoire pour les modes actifs	Action 4.3 : Proposer une aide financière à la mobilité
Action 2.4 : Faire de la CCBPD un territoire exemplaire en intégrant la mobilité dans ses projets	Action 2.6 : Définir une organisation du stationnement afin de promouvoir un partage de l'espace public en faveur des modes alternatifs	
Action 2.5 : Définir une charte intercommunale des aménagements cyclables	Action 3.4 : Développer des lignes de covoiturage	
Action 3.1 : Définir et aménager le réseau cyclable du territoire à travers un Schéma Directeur Cyclable (SDC)	Action 4.1 : Développer des pôles d'échanges multimodaux avec des services, de l'information multimodale	
Action 3.2 : Poursuivre la mise en accessibilité et la sécurisation de l'espace public	Action 4.2 : Déployer des équipements et services cyclables facilitant la pratique	
Action 4.4 : Requestionner le service de Transport pour Personnes Isolées actuel	Action 4.6 : Assurer une gestion cohérente des espaces de stationnement automobile dans les gares fréquentées pour favoriser l'intermodalité	
Action 4.5 : Faire connaître et promouvoir l'utilisation de la plateforme de covoiturage En Covoit RDV, pour en faire la plateforme de référence sur le territoire		

FIGURE 28 : NIVEAU DE PRIORITE DES ACTIONS DU PLM DE LA CCBPD

L'ensemble des fiches actions élaborées dans le cadre du PLM sont présentées de manière détaillée dans les pages suivantes.

Axe 1 - Aller vers les usagers : tests et mises en situation pour encourager les nouvelles pratiques

Action 1.1 : Proposer des points d'information locaux / itinérants sur la mobilité

Objectifs et programmation :

- Garantir la mobilité pour tous.
- Développer les mobilités alternatives à l'autosolisme.
- Donner les moyens de l'intermodalité.
- Accompagner au changement de comportement.

Priorité	2
Horizon	dès 2026 en lien avec le calendrier de SYTRAL Mobilités
Pilote	CCBPD
Partenaires	SYTRAL Mobilités, communes
Coûts	
Impact environnemental	

Rappel du diagnostic :

- Le diagnostic et les différents échanges avec les acteurs du territoire ont fait ressortir que l'information relative à la mobilité **n'est toujours facile d'accès, claire et lisible**. En effet, il est parfois nécessaire de recourir à plusieurs applications, services pour obtenir les informations nécessaires à l'organisation de son déplacement.
- Les informations voyageurs, souvent limitées aux sites internet et aux affichages aux arrêts de transports en commun sont un frein pour les personnes éloignées du numérique et sans connaissance du réseau existant.
- Il est également ressorti le **besoin de proposer une information adaptée au public ciblé** (contenu, canaux de communication, etc.).
- La création d'une **déclinaison locale de l'agence des mobilités de SYTRAL Mobilités** ressort également comme un levier important pour accompagner les publics fragiles vis-à-vis de la mobilité.

Modalité de mise en œuvre :

1. **Identifier dans les services des communes un référent mobilités** afin de proposer un **interlocuteur de proximité** aux habitants. Ces relais locaux permettront de **prendre en compte les spécificités du territoire** et notamment les différences entre les mobilités urbaines et rurales.
2. **Proposer des formations régulières par les services de la CCBPD** à ces personnes référentes mobilités sur les offres de mobilité existantes, les aides disponibles, les animations organisées, etc.
3. **Travailler de façon collaborative** à la création d'un **pack mobilité pour les nouveaux arrivants** : guide de l'offre de mobilité comprenant des cartographies, des informations relatives à des temps de parcours représentatifs, des informations relatives aux services proposés sur le territoire, etc. Une trame globale pourrait être élaborée à l'échelle de la CCBPD et complétée par des informations locales par chaque commune.
4. **Créer une cartographie en ligne**, qui recense les offres et les services de mobilité à destination des habitants et des référents/conseillers mobilités (transports en communs, parcs relais, aménagements cyclables, stationnements vélos, ...). Elle aura pour objectif de faciliter le parcours usagers et l'aide au renseignement pour tout référent mobilité.

Ces actions sont les premières étapes de la déclinaison locale de l'Agence des Mobilités, existant actuellement uniquement sur la Métropole de Lyon.

Action 1.1 : Proposer des points d'information locaux / itinérants sur la mobilité

Modalité de mise en œuvre :



5. Proposer une déclinaison adaptée aux besoins du territoire Nord (Beaujolais : CCBPD, CAVBS et CCSB) de l'agence des mobilités via les services de SYTRAL Mobilités.

- Le **Plan de Mobilité des territoires lyonnais** identifie également l'importance du conseil en mobilité et de l'accompagnement pour inciter au changement des pratiques. Il développe ainsi une action de **mise en œuvre d'un réseau d'agence des mobilités à l'échelle des territoires lyonnais** (Levier 4 – Axe 1 – Action 1).
- Un travail en concertation avec SYTRAL Mobilités, la Métropole de Lyon et les autres EPCI membres est donc à mener, notamment au travers de :
 - Une **étude de faisabilité pour la mise en œuvre d'un réseau d'agence des mobilités** sur les territoires lyonnais, pour définir le maillage le plus pertinent et les moyens à mettre en œuvre,
 - L'élaboration d'une **stratégie du conseil en mobilité** définissant des objectifs et en mettant des moyens à disposition pour les atteindre,
 - Le **développement du réseau d'agence des mobilités**, basé dans un premier temps sur les agences commerciales existantes et les agences mobiles, puis élargis avec des lieux fixes dédiés au conseil en mobilité ou mutualisés sur l'ensemble des territoires lyonnais,
 - L'élaboration d'un **schéma directeur des agences des mobilités** à l'échelle des territoires lyonnais afin de donner un caractère opérationnel à l'évolution de l'agence des mobilités, dans une vision de court et moyen termes (2030) et en vue de l'unification des réseaux à l'échelle du ressort territorial,
 - L'organisation d'**opérations de sensibilisation**,
 - La **mise en œuvre de trois agences mobiles d'ici 2030** pour accompagner les initiatives locales ponctuelles..



Agence des mobilités,
Métropole de Lyon

Suivi et évaluation :

Évaluation de la mise en œuvre par le suivi d'indicateurs :

- Référents mobilités identifiés dans chaque commune de la CCBPD
- Nombre de formations de ces référents mobilités dispensées
- Nombre de personnes accompagnées/reseignées par ces référents
- Pack mobilité pour les nouveaux arrivants créés et distribués
- Nombre de consultation de la cartographie en ligne de l'offre de mobilité



Action 1.2 : Proposer un service de location de vélo

Objectifs et programmation :

- Développer les mobilités alternatives à l'autosolisme.
- Accompagner au changement de comportement.

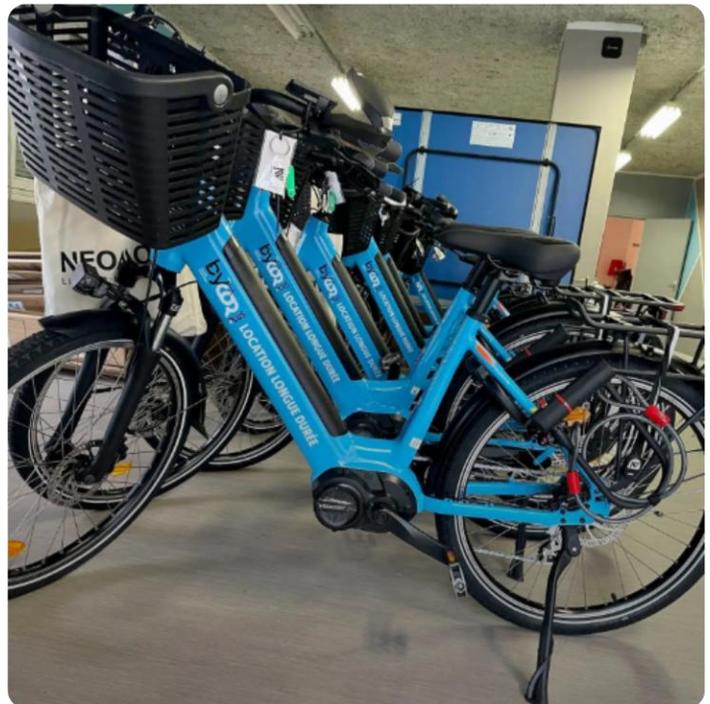
Priorité	1
Horizon	Location moyenne ou longue durée : 2026 Libre-service : 2030
Pilote	CCBPD
Coûts	
Impact environnemental	

Rappel du diagnostic :

- Le diagnostic mobilité du territoire a mis en avant un **usage limité du vélo pour les déplacements quotidiens** (seulement 1% des déplacements depuis et internes à la CCBPD en 2015), et les contraintes liées à la topographie du territoire.
- Il a également été relevé **l'absence sur le territoire** d'un service de **location longue durée** ou de **vélo en libre-service**.
- **Néanmoins, le vélo est identifié comme un mode à développer pour les déplacements locaux et en rabattement vers les réseaux de transports en commun structurants.**
- **Le Plan Local de Mobilité de la CCBPD se fixe l'objectif d'atteindre une part modale vélo de l'ordre de 9% en 2040**, en ciblant un report modal des déplacements entre 1 et 10km de la voiture vers le vélo.

Modalité de mise en œuvre :

- Une **étude est en cours** en **collaboration avec SYTRAL Mobilités** concernant la création d'un **service de location de vélos** et d'un **service de vélos en libre-service**.
 1. Dans un premier temps, la CCBPD souhaite développer un **service de location longue durée** afin de faire **tester l'usage du vélo sans en assumer la propriété**. Ce service consistera à la mise à disposition de la population d'une flotte de vélos à assistance électrique (VAE) via un abonnement sur plusieurs mois. Les **points de retraits seront itinérants et le service externalisé**.
 2. La CCBPD étudie l'opportunité de développer dans un second temps un **service de VAE en libre service en boucle au niveau des gares** pour favoriser l'intermodalité. Ce service pourrait être déployé de manière équilibrée sur le territoire dans les gares les plus fréquentées que sont **Anse, Lozanne et Bois-d'Oingt - Légnay**.



Exemple du service BYCOR+

Action 1.2 : Proposer un service de location de vélo

Modalité de mise en œuvre :

- La CCBPD portera une **attention particulière quant au choix du matériel** afin de **prendre en compte les spécificités du territoire** notamment la topographie et le revêtement des axes, et s'oriente donc vers de la location de **vélos à assistance électrique**.
- La collectivité souhaite aussi proposer du **matériel spécifique** tels que des vélos longtail ou des remorques à vélo pour les enfants.



Exemple de remorque à vélo pour les enfants - Décathlon



Exemple de vélo longtail - Décathlon

- La collectivité assurera une **égalité d'accès au service**, tant sur le territoire (avec des lieux de retrait bien répartis) qu'en termes de tarifs, en proposant une **tarification sociale** pour les revenus les plus modestes (retraités, étudiants, demandeurs d'emploi, etc.).
- Le service sera confié à un **prestataire extérieur**.

Suivi et évaluation :

Évaluation et suivi du service de location de vélo moyenne ou longue durée :

- Nombre de vélos en location
- Nombres de points de mise à disposition
- Taux de réservation des vélos en location et liste d'attente du service de location
- Retours des usagers relatifs au service : satisfaction par rapport au service, qualité du matériel, etc.
- Nombre d'usagers ayant acheté un vélo pour donner suite à la location (via un questionnaire de satisfaction à la fin du service et 3 mois après)
- Évolution de la pratique du vélo sur le territoire (part modale, fréquentation des itinéraires cyclables)

Évaluation et suivi du service de vélos en libre-service (si pertinence avérée) :

- Nombre de vélos proposés en libre service
- Nombre de stations proposant ce service
- Analyse de l'utilisation du matériel : lieux privilégiés, durée du déplacement, volume de vélos utilisés.
- Retours d'usagers relatifs au service : satisfaction du service, qualité du matériel, localisation des stations, etc.
- Évolution de la pratique du vélo sur le territoire (part modale, fréquentation des itinéraires cyclables).

Action 1.3 : Former à la pratique du vélo, accompagner à l'autonomie de la pratique des modes actifs

Objectifs et programmation :

- Garantir la mobilité pour tous.
- Développer les mobilités alternatives à l'autosolisme.
- Donner les moyens de l'intermodalité.
- Accompagner au changement de comportement.

Priorité	2
Horizon	Dès 2025 (déploiement progressif)
Pilote	CCBPD
Partenaires	Communes, groupes scolaires, ALSH de la CCBPD, associations, département du Rhône
Coûts	
Impact environnemental	  

Rappel du diagnostic :

- Le diagnostic mobilité du territoire a mis en avant un **usage limité du vélo pour les déplacements quotidiens** (seulement 1% des déplacements depuis et internes à la CCBPD en 2015) et un recours important à la voiture même pour des déplacements très courts (44% des déplacements de moins de 1km en 2015).
- Cela s'explique en partie par un **sentiment assez fort d'insécurité** émanant des usagers, les principaux aménagements vélos prenant la forme de bandes cyclables sur des voiries départementales. Les usagers ont ainsi des **attentes fortes**, principalement en termes de **sécurité et de confort**.
- Dans le cadre des instances de concertation du PLM, **le vélo apparaît comme un mode à développer** pour lequel la formation et la sensibilisation notamment du **public jeune et scolaire** est primordial. Outre les aménagements, **les services associés** (location, stationnement, équipement, etc.) **sont jugés nécessaires pour faciliter le développement de la pratique**.
- Ainsi, **les modes actifs sont identifiés par tous comme des modes à développer pour les déplacements du quotidien, et la sensibilisation à ces pratiques dès le plus jeune est un vecteur important pour favoriser leur usage**.

Modalité de mise en œuvre :

PDM

En complément du travail à conduire sur les infrastructures, la **formation des usagers** à la pratique cyclable est un levier essentiel afin de **les rendre autonome et de sécuriser leur pratique**. Cela passe par le déploiement de plusieurs actions complémentaires :

1. **Inciter au développement des formations " Savoir rouler à vélo"** dans les écoles en coopération avec les communes volontaires. Ces formations sont à **destination des enfants** (6 à 11 ans) et sont **effectuées dans le cadre scolaire**. Elles permettent de développer l'autonomie à vélo et de sensibiliser aux bienfaits de la pratique.
2. **Développer le programme 1 jeune / 1 vélo** avec les Accueils de Loisirs Sans Hébergement volontaires dans le but **d'équiper les jeunes du territoire**.



[Savoir rouler à vélo | sports.gouv.fr](https://sports.gouv.fr)

Axe 1 - Aller vers les usagers : tests et mises en situation pour encourager les nouvelles pratiques

Action 1.3 : Former à la pratique du vélo, accompagner à l'autonomie de la pratique des modes actifs

Modalité de mise en œuvre :

3. **Soutenir financièrement les associations** déployant des **ateliers de réparation vélo** afin de **pérenniser et développer les services** sur le territoire.
4. **Développer/financer des ateliers de remise en selle** pour le public adulte afin de **sensibiliser et inciter au changement de comportement en faveur du vélo**. Ces ateliers pourront être proposés par la collectivité en lien avec le tissu associatif local.
5. **Inciter les acteurs du territoire à organiser des « balades cyclistes »** pour **faire découvrir les infrastructures, cheminements cyclables**, en présence d'un bénévole cycliste pratiquant volontaire.
6. **Inciter les acteurs du territoire à organiser des « balades urbaines »** pour **faire découvrir les cheminements piétons sécurisés** de chaque commune et les **liaisons douces existantes** entre les polarités.
7. **Distribuer des kits de visibilité/sécurité** dans le cadre des différents évènements, aux enfants (savoir rouler à vélo ou 1 jeune 1 vélo) et aux autres pratiquants (notamment dans le cadre des balades ou des ateliers de réparation ou de remise en selle). Cette distribution pourra s'accompagner d'un **petit guide de type flyer visant à sensibiliser aux notions de sécurité routière lorsque l'on est cycliste** (exemple : obligation du gilet rétro réfléchissant la nuit hors agglomération).



Suivi et évaluation :

Évaluation de la mise en œuvre par le suivi d'indicateurs :

- Nombre d'écoles adhérentes au dispositif
- Nombre de formations « savoir rouler à vélo » dispensées dans les établissements scolaires de la CCBPD ainsi que nombre de participants chaque année.
- Suivi du dispositif 1 jeune 1 vélo : nombre de jeunes équipés d'un vélo chaque année.
- Suivi du développement et du soutien financier des ateliers de réparation vélo ou de remise en selle : nombre d'évènements, nombre de vélos réparés, nombre de personnes (re)mises en selle.
- Suivi de l'organisation des balades cyclistes ou urbaines : nombre d'évènements, nombre de participants.
- Nombre de kits de visibilité/sécurité distribués.

Action 1.4 : Poursuivre le travail avec les entreprises sur la promotion des mobilités alternatives et notamment du covoiturage

Objectifs et programmation :

- Développer les mobilités alternatives à l'autosolisme.
- Accompagner au changement de comportement.
- Donner les moyens de l'intermodalité.

Priorité	3 (déjà porté)
Horizon	Dès 2025 et au-delà
Pilote	CCBPD
Partenaires	Entreprises, Conseil Mobilité Employeur de SYTRAL Mobilités, CCI, Territoire d'Industrie
Coûts	
Impact environnemental	

Rappel du diagnostic :

- Les données INSEE, montrent que la répartition modale des **déplacements domicile-travail** est stable depuis 2014 avec **une part largement prépondérante de la voiture (82%)**, devant les transports en commun (9%), la marche à pied (5%) et le vélo (3%). Ces déplacements du quotidien présentent donc un réel enjeu.
- Même si la part des déplacements vers l'extérieur du territoire pour le travail est majoritaire, **30% des actifs résidant dans la CCBPD travaillent sur le territoire**, et ainsi **un quart des déplacements domicile-travail sont internes au territoire**.
- Les enquêtes réalisées auprès des salariés des zones d'activités ont révélé qu'une **majorité d'entre eux seraient prêts à changer de mode de déplacement si des solutions qualitatives étaient proposées** à la fois sur les transports collectifs, le covoiturage et les modes actifs afin de réduire voir de supprimer les freins associés aux pratiques. Les employeurs identifient également l'absence de solution de mobilité comme un frein à l'embauche et au maintien en emploi de leurs collaborateurs.
- Les **pôles d'attractivités du territoire** que représentent les zones d'emplois sont bien identifiés comme des secteurs où il est important de **développer une desserte multimodale**. La concentration d'emplois est de plus propice au covoiturage avec une destination commune régulière.

Modalité de mise en œuvre :



1. **Créer du lien avec le service "Conseil Mobilité Employeur"** de SYTRAL Mobilités pour orienter les entreprises du territoire vers cet accompagnement.

SYTRAL
MOBILITÉS

SYTRAL Mobilités a pour mission **d'informer et de communiquer auprès des salariés** travaillant sur le territoire afin de **promouvoir des solutions de déplacements alternatives** à la voiture individuelle et de les accompagner dans le changement de leurs habitudes de déplacements. Il **accompagne gratuitement les entreprises via une offre d'accompagnement individuel ou collectif sur-mesure et à la carte :**

- Temps d'échanges de présentation du dispositif d'accompagnement et de recueil des besoins,
- Informations et boîte à outils mis à disposition des entreprises,
- Animations et sensibilisation des collaborateurs,
- Diagnostic mobilité et mise en place d'un Plan de Mobilité Employeur (PDME).

Deux entreprises, installées sur la CCBPD, bénéficient d'un accompagnement individuel, et les entreprises volontaires des ZA Près Secs, Cerisiers et Pontet ont bénéficié d'un accompagnement collectif en phase de diagnostic, du service Conseil Mobilité Employeur de SYTRAL Mobilités.

Action 1.4 : Poursuivre le travail avec les entreprises sur la promotion des mobilités alternatives et notamment du covoiturage

Modalité de mise en œuvre :

2. **Poursuivre le travail mené dans le cadre du label "Territoire d'industrie"** sur les 4 EPCI qui composent le Beaujolais. Ce programme a pour objectif de **revitaliser et soutenir le développement industriel des territoires français** (collaboration ANCT/INSEE). Dans ce cadre, la CCBPD a été fléchée comme **territoire « pilote » pour initier les démarches sur la thématique de mobilité.**

Les navettes domicile-travail



Territoire d'industrie Beaujolais - Novembre 2024

3. **Poursuivre les démarches engagées auprès des entreprises** du territoire et proposer :
 - **des ambassadeurs**, qui pourraient être formés en tant que référents mobilités au sein de leur entreprise ou pour un groupement d'entreprises,
 - **l'animation d'ateliers sur la mobilité** : pour faire se rencontrer de potentiels covoitureurs, dans le cadre d'opération comme le Challenge Mobilité ou la Semaine Européenne de la Mobilité, etc.
 - **des réunions d'informations collectives** : via des petits-déjeuners d'entreprises, ou rencontres d'associations d'entreprises pour informer sur les offres, services, dispositifs existants pour les employeurs et salariés.
4. **Accompagner les entreprises** dans le développement d'une politique **favorisant la pratique des mobilités alternatives**, en assurant :
 - La sensibilisation des différents salariés des entreprises du territoire,
 - Un accompagnement au développement d'actions concrètes,
 - Un accompagnement à une démarche structurée individuelle ou commune.

Suivi et évaluation :

- **Suivi des démarches mises en œuvre** dans les entreprises :
 - Nombre d'ambassadeurs et nombre de formations dispensées
 - Nombre d'ateliers réalisés ou actions de sensibilisation en faveur des mobilités alternatives
- **Suivi de l'accompagnement des entreprises** par SYTRAL Mobilités : nombre d'entreprises accompagnées et de quelle manière.



Action 2.1 : Porter des campagnes de communication en faveur des modes alternatifs en incitant au changement de comportement

Objectifs et programmation :

- Développer les mobilités alternatives à l'autosolisme.
- Accompagner au changement de comportement.
- Donner les moyens de l'intermodalité.
- Garantir la mobilité pour tous.

Priorité	1
Horizon	Dès 2026 et au-delà
Pilote	CCBPD
Partenaires	Communes
Coûts	
Impact environnemental	  

Rappel du diagnostic :

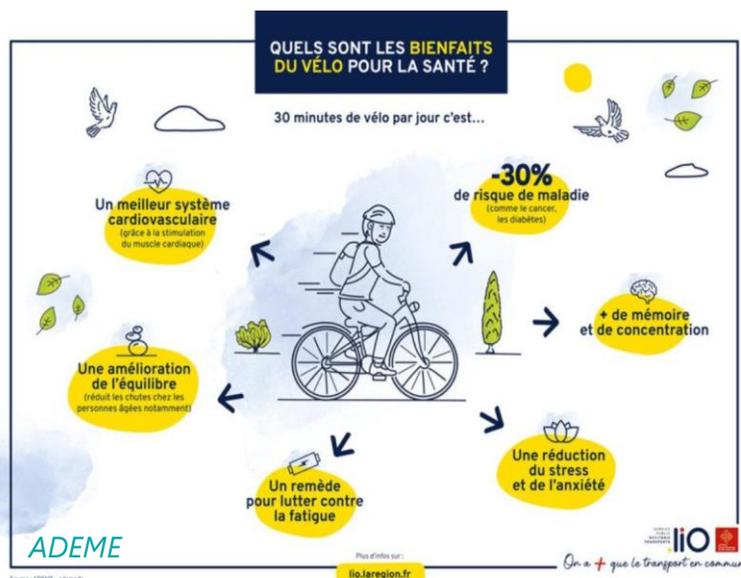
- Le diagnostic a montré une **forte dépendance à la voiture** des habitants de la CCBPD (utilisée pour 2/3 des déplacements). Dans ce cadre, les **transports collectifs et le vélo sont peu pratiqués** dans les déplacements du quotidien.
- La **communication** ciblée sur les alternatives à la voiture particulière est encore **limitée** mais en développement sur le territoire, et est une des clés pour inciter les usagers à changer de mode de déplacement.

Modalité de mise en œuvre :

PDM

1. **Établir des campagnes de communication régulières en diversifiant les supports de communication** : affiches, flyers, panneaux, vidéos, posts sur les réseaux sociaux, articles à la une sur les sites internet de la CCBPD et des communes, etc. et portant sur les **thématiques de mobilités** :

- **Bienfaits de la pratique du vélo et de la marche sur la santé.**
- **Partage de l'espace public** :
 - Type vis ma vie pour sensibiliser tous les usagers.
 - Affichage et publication en ligne pour toucher un large public.



- **Sensibilisation à la pratique des modes actifs** : obtenir des témoignages de pratiquants afin d'encourager les pratiques alternatives en montrant que c'est possible.
- **Sécurité des déplacements**, notamment sur la visibilité du cycliste : équipement obligatoire le jour et la nuit, et en fonction du type de route empruntée (lampes, avertisseur sonore, casque, catadioptre, etc.).

Action 2.1 : Porter des campagnes de communication en faveur des modes alternatifs en incitant au changement de comportement

Modalité de mise en œuvre :

- **Dispositifs d'aide à la mobilité :**
 - Les aides financières proposées sur le territoire (cf. action 4.3).
 - Les conseils en mobilité proposés sur le territoire (cf. actions 1.1 et 1.4).
 - **Offre de mobilité sur le territoire** en s'appuyant sur la création d'une **cartographie consultable en ligne** (cf. action 1.1).
2. **Proposer des identités visuelles** pour promouvoir le covoiturage :
- Flocages ou autocollants à apposer sur les véhicules de la CCBPD pour encourager et promouvoir la pratique,
 - Autocollants à offrir aux pratiquants pour apposer sur leur véhicule s'ils le souhaitent pour se repérer et sécuriser les pratiques.
3. **Intégrer dans chacune des communications grand public** une information sur les alternatives **pour se rejoindre sur le lieu de rencontre** sur le territoire (exemple : arrêts de transports collectifs, En Covoit Rdv, etc.)



Affichage issu d'une série « Partager la rue », de la Métropole de Montpellier.



Communication gouvernementale – Sécurité routière

Suivi et évaluation :

Suivi des campagnes de communication mises en œuvre :

- Nombre de campagnes réalisées par an et par thématique,
- Canaux de communication utilisés,
- Retours usagers éventuels,
- Nombre de consultations de la cartographie en ligne.

Action 2.2 : Sensibiliser et valoriser les pratiques alternatives à travers des évènements et des animations tout au long de l'année

Objectifs et programmation :

- Développer les mobilités alternatives à l'autosolisme.
- Accompagner au changement de comportement.
- Donner les moyens de l'intermodalité.
- Garantir la mobilité pour tous.

Priorité	1
Horizon	Dès 2025 et au-delà
Pilote	CCBPD
Partenaires	Communes, associations, vélocistes, entreprises, partenaires sociaux, service valorisation des déchets
Coûts	
Impact environnemental	  

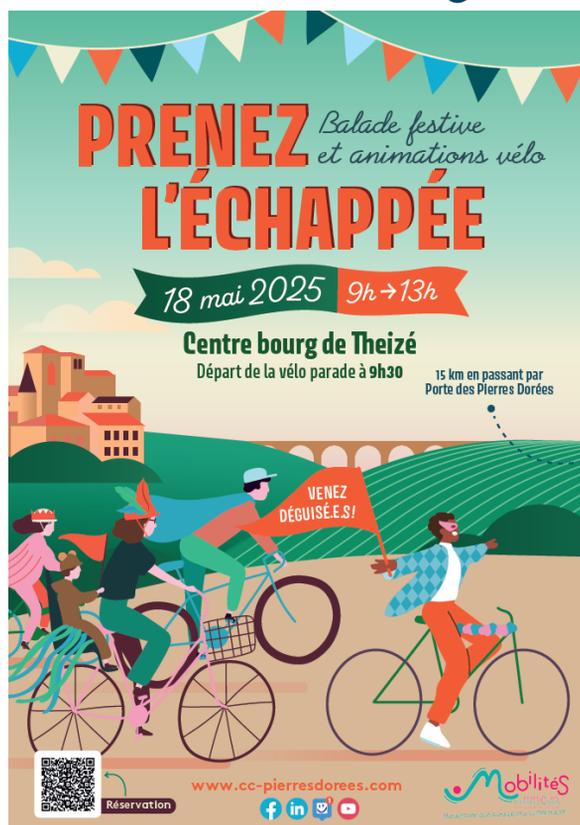
Rappel du diagnostic :

- La voiture est le mode de déplacement très nettement privilégié par les habitants de la CCBPD pour tous leurs déplacements. **Les alternatives souffrent de freins** liés à la sécurité pour les modes actifs, à la desserte et au temps de parcours les transports en commun et l'intermodalité, **mais elles font l'objet d'attentes fortes des usagers.**
- **Le développement des offres et des services doit donc s'accompagner d'une sensibilisation** des usagers pour leur permettre de se saisir de ces nouvelles opportunités.

Modalité de mise en œuvre :



- **S'appuyer sur les différents événements ponctuels** du territoire pour **mettre en avant les pratiques alternatives à la voiture particulière :**
 - **Vélo parade :** événement annuel festif, visant à découvrir le territoire et à encourager tous les publics à la pratique du vélo. Les acteurs locaux du vélo sont également conviés à proposer des animations. Cet événement s'inscrit dans le cadre de Mai à Vélo et dans la continuité du Rallye Vélo en famille, organisé par la CCBPD depuis 2021.
 - **Semaine européenne de la mobilité :** événement qui a pour objectif d'inciter les citoyens et les collectivités à opter pour des modes de déplacements plus durables, dans de nombreux pays européens.
 - **Challenge mobilité :** outil de promotion et de sensibilisation aux modes de transports alternatifs à la voiture individuelle destiné à toutes les entreprises, administrations ou associations.



1ère édition de l'évènement Prenez l'Echappée, vélo parade organisée par la CCBPD

Action 2.2 : Sensibiliser et valoriser les pratiques alternatives à travers des événements et des animations tout au long de l'année

Modalité de mise en œuvre :

- **Bourse aux vélos** : événement où des particuliers peuvent acheter et vendre des vélos d'occasion à des prix plus faibles que pour des vélos neufs. Cet événement peut être organisé par la CCBPD ou par les associations du territoire.
- **Autres événements** : la CCBPD souhaite développer d'autres événements en lien avec le vélo, il pourrait s'agir d'une fête du vélo avec des animations variées, etc. Ces événements pourront être organisés par la CCBPD ou par les associations du territoire.
- **Présence du service mobilité sur différents événements réguliers** pour assurer une présentation et valorisation de l'offre et des services de mobilité (Rencontres Entreprises Jeunes, Semaine européenne du développement durable).
- Ces événements ont pour objectif de **faire essayer les pratiques**. Ils sont des **lieux de partage d'expériences** et donnent de la visibilité à ces mobilités alternatives auprès des habitants. Ils participent à la **construction de l'identité du territoire et de la culture vélo** notamment.
- **La pérennisation de ces événements est importante**, pour en faire des manifestations récurrentes qui **enrichissent une culture commune**.



Challenge Mobilité 2024 – Région Auvergne – Rhône-Alpes

Suivi et évaluation :

- **Suivi des événements proposés** :
 - Nombre et type d'événements organisés,
 - Nombre de participants à chaque événement,
 - Canaux de communication utilisés pour diffuser l'information relative à l'événement,
 - Retours usagers éventuels,
 - Récurrence des événements sur plusieurs années.

Action 2.3 : Développer une signalétique uniforme sur le territoire pour les modes actifs

Objectifs et programmation :

- Développer les mobilités alternatives à l'autosolisme.
- Accompagner au changement de comportement.
- Donner les moyens de l'intermodalité.

Priorité	2
Horizon	2030
Pilote	CCBPD
Partenaires	EPCI voisins, communes
Coûts	
Impact environnemental	

Rappel du diagnostic :

- Le territoire présente **une offre d'aménagements cyclables et de signalétique associée très limitée**. Son **développement correspond à une attente forte des usagers et est primordial** pour inciter au changement de comportement.
- **Pour les piétons** aussi, le développement d'une **signalétique adaptée permet d'inciter à la pratique de la marche** pour les courtes distances pour lesquelles la voiture est encore largement plébiscitée (44% des déplacements de moins de 1 km).

Modalité de mise en œuvre :

- 1. Concevoir et déployer une signalétique uniforme** sur le territoire à destination des modes actifs (vélos et piétons) en **indiquant les distances et les temps de parcours en lien avec les pôles générateurs de déplacement** (centre-bourgs, gares, établissements scolaires, établissements publics, etc.).

L'objectif est de **sensibiliser les usagers** aux déplacements du quotidien qui peuvent facilement être réalisés à pied ou à vélo. Cette signalétique pourra prendre forme de **panonceaux avec une direction et un temps de parcours** associé mais également de **cartographies** affichées en des lieux stratégiques tels que les centre-bourgs et arrêts de transport en communs.

Cette signalétique devra (pour les vélos) être en adéquation **avec les itinéraires cyclables** identifiés dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable (signalisation horizontale et verticale).



Cartographie des transports collectifs avec temps de parcours à pied ou à vélo - TCL - SYTRAL Mobilités

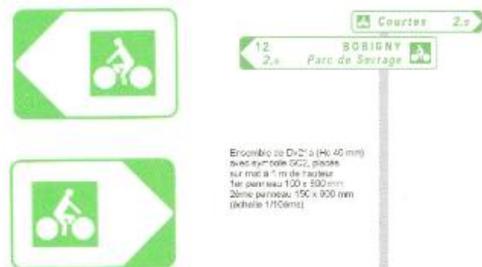
Action 2.3 : Développer une signalétique uniforme sur le territoire pour les modes actifs

Modalité de mise en œuvre :

2. **Participer à l'amélioration du partage de l'espace public** en signalant la présence de piétons et de cycles (intersections notamment) : ajouter de la signalétique verticale ou horizontale pour avertir notamment les automobilistes. Cette information devra être installée suffisamment en amont des points de conflit pour permettre aux usagers d'anticiper la présence des autres modes.

3. **Assurer une cohérence avec les signalétiques développées sur les territoires voisins** et leur schéma directeur cyclable. En effet, il est primordial **d'assurer la continuité des aménagements et équipements** pour apporter de la lisibilité aux usagers et faciliter leurs déplacements.

Cette action est à **développer en adéquation avec le schéma directeur cyclable** de la CCBPD, et notamment **la charte intercommunale des aménagements cyclables** (cf actions 3.1 et 2.5).



Panneau de continuité (gauche) et de jalonnement (droite)



Panneau lumineux – attention cycles A21

Signalétique piétonne



Signalétique des voies lyonnaises

Suivi et évaluation :

Évaluation de la mise en œuvre par le suivi d'indicateurs :

- Nombre d'itinéraires jalonnés
- Nombre de points de signalétique déployés (typologie, emplacement)



Action 2.4 : Faire de la CCBPD un territoire exemplaire en intégrant la mobilité dans ses projets

Objectifs et programmation :

- Développer les mobilités alternatives à l'autosolisme.
- Accompagner au changement de comportement.
- Donner les moyens de l'intermodalité.
- Garantir la mobilité pour tous.

Priorité	1
Horizon	Dès 2026 et au-delà
Pilote	Services de la CCBPD : mobilités, bâtiment, économie, communication, RH
Partenaires	Communes, Entreprises, EPCI voisins
Coûts	
Impact environnemental	

Rappel du diagnostic :

- La thématique de la mobilité n'est pas encore toujours intégrée dans l'ensemble des projets portés par la CCBPD. Pourtant la **configuration territoriale peu dense** sur la majeure partie du territoire **nécessite cette prise en compte** en amont des projets afin de **faciliter les déplacements alternatifs à la voiture particulière**.
- La collectivité souhaite **intégrer les bonnes pratiques et les obligations légales** dans son fonctionnement et sur l'ensemble de ses projets pour encourager ses agents et l'ensemble des habitant.es du territoire à des pratiques moins carbonées.

Cadre légal : stationnement vélo

Pour les constructions neuves :

Si le bâtiment est équipé de places de stationnement automobile, alors **il doit proposer à minima un seuil d'emplacement vélo** selon sa typologie :

- **Habitat** : 1 place par logement jusqu'à 2 pièces, 2 places par logement à partir de 3 pièces
- **Industrie ou tertiaire** : 15% de l'effectif total des salariés accueillis simultanément dans le bâtiment
- **Service public** : 15% de l'effectif total des agents accueillis simultanément dans le bâtiment **et** 15% de l'effectif total des usagers accueillis simultanément dans le bâtiment
- **Ensemble commercial** : 10% de la capacité du parc de stationnement dans la limite de 100 emplacements

Pour les bâtiments existants :

→ Seuls les bâtiments existants à **usage tertiaire** et possédant actuellement **au moins 10 places de stationnement automobile** sont contraints de s'équiper de l'équivalent de 10% de l'effectif total des salariés accueillis simultanément dans le bâtiment en emplacement vélo.

Extrait du Code de la Construction et de l'Habitation

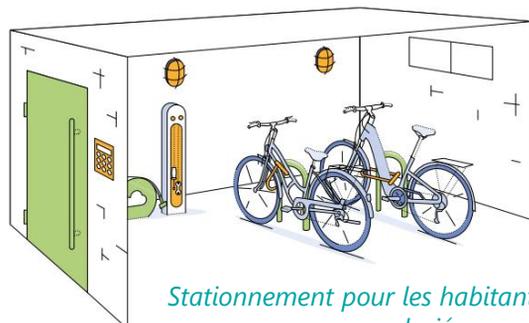
Action 2.4 : Faire de la CCBPD un territoire exemplaire en intégrant la mobilité dans ses projets

Cadre légal : stationnement vélo

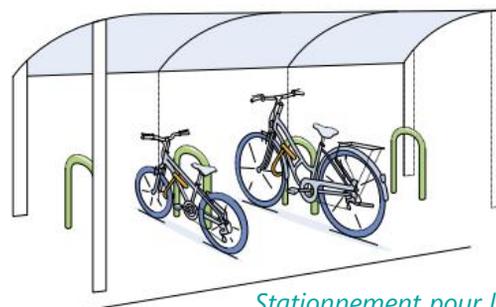
Caractéristiques des infrastructures de stationnement des vélos :

- Permettre l'attache du vélo en 2 points
- Être suffisamment large et prendre en compte l'espace de dégagement
- Pour les infrastructures destinées aux occupants d'un ensemble d'habitation, salariés et agents publics : accès via **une porte sécurisée**, ou si elles se trouvent à l'extérieur, elles doivent être **couvertes, éclairées et closes**.
- Pour les infrastructures destinées aux clients et aux usagers de services publics : accès via une **porte sécurisée ou surveillée** (vidéo-surveillance ou visible d'une personne présente), si elles se trouvent à l'extérieur, elles doivent être **couvertes et éclairées**.

Extrait du Code de la Construction et de l'Habitation



Stationnement pour les habitants, salariés, agents



Stationnement pour les « visiteurs »

Modalité de mise en œuvre :



- **Cultiver l'exemplarité de la CCBPD** en s'inscrivant en soutien et valorisation de l'utilisation des alternatives à la voiture solo :
 1. **Déployer le Forfait Mobilité Durable (FMD)** : il s'agit d'un dispositif financier de soutien aux salariés du secteur privé et agents de services publics pour leurs déplacements domicile-travail.
 2. **Porter une vigilance spécifique à l'intégration des aménagements modes actifs et de points de stationnement vélo dans toutes les zones d'activités** du territoire :
 - En intégrant les obligations légales dans les règlements de zone des futures ZA,
 - En continuant à travailler auprès des entreprises afin de les encourager à se mettre en conformité,
 - En identifiant dans le diagnostic des ZA (en cours) les espaces potentiels pour aménager des emplacements de stationnement vélo dans les ZA existantes, et à les intégrer dans le Schéma d'Accueil des Entreprises (SAE) (en cours de réalisation pour 2025).
 3. **Favoriser la pratique des modes alternatifs** (modes actifs et covoiturage) **dans l'ensemble de la communication de la CCBPD** : indiquer les itinéraires modes actifs sécurisés et le lien vers l'application de covoiturage pour les événements organisés par la collectivité.
 4. **Systematiser la réflexion sur l'accessibilité et la mobilité comme un préalable de tout nouveau projet.**
 5. **Respecter le cadre de la loi en matière de stationnement automobile et vélo sur les bâtiments nouveaux et en construction** de la collectivité et des zones d'activités, notamment en rappelant les obligations légales dans nos cahiers des charges.
 6. **Être plus ambitieux en s'engageant à déployer du stationnement vélo sur l'ensemble des sites existants de la CCBPD selon les modalités de la loi pour les constructions neuves.**

Action 2.4 : Faire de la CCBPD un territoire exemplaire en intégrant la mobilité dans ses projets

Modalité de mise en œuvre :



7. Déployer des arceaux vélos au niveau des arrêts TC structurants

8. Soutenir le développement de stationnement vélo dans les communes :

- En définissant une stratégie globale à l'échelle du territoire pour assurer un déploiement équitable, un respect des recommandations et une bonne intégration paysagère,
 - Via une Charte d'Orientation du Stationnement Vélo qui définit des orientations communes en termes de typologie de stationnement, de lieux d'implantation prioritaires et en fixant des taux de stationnement à déployer, mais aussi un montage financier permettant à l'ensemble des communes de s'équiper correctement.
- Poursuivre la dynamique d'échanges et de partage de retours d'expérience engagée avec les territoires voisins.

CHARTRE D'ORIENTATION DU STATIONNEMENT VÉLO

Réalisé par la communauté de communes Beaujolais Pierres Dorées



Proposer des stationnements sécurisés sur l'ensemble du territoire

Pour créer un "système vélo" performant et inciter à la pratique régulière du vélo en alternative à la voiture individuelle.

La CCBPD, en tant qu'autorité organisatrice de mobilité, entend développer la pratique des modes actifs, notamment celle du vélo. Le risque de voir élargir la 2ème cause de non possession d'un vélo et de renoncement à la pratique régulière, après le sentiment d'insécurité sur la route, la CCBPD souhaite mettre en œuvre une stratégie de déploiement du stationnement vélo sur l'ensemble de son territoire. Le Plan Local de Mobilité fixe 4 grands engagements de la collectivité.

Parmi lesquels, celui de s'engager à soutenir le développement du stationnement vélo dans les communes qui nécessite de définir une stratégie commune pour assurer une cohérence à l'échelle du territoire de la CCBPD.

Par ailleurs, le schéma directeur cyclable, attendu pour fin 2025 précisera et coafortera les éléments de cette charte.



4 ENGAGEMENTS :

DÉPLOYER DU STATIONNEMENT VÉLO SUR L'ENSEMBLE DES SITES DE LA CCBPD

- Dans les crièches, les équipements sportifs et culturels, au siège de la CC
- Selon les modalités de la loi pour les constructions neuves

DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT VÉLO DANS LES ZONES D'ACTIVITÉS

- En intégrant les obligations légales dans les règlements de zone des futures ZA
- En continuant à travailler auprès des entreprises pour les encourager à se mettre en conformité
- En identifiant dans les SAE les espaces disponibles pour créer du stationnement vélo dans les ZA existantes

DÉPLOYER DES ARCEAUX VÉLOS AU NIVEAU DES ARRÊTS DE TRANSPORT EN COMMUN STRUCTURANTS

SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DU STATIONNEMENT VÉLO DANS LES COMMUNES

- Dans les écoles, près des commerces, etc.
- En proposant un accompagnement technique et financier

PRÉCONISATIONS TECHNIQUES

Pour soutenir le déploiement du stationnement vélo dans les communes

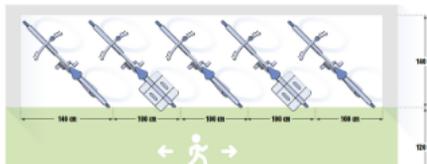
Des critères à prendre en compte, pour assurer l'usage des stationnements vélo :

- Visibilité
- Praticité, accessibilité et simplicité d'utilisation
- Sécurité
- Quantité suffisante
- Eclairage

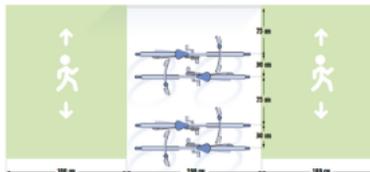
Recommandation pour l'installation de stationnement vélo sur l'espace public :

- Arceaux et non pince-roues
- Permettant la stabilisation du vélo et son attache en 2 points (cadre + roue)
- De préférence scellés dans le sol plutôt que vissés
- Positionnés au plus près de la destination (maximum 20 mètres)
- N'entravant pas la circulation des piétons et PMR
- Dimensions selon le type d'installation :

STATIONNEMENT À 45° PAR RAPPORT À LA ROUTE :



STATIONNEMENT PARALLÈLE À LA ROUTE :



Suivi et évaluation :

- **Suivi du déploiement du Forfait Mobilité Durable :**
 - Nombre d'agents bénéficiaires
 - Kilomètres parcourus en modes alternatifs
- **Suivi du déploiement des points de stationnement** sur le territoire :
 - Nombre de stationnements par type déployé sur la CCBPD, par commune et par année
 - Evaluation de l'usage des arceaux vélos et des consignes de stationnement déployés
- **Suivi des communications** du territoire en faveur des modes alternatifs : nombre de communication, canaux utilisés, public ciblé, etc.
- **Contrôle de la prise en compte de la mobilité** dans tous les projets de la CCBPD.

Action 2.5 : Définir une charte intercommunale des aménagements cyclables

Objectifs et programmation :

- Développer les mobilités alternatives à l'automobile.
- Accompagner au changement de comportement.
- Donner les moyens de l'intermodalité.

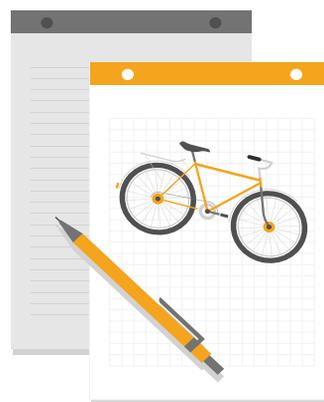
Priorité	1
Horizon	Dès 2025
Pilote	CCBPD
Partenaires	Communes, département, EPCI voisins
Coûts	
Impact environnemental	  

Rappel du diagnostic :

- Le diagnostic a mis en avant **le manque d'infrastructures adaptées à la pratique cyclable** sur le territoire de la CCBPD.
- Les différents temps de concertation ont fait ressortir un **consensus des élus et des techniciens sur la pertinence d'assurer un partage des bonnes pratiques en matière d'aménagements cyclables** à l'échelle de la CCBPD et de ses communes.
- **Le Plan Local de Mobilité de la CCBPD se fixe l'objectif d'atteindre une part modale vélo de l'ordre de 9% en 2040**, en ciblant un report modal des déplacements entre 1 et 10km de la voiture vers le vélo.

Modalité de mise en œuvre :

- Dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable, document stratégique fort en faveur du développement du vélo, la CCBPD souhaite **créer une charte intercommunale des aménagements cyclables**. Ce document servira de **guide de référence** pour la collectivité et les communes du territoire.
- L'objectif est de disposer d'un référentiel commun pour **proposer des aménagements et des équipements homogènes et adaptés aux spécificités du territoire de la CCBPD**.
- La **charte devra être partagée et approuvée** par l'ensemble des partenaires compétents en matière de voirie, et un accompagnement des communes sera potentiellement à mettre en place pour qu'elles s'approprient cet outil.
- La charte d'aménagement permettra de :
 - **Détailler les préconisations d'aménagement** au regard du réseau projeté dans le schéma directeur cyclable (itinéraires et type de liaisons).
 - **Définir les caractéristiques de chaque typologie d'aménagement** à l'échelle intercommunale, mais aussi à l'échelle communale : largeur utile, rayons de courbure et pentes, séparation, type et couleur du revêtement et éclairage.
 - **Définir les caractéristiques liées à la signalétique** (verticale et horizontale).



Action 2.5 : Définir une charte intercommunale des aménagements cyclables

Modalité de mise en œuvre :

4. **Préciser les possibilités de traitement des intersections** : régime de priorité, aménagements spécifiques, continuités, etc.
5. **Porter à connaissance les normes et les recommandations du CEREMA**, ainsi que les **lois concernant l'aménagement urbain relatives aux modes actifs**.
6. **Donner à voir les budgets nécessaires**, afin de prévoir un déploiement acceptable du réseau d'infrastructures, en proposant un **référentiel budgétaire par typologie d'infrastructure**.
7. **Expliciter la répartition des compétences** entre les différents acteurs en termes d'étude, de mise en œuvre, mais également d'entretien.



Panneau C113



Panneau C114



Panneau obligatoire à l'entrée
du double sens cyclable
signifiant : interdit sauf cyclistes
(panonceau M9v2)



Bordure émergente large contrastée
(Grand Lyon – CEREMA)



Recommandations CEREMA – Aménagements cyclables



Suivi et évaluation :

- **Suivi de la réalisation de la charte cyclable** dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable.
- **Suivi de l'utilisation de la charte** auprès de la CCBPD et des communes : usage lors de la réalisation d'aménagements.

Action 2.6 : Définir une organisation du stationnement afin de promouvoir un partage de l'espace public en faveur des modes alternatifs

Objectifs et programmation :

- Accompagner au changement de comportement.

Priorité	2
Horizon	2028
Pilote	CCBPD
Partenaires	Communes, département
Coûts	
Impact environnemental	

Rappel du diagnostic :

- Sur le territoire, de **nombreuses poches de stationnement** pour véhicules motorisés sont disponibles au sein des centre-bourgs : voirie, poches publiques, poches privées, gares, commerces, etc.
- De façon générale, **l'offre est gratuite, non réglementée et sans contrôle d'accès**. Des **places de stationnement avec borne de recharge** pour véhicules électriques sont également disponibles.
- La voiture occupe une place prépondérante sur **l'espace public** (voiries, stationnements) **limitant ainsi l'espace disponible pour développer les autres modes de déplacement**, qui doivent coexister dans un espace très réduit (ex : pistes cyclables/ trottoirs).

Modalité de mise en œuvre :



Définir des recommandations sur l'organisation du stationnement afin de répondre aux besoins tout en encourageant à **limiter l'usage de la voiture individuelle** et à **promouvoir un partage de l'espace public** en faveur des modes actifs et des transports collectifs.

- Préconisation de zones de stationnement où la durée maximale est réglementée** : à privilégier dans les centre-bourgs à proximité des commerces.
- Préconisation d'une politique de tarification des stationnements** sur voirie et en parcs publics en fonction des usages :
 - Zone de stationnement payant dans les centre-bourgs (voirie ou poche) où la pression est la plus forte et en fonction des usages identifiés
 - Possibilité de conserver un format de gratuité pendant un laps de temps réduit, puis appliquer du stationnement payant.



Disque bleu pour stationnement limité dans le temps



Panneau de signalisation - Stationnement payant

Cadre réglementaire :

Le stationnement sur les axes de transports en commun structurants doit être limité.

L'article L 2213-3-1 du CGCT précise Lorsqu'une commune est membre d'une communauté de communes compétente en matière de voirie dont le territoire est couvert par un plan de mobilité, le stationnement des véhicules à moteur est soit interdit, soit réservé à des catégories particulières de véhicules, ou limité dans le temps, ou soumis à paiement, sur les voies publiques supportant la circulation de véhicules assurant un service régulier de transport public et sur les trottoirs adjacents à ces voies lorsque ces mesures sont nécessaires pour faciliter la circulation de ces véhicules ou l'accès des usagers au service.

L'article 118-5-1 du code de la voirie routière et l'article 52 de la Loi LOM prévoient que les **travaux de mises en conformité avec la neutralisation des stationnements motorisés dans les 5 m en amont des passages piétons doivent être réalisés au plus tard le 31 décembre 2026**.

Action 2.6 : Définir une organisation du stationnement afin de promouvoir un partage de l'espace public en faveur des modes alternatifs

Modalité de mise en œuvre :

- **Définition des emplacements réservés aux personnes à mobilité réduite :**
 - Au plus proche des commerces, des établissements publics et des lieux d'activités,
 - Avec un minimum de 2% de la capacité de stationnement d'un parking (cf arrêté du 1^{er} aout 2006)
 - **Avec des aménagements adaptés autour de ces places : bande d'aisance, sol plat, dur et non glissant, cheminement accessible jusqu'au bâtiment.**
- Proposition de **modalités particulières** de stationnement des **véhicules de transports publics, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises** : espaces dédiés au plus proche du besoin, espace suffisamment grand et adapté au type de véhicule, etc. Ces **modalités sont à proposer notamment dans les centre-bourgs commerçants** (livraison, transports publics) ainsi qu'au **niveau des gares** du territoire (taxi, transports publics).
- Mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour **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 « autopartage »** : places dédiées, macarons permettant le stationnement sur des horaires spécifiques.



Place livraison Villefranche-sur-Saône



Zone de rencontre aménagée avec végétation et blocs pour réduire la bande ouverte aux véhicules – CEREMA Rues apaisées

Suivi et évaluation :

- **Suivi de la mise en place d'une stratégie de stationnements** sur les communes de la CCBPD : nombre de places, réglementation choisie, usages, etc.
- **Suivi du nombre et de la localisation de places de stationnement réservées** : PMR, transports publics, taxis et livraison.
- **Suivi des mesures mises en place pour favoriser le covoiturage ou l'autopartage.**

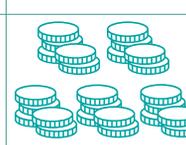


Action 3.1 : Définir et aménager le réseau cyclable du territoire à travers un Schéma Directeur Cyclable (SDC)



Objectifs et programmation :

- Développer les mobilités alternatives à l'autosolisme.
- Donner les moyens de l'intermodalité.
- Accompagner au changement de comportement.

Priorité	1
Horizon	2026 - 2040
Pilote	CCBPD
Partenaires	Communes, Département du Rhône, EPCI voisins
Coûts	 <p>pour les études</p> <p>pour la mise en œuvre</p>
Impact environnemental	

Rappel du diagnostic :

- Le diagnostic mobilité du territoire a mis en avant un **usage limité du vélo pour les déplacements quotidiens** (seulement 1% des déplacements depuis et internes à la CCBPD en 2015).
- Cela s'explique en partie par le **manque d'infrastructures adaptées et sécurisées**, les principaux aménagements prenant la forme de bandes cyclables sur des voiries départementales.
- Les usagers ont des **attentes fortes**, principalement en termes de sécurité et de confort. Les différentes instances de concertation convoquées dans le cadre de l'élaboration de ce document, et notamment le panel citoyen, ont également **mis en avant l'aménagement et la sécurité des routes comme un prérequis** pour une pratique des modes actifs au quotidien.
- Toutes les gares du territoire sont équipées de stationnement cyclable, avec notamment des consignes individuelles et une consigne collective à la gare de Lozanne. Quelques arceaux sont également disponibles en plusieurs points, notamment dans certains centres-bourgs.
- **Le vélo est identifié comme un mode à développer pour les déplacements locaux et en rabattement vers les réseaux de transports en commun structurants.**
- **Le Plan Local de Mobilité de la CCBPD se fixe l'objectif d'atteindre une part modale vélo de l'ordre de 9% en 2040**, en ciblant un report modal des déplacements entre 1 et 10km de la voiture vers le vélo.

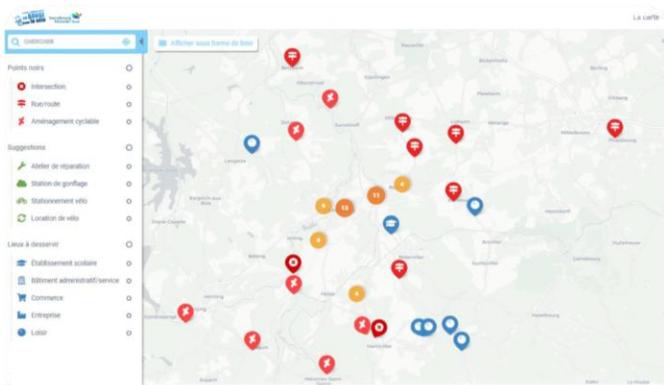
Modalité de mise en œuvre :

- **Réaliser le Schéma Directeur Cyclable de la CCBPD définissant un réseau cyclable hiérarchisé à l'échelle du territoire** et les projets permettant d'atteindre les objectifs de parts modales vélo du Plan Local de Mobilité.
- Le Schéma Directeur Cyclable portera une attention particulière à la prise en compte des **enjeux de sécurité, de lisibilité, d'efficacité, de confort et de cohérence avec les autres modes de déplacement.**
- Dans la même dynamique que le PLM, **le Schéma Directeur Cyclable mettra en œuvre une concertation** afin de **prendre en considération les attentes et besoins** des citoyens, habitants, usagers mais également des élus et des techniciens locaux. Des échanges avec les territoires voisins seront également organisés pour assurer les interconnexions aux limites du territoire et une cohérence dans la signalétique pour les modes actifs.

Action 3.1 : Définir et aménager le réseau cyclable du territoire à travers un Schéma Directeur Cyclable (SDC)

Modalité de mise en œuvre :

1. **Réalisation d'un diagnostic cyclable** qui s'appuiera notamment sur la compréhension des besoins des cyclistes et de leurs pratiques au travers notamment de la réalisation d'une **cartographie participative**, le recensement des aménagements cyclables existants et la compréhension du système vélo du territoire.
2. **Définition de la stratégie sur une période de 15 ans et d'un scénario** de développement du réseau cyclable, qui devra inclure :
 - La définition des caractéristiques des itinéraires
 - La justification des choix d'aménagement
 - Une estimation du coût global de la mise en œuvre du schéma
 - Une évaluation du potentiel estimé d'utilisateurs et de report modal
3. **Élaboration d'un plan d'actions phasé et priorisé**, qui permettra de définir les projets à mettre en œuvre à court, moyen et long terme en matière d'aménagements cyclables, de stationnement et de jalonnement (matériel et implantation).
4. **Élaboration d'une charte d'aménagement des infrastructures cyclables** (cf. Action 2,5)



Extrait de la cartographie participative - la CC Sarrebourg Moselle Sud



Piste cyclable sécurisée (CEREMA, bonnes pratiques)

Suivi et évaluation :

Évaluation de la mise en œuvre par le suivi d'indicateurs :

- Linéaire d'aménagements cyclables par typologie (en km)
- Nombre de pôles structurants desservis par un aménagement cyclable
- Nombre de stationnements cyclables
- Fréquentation des itinéraires cyclables (campagne de comptages)
- Evolution des parts modales (en relation avec l'objectif 2040)
- Budget alloué / dépensé
- Suivi de la cyclabilité du territoire via le Baromètre Vélo de la FUB

Action 3.2 : Poursuivre la mise en accessibilité et la sécurisation de l'espace public

Coup de cœur des élus

Objectifs et programmation :

- Développer les mobilités alternatives à l'autosolisme.
- Accompagner au changement de comportement.
- Donner les moyens de l'intermodalité.
- Garantir la mobilité pour tous.

Priorité	1
Horizon	2030
Pilote	CCBPD
Partenaires	Communes, SCoT
Coûts	
Impact environnemental	 

Rappel du diagnostic :

- La marche est le **second mode de déplacement le plus utilisé**, avec une part modale de 19% pour les déplacements en lien avec la CCBPD (en intermodalité avec les transports en commun) et qui monte à 37% pour les déplacements internes à la CCBPD (EDGT 2015). Mais l'usage de la voiture reste important sur les très courtes distances (44% des déplacements de moins de 1 km).
- Le diagnostic a fait ressortir la **nécessité de mettre en accessibilité les centre-bourgs** des communes de la CCBPD, de **sécuriser et rendre confortable les cheminements piétons** (largeur d'aménagement, éclairage, revêtement, traitement de la pente, etc.).
- La nécessité de **traiter les aménagements en lien avec les établissements scolaires, les établissements publics, et les pôles d'échanges** est également mise en avant.
- Par convention, la CCBPD et le SYTRAL Mobilités s'engagent chaque année à mettre en accessibilité plusieurs arrêts de car. En mars 2025, environ 40% des arrêts ont été mis en accessibilité, il s'agit de poursuivre cette action déjà engagée.

Modalité de mise en œuvre :

PDM

- Cette action correspond à la **déclinaison d'actions du PDM des territoires lyonnais** : « Garantir la marchabilité du territoire » et « Rendre accessible l'espace public à tous les usagers, y compris en situation de handicap » qui **prescrit l'élaboration d'un plan piéton à l'échelle des EPCI**.
- **Le Plan Local de Mobilité de la CCBPD a pour objectif de faire passer la part modale de la marche de 25% en 2015 à 34% en 2040 en visant spécifiquement les déplacements très courts (moins de 1km) actuellement effectués en voiture.** Un espace public qualitatif et accessible pour les piétons est donc nécessaire pour encourager ce report modal.



Handicap et accessibilité, le blog de l'INSEE

Action 3.2 : Poursuivre la mise en accessibilité et la sécurisation de l'espace public

Modalité de mise en œuvre :

1. Réaliser sur l'ensemble des communes les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE).
2. Élaborer un plan piéton à l'échelle de la CCBPD :
 - Traiter l'accessibilité piétonne en rabattement et diffusion vers et depuis les arrêts de TC, ou tout autre pôle générateur de déplacements.
 - Traiter en priorité les accès aux établissements scolaires.
 - Prendre en compte l'éclairage urbain sur les liaisons piétonnes pour garantir confort et sécurité.
 - Etudier et mettre en œuvre des aménagements pour apaiser la circulation automobile en centre-bourg au-delà de la généralisation des zones 30.
 - Généraliser les zones de rencontres dans les centre-bourgs lorsque la création d'infrastructures réservées aux différents modes n'est pas possible.
3. Déployer une signalétique piétonne (cf. action 2.3)

Cadre réglementaire :

La loi relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie aux personnes handicapées prévoit que **chaque commune d'au moins 1000 habitants** ou, le cas échéant, chaque établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ayant pris cette compétence, **est dans l'obligation d'établir un Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE)**.

Ils ne sont plus obligatoires dans les communes de moins de 500 habitants.

Pour les communes et les EPCI compris entre 500 et 1000 habitants, le PAVE peut se limiter, lors de son élaboration, aux zones à circulation piétonne reliant les pôles générateurs de déplacements présents sur leur territoire, c'est à dire aux zones les plus fréquentées.



Zone de rencontre et traversée piétonne avec un revêtement contrasté adapté aux malvoyants – CEREMA Rues apaisées



Zone 30, trottoirs larges et assises ombragées pour le confort des piétons – CEREMA Rues apaisées

Suivi et évaluation :

- Suivi de la réalisation des PAVE sur les communes de plus de 500 habitants,
- Suivi de l'élaboration du plan piéton,
- Suivi de la mise en œuvre des actions du plan piéton à l'échelle de la CCBPD, (nombre de zone 30 et zone de rencontre créées).



Action 3.3 : Développer l'autopartage

Objectifs et programmation :

- Développer les mobilités alternatives à l'autosolisme.
- Accompagner au changement de comportement.

Priorité	3
Horizon	2030
Pilote	CCBPD
Partenaires	SYTRAL Mobilités
Coûts	
Impact environnemental	

Rappel du diagnostic :

- Le diagnostic a fait ressortir **l'absence de service dédié à l'autopartage** sur le territoire de la CCBPD, et des **initiatives qui peuvent être inspirantes sur les territoires voisins** :
 - La **CAVBS propose un service d'autopartage** depuis 2015 géré actuellement par Citiz, avec 3 véhicules mis à disposition et environ 700 réservations par an.
 - La **Métropole de Lyon dispose également d'un système d'autopartage** géré par Citiz, avec plus de 400 voitures.
 - Le **PNR du Pilat propose certains de ses véhicules professionnels en autopartage le week-end** (2 véhicules en service et 1 en installation).



Publication de Villefranche Beaujolais Agglomération – Citiz



Modalité de mise en œuvre :



1. **Proposer des véhicules des collectivités à l'autopartage** (CCBPD ou communes) : mettre à disposition ces véhicules quand ceux-ci ne sont pas utilisés par les agents des collectivités (soirées, week-ends, période de grandes vacances, etc.). Proposer un tarif incitant à la pratique.
2. **Faciliter la mise en relation des particuliers et des entreprises**, en s'appuyant sur une plateforme d'autopartage permettant de sécuriser les usagers (exemple : Getaround). **Le référencement des utilisateurs et le traitement des sujets relatifs aux assurances** des véhicules sont des points clés **pour rassurer les utilisateurs potentiels** (prêteurs et loueurs).
3. **Étudier la possibilité de déployer le service Citiz sur le territoire**, notamment au niveau des gares d'Anse et de Lozanne.

Cette action correspond à la **déclinaison de l'action** « Développer l'autopartage » du **Plan de Mobilité des territoires lyonnais**.

Suivi et évaluation :

Évaluation de la mise en œuvre par le suivi d'indicateurs :

- Nombre de véhicules des collectivités mis en autopartage
- Usages des services : nombre de réservations, durée de la location, points de dépose et de reprise des véhicules, profil des usagers.

Action 3.4 : Développer des lignes de covoiturage

Objectifs et programmation :

- Développer les mobilités alternatives à l'autosolisme.
- Donner les moyens de l'intermodalité.

Priorité	2
Horizon	2026 à 2030 et 2040
Pilote	SYTRAL Mobilités, CCBPD
Coûts	 <p>Investissements, Mise en service</p> <p>Fonctionnement</p>
Impact environnemental	

Rappel du diagnostic :

- En 2019, la CCBPD et SNCF Gares ont expérimenté un **service d'autostop organisé** (Stop Connecté) qui devait permettre un **rabattement sur les gares du territoire**. Après 2 années d'expérimentation, ce service jugé trop peu organisé, trop disparate (13 arrêts) et trop peu lisible **n'a pas été poursuivi**.
- Les enquêtes menées auprès des salariés des zones d'activités (Viadorée, Cerisiers, Pontet, Prés Secs) font ressortir le **potentiel du covoiturage comme alternative à la voiture individuelle** :
 - **40% des salariés de la ZA Viadorée** cite le covoiturage comme **alternative** de déplacement pour venir au travail,
 - Si des mesures incitatives au covoiturage étaient mises en place (mesures économiques, mises en relation des covoitureurs), **30% des salariés des ZA de Lozanne et Civrieux d'Azergues** seraient prêts à se rendre à leur travail **tous les jours ou plus de 2 fois par semaine en covoiturage** et 36% l'envisageraient occasionnellement.
- Ces enquêtes font également ressortir un **manque de connaissance sur les dispositifs de mobilité partagée** : plus de 60% des salariés ayant répondu à l'enquête en ligne indiquent ne pas connaître les services de covoiturage : Mov'ici, En Covoit, Stop Connecté, BlaBlaCar.
- Le panel citoyen de la mobilité propose **3 actions phares pour inciter à la pratique du covoiturage** :
 - Rendre plus lisible les offres de covoiturage,
 - Porter un message rassurant quant à la pratique du covoiturage,
 - Offrir la possibilité de signaler ses préférences pour les covoitureurs.

Modalité de mise en œuvre :

- Cette action correspond à la **déclinaison de l'action** « Développer des lignes de covoiturage en ciblant les principaux flux automobiles et les zones d'emplois » **du Plan de Mobilité des territoires lyonnais**. Elle doit ainsi permettre **d'apporter des précisions relatives au territoire**.
- SYTRAL Mobilités conduit, pour le compte des EPCI membres, une **étude d'opportunité et de faisabilité pour la création d'un réseau de lignes de covoiturages appelées « En Covoit lignes »**. L'étude d'opportunité définit la pertinence de la ligne par une analyse socio-économique et l'étude de faisabilité précise son fonctionnement.
- **Trois niveaux de service ont été définis pour les lignes de covoiturage** : « **proximité** », « **intermédiaire** » et « **haut niveau de service** », avec une **gradation dans le fonctionnement et les services proposés** : d'un fonctionnement simple avec des panneaux inertes, sans incitatifs financiers et des temps d'attente pouvant être longs, à un fonctionnement plus complexe, avec une assistance usagers, des panneaux à messages variables, des incitatifs financiers forts et des temps d'attente réduits.



Action 3.4 : Développer des lignes de covoiturage

Modalité de mise en œuvre :

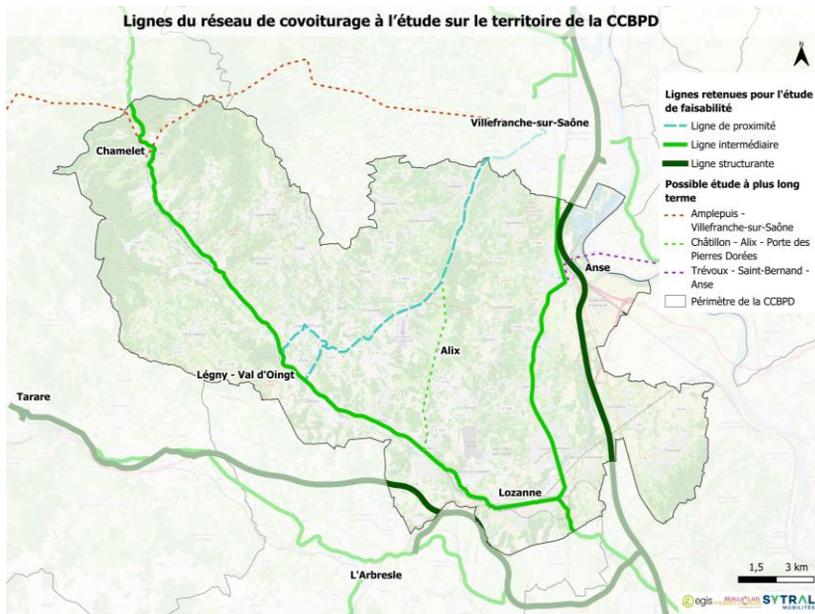
Des études de faisabilité engagée en 2025 ont la charge de préciser le niveau de service à retenir et seront poursuivies à court terme sur 3 lignes :

- Villefranche-sur-Saône - Anse - Civrieux - Techlid (via RD30), en tant que ligne de niveau intermédiaire

- Lamûre-sur-Azergues- Lyon (RD338), en tant que ligne de niveau intermédiaire

- Villefranche-sur-Saône- Légny Les Ponts-Tarrets, en tant que ligne de proximité.

Une ligne à « haut niveau de service » dite structurante traversera également le territoire mais sans point d'arrêt (sur ce dernier) : Mâcon – Belleville – Villefranche – Techlid – Lyon (via A6).



Lignes du réseau de covoiturage à l'étude sur le territoire de la CCBPD

A plus long terme, des lignes complémentaires, dont le potentiel n'est pas démontré à ce stade, pourront être étudiées, notamment dans une **logique de rabattement sur des lignes de covoiturage plus structurantes** : **Alix – Porte des Pierres Dorées ; Amplepuis – Villefranche-sur-Saône ; Trévoux – Saint Bernard - Anse**

La définition du tracé précis et des points d'arrêts sera établie dans le cadre d'une étude sur la covoiturabilité en fonction de l'usage-cible de la ligne (desserte des zones d'activités, ligne de loisirs, etc.), en veillant à s'appuyer le plus possible sur les axes routiers fréquentés.

Les points d'arrêts bénéficieront d'aménagements variables :

- aménagements de voirie pour un arrêts sécurisé ;
- pose d'équipements pour faciliter l'intermodalité (stationnements vélos, stationnement voiture, etc.) ;
- installation de mobilier pour une attente dans le confort (abris-bus éclairage, etc.).

1. En adéquation avec l'étude menée par SYTRAL Mobilités, la CCBPD souhaite apporter des **préconisations sur la localisation des points d'arrêts** sur les 6 axes identifiées :

- **Pôles d'échanges du territoire : les 8 gares** : Anse, Lozanne, Bois-d'Oingt – Légny, Chessy, Châtillon-d'Azergues, Chazay-Marcilly, Civrieux-d'Azergues, Chamelet,
- **Les principaux arrêts TCL qui desservent les pôles d'attractivité du territoire** : ZA de Civrieux (ligne 118 : Place des Ponts), ZA de Frontenas (arrêt à créer sur la ligne 217), Anse (ligne 218 : arrêt Grave sur Anse), ZA Viadorée (lignes 115 et 118 : arrêts Bel Air et Viadorée)
- **Les arrêts les plus fréquentés** : arrêts du centre-bourg d'Anse, Les Chères – Le Bourg, Centre Chazay-d'Azergues, etc.
- **Points stratégiques au croisement des axes routiers** : Pont de Dorieux, Pont Sollières, etc.

2. **Le développement de lignes de covoiturage secondaires (en rabattement sur les axes de covoiturage principaux ou avec un niveau de service plus faible) peut être envisagé à plus long terme si nécessaire.**

Suivi et évaluation :

- **Suivi de l'étude menée par SYTRAL Mobilités** sur les lignes de covoiturage, et accompagnement par la CCBPD sur le positionnement des arrêts.
- **Suivi de la mise en œuvre du service.**
- **Suivi des usages** : fréquentation, points d'arrêts privilégiés, report modal sur le covoiturage, etc.



Action PDM : Étudier le renfort des lignes de transports en commun, notamment en termes de niveau de service (Lever 2 - Axe 2 - Action 1)

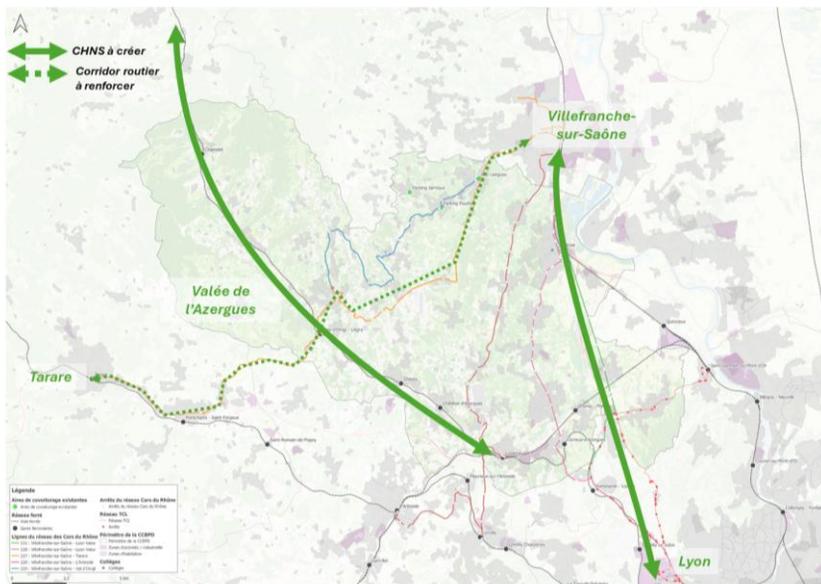
Objectifs :

- Garantir la mobilité pour tous.
- Développer les mobilités alternatives à l'autosolisme.
- Donner les moyens de l'intermodalité.

Pilote	SYTRAL Mobilités
Partenaires	CCBPD Région AURA

Mise en œuvre de l'action :

- **Le PDM des territoires lyonnais porte une action pour « Augmenter et compléter l'offre de maillage local en transport en commun »** avec notamment une augmentation des fréquences et de l'amplitude horaire de l'ensemble des lignes.
- **La CCBPD apporte des précisions sur les lignes à renforcer** sur son territoire en questionnant notamment les besoins des habitants :



1. **Étudier le renfort de la ligne 217** du réseau TCL (liaison Est- Ouest) : niveau de desserte actuel très limité avec seulement une dizaine de service par sens par jour.
2. **Renforcer l'offre sur les deux corridors principaux en créant deux lignes de Cars à Haut Niveau de Service :**
 - Lyon - Villefranche-sur-Saône (2030)
 - Lyon - Lozanne – Lamure-sur-Azergues (2040).

Ces projets inscrits dans le PDM des territoires lyonnais présentent un **intérêt majeur pour accompagner le développement du territoire et offrir aux usagers des offres alternatives compétitives** à la voiture individuelle pour se rabattre sur la métropole de Lyon.

Les lignes de cars à haut niveau de service sont des lignes interurbaines au service amélioré, qui répondent en priorité aux besoins des voyageurs pendulaires des territoires lyonnais. Ces lignes express et structurantes s'inscrivent en complémentarité de la desserte ferroviaire, **elles bénéficient d'une offre renforcée, ainsi que d'une exploitation et d'aménagements spécifiques pour garantir leur attractivité, notamment au travers de gain sur les temps de parcours.**

Des études sont en cours sur la ligne 118 pour en développer deux versions : la standard (204) et la version express (C204) avec la desserte uniquement de certains arrêts (mise en service prévue en 2026).

Un exercice de hiérarchisation des arrêts est mené, définissant 3 niveaux d'arrêts (2 présents sur le territoire), avec des niveaux de service, des capacités de stationnement (modes actifs et voiture), des aménagements pour les usagers spécifiques et une zone d'attente de confort.

Action PDM : Étudier les dessertes TC complémentaires à créer (Lever 2 - Axe 2 - Action 1)

Objectifs :

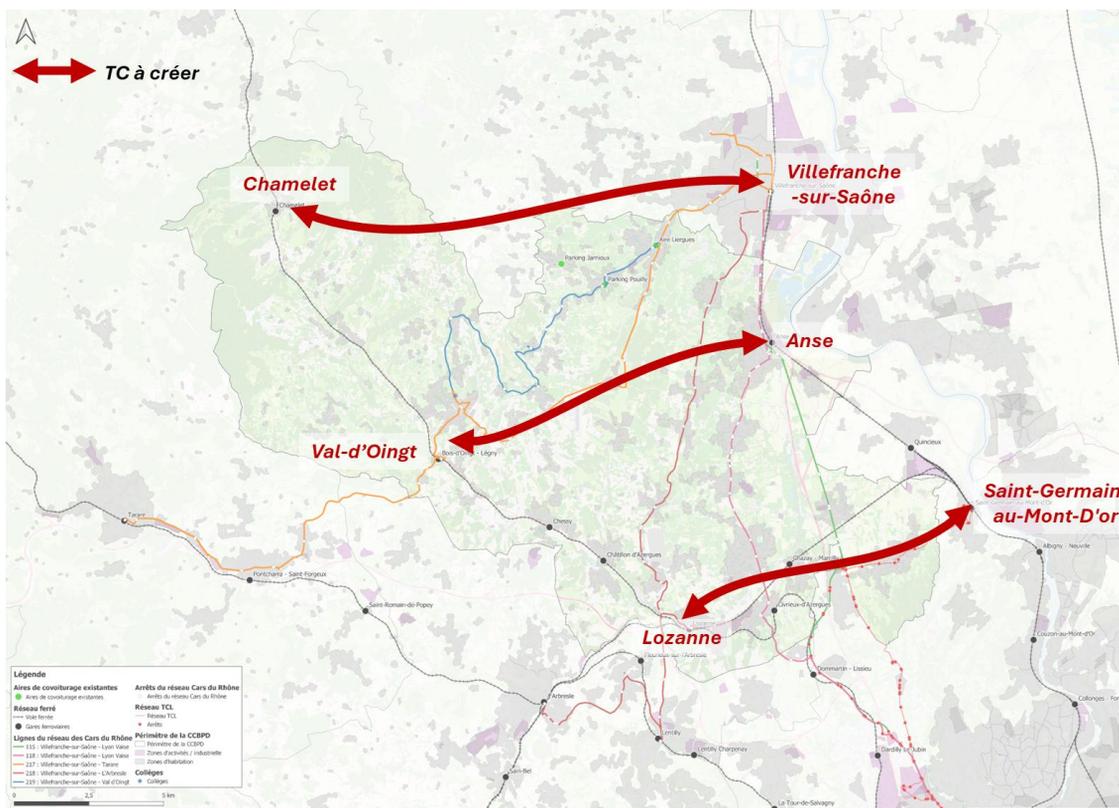
- Garantir la mobilité pour tous.
- Développer les mobilités alternatives à l'autosolisme.
- Donner les moyens de l'intermodalité.

Pilote	SYTRAL Mobilités
Partenaires	CCBPD

Mise en œuvre de l'action :

Le maillage Est-Ouest du territoire en transport en commun est à renforcer, et le diagnostic a mis en avant l'attractivité des pôles que représentent Villefranche, Anse et Saint-Germain-au-Mont-d'Or.

1. **Étudier la création d'une ligne Lozanne <> Saint-Germain-au-Mont-d'Or** dans le but de desservir l'important bassin d'emplois sur les secteurs de Lozanne et Civrieux-d'Azergues, et de créer des interconnexions entre les gares et lignes de transports en commun existantes. Ce besoin répond aux enjeux de développement démographique et économique de ce secteur identifié comme une polarité intermédiaire dans le SCOT, et de limitation du rabattement en voiture sur la gare de Saint-Germain-au-Mont-d'Or dont l'offre ferroviaire est très compétitive et différente de celles des gares de la CCBPD (desserte de la gare de Lyon Part-Dieu). Tout en permettant d'offrir une offre de transport cohérente à l'échelle de ce bassin de vie.
2. **Étudier la création de lignes transversales pour assurer une desserte Est-Ouest du territoire** en lien avec le rééquilibrage souhaité dans le SCOT :
 - entre Val-d'Oingt <> Anse
 - entre Chamelet et Villefranche-sur-Saône



Action PDM : Demander une prise en compte des besoins spécifiques dans l'offre de TC (Levier 2 - Axe 3 - Action 2 et Levier 2 - Axe 7 - Action 1, 2 et 3)

Objectifs :

- Garantir la mobilité pour tous.
- Développer les mobilités alternatives à l'automobile.
- Donner les moyens de l'intermodalité.
- Accompagner au changement de comportement.

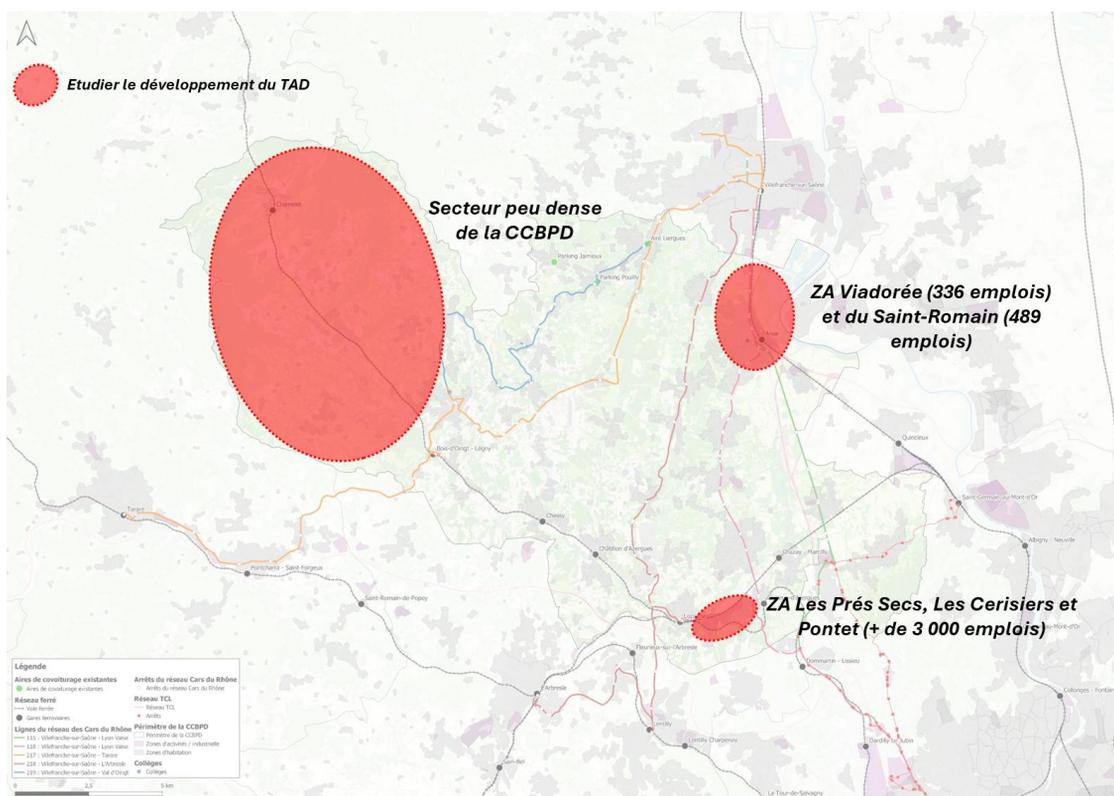
Pilote	SYTRAL Mobilités
Partenaires	CCBPD, Transporteurs

Mise en œuvre de l'action :

- **Généraliser à l'ensemble des lignes le service de lecture assistée des horaires.**
- SYTRAL Mobilités porte des **réflexions pour définir les modalités d'extension du service Optibus au-delà de l'agglomération lyonnaise**. Cela pourrait se traduire par une extension territoriale du service aux secteurs voisins de l'agglomération lyonnaise et l'organisation de services de rabattement adaptés vers des arrêts de transport routier interurbain ou bien des gares TER accessibles aux personnes à mobilité réduite.
- **Dans le cadre de l'unification du réseau et de l'évolution de la grille tarifaire, proposer des abonnements solidaires** (+65 ans, Famille Nombreuse, solidaire, Boursier, carte accompagnant CMI permettant la gratuité de l'accompagnant d'une personne à mobilité réduite). A noter qu'à la rentrée 2025, l'abonnement des 4-10 ans devient gratuit.

Les besoins spécifiques sont également en lien avec le lieu de vie, et peuvent concerner des personnes en marge de la mobilité de par la faible desserte TC à leur disposition.

- **Étudier l'opportunité de déployer une offre de transport à la demande (TàD) pour compléter le panel de l'offre de transport dans les territoires les plus reculés et pour desservir les ZA**, en ayant une vigilance à limiter le coût de ce service pour permettre un accès à l'ensemble de la population, quelque soit ses moyens.



Action Région AURA : Renforcer la desserte ferroviaire des gares (PDM - Levier 2 - Axe 1 - Action 1)

Objectifs :

- Garantir la mobilité pour tous.
- Développer les mobilités alternatives à l'automobile.
- Donner les moyens de l'intermodalité.
- Accompagner au changement de comportement.

Pilote	Région AURA
Partenaires	SYTRAL Mobilités, CCBPD, SNCF G&C, SNCF Réseau

Mise en œuvre de l'action :

Le renforcement de la fréquence de desserte des gares du territoire correspond à une attente forte des usagers. Les gares de Lozanne, Anse et Saint-Germain-au-Mont-d'Or (hors territoire) sont les plus plébiscitées actuellement car ce sont celles qui présentent déjà l'offre la plus attractive. L'augmentation de la fréquence sur l'ensemble des gares est attendue afin de répartir les usagers sur l'ensemble des gares et de limiter les rabattements en voiture vers les gares les plus attractives.

Le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) trace cette intention de renforcement de l'offre ferroviaire sur le territoire avec notamment :



*Réseau SERM projeté sur le périmètre de la CCBPD 2035 – 2045
Etat du projet à fin octobre 2025*

- Entre Tarare et Lyon (gare de Lozanne et Chazy-Marcilly), une desserte à la 1/2 heure toute la journée dès 2035 et au 1/4 d'heure en 2045
- Sur la ligne Lozanne – Saint Paul, desserte de Lozanne et Civrieux d'Azergues au 1/4 d'heure toute la journée dès 2035
- Sur la ligne Paray-le-Monial – Lyon, desserte à la 1/2 heure toute la journée jusqu'aux Ponts-Tarrets.
- **Etudier le cadencement à la 1/2 heure jusqu'à Lamure-sur-Azergues en créant une zone de retournement à Lamure-sur-Azergues et non aux Ponts-Tarrets.**
- **Étudier d'ici 2045 la possibilité d'une extension de la desserte périurbaine au 1/4 d'heure** en heures de pointe jusqu'à Belleville-en-Beaujolais, ainsi que **sur l'axe de Paray-le-Monial** dans la vallée de l'Azergues en lien avec le développement de ce secteur prévu dans le SCOT du Beaujolais.
- **Étudier le renfort de la ligne TER Lyon Paray-le-Monial** : les gares de Chamelet, Chessy, Châtillon-d'Azergues et Bois-d'Oingt – Légny sont desservies par un train toutes les 1/2 heure en direction de Lyon le matin et en direction de Lamure-sur-Azergues le soir. La gare de Bois-d'Oingt – Légny bénéficie également d'un service vers Lyon le soir. Bien que complétée par des services de cars TER, **l'offre reste limitée sur la majorité des gares de la Vallée de l'Azergues**, seule la gare de Lozanne bénéficie d'une desserte plus complète. Les difficultés d'exploitation rencontrées sur cette ligne sont également un frein à son usage actuel. Or, **la vallée de l'Azergues est identifiée comme un secteur de développement démographique pour un meilleur équilibre territorial dans le SCOT du Beaujolais, il y a donc un enjeu fort à améliorer sa desserte en s'appuyant sur les infrastructures ferroviaires existantes, par une augmentation des fréquences de desserte des gares amont.** Une étude indépendante co-conduite par 4 EPCI (les communautés de communes Beaujolais Pierres Dorées, Brionnais Sud Bourgogne, Grand Charolais et la Communauté d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien) a identifié les potentiels de cette ligne et les aménagements possibles, tenant compte de coûts modérés pour améliorer le service.

Action Région AURA : Renforcer la desserte ferroviaire des gares (PDM - Levier 2 - Axe 1 - Action 1)

Les attentes des usagers portent aussi sur la qualité et l'accessibilité des services en gare, et la promotion de l'intermodalité.

• Promouvoir l'intermodalité :

- en développant les **consignes vélo sécurisées et accessibles** aux abords des gares ;
- en développant des **équipements facilitants l'usage des modes actifs** (rampes pour vélos en gare de Anse, stations de réparation) ;
- en assurant un **affichage et un niveau d'information complet** et favorisant l'intermodalité :
 - en garantissant le fonctionnement des écrans d'affichages sur l'ensemble des gares,
 - en renforçant l'information voyageurs,
 - en prévoyant dans toutes les gares un affichage actualisé des horaires de train et des autres offres de transport ;
- en généralisant et actualisant les **dispositifs EMA** (Espace Multimodal Augmenté) : borne de réparation, mât de jalonnement, itinéraire de rabattement vers les points d'intérêt majeurs.
- en garantissant **sur la plateforme SNCF le relai d'information quant aux autres offres de mobilité** disponibles et accessibles en gare (y compris les parkings de stationnements).



Illustration dispositif EMA – AREP Design

• Renforcer l'accessibilité PMR

Sur le territoire, aucune des 8 gares n'est équipée d'ascenseurs. Il s'agit d'un manquement majeur pour les personnes à mobilité réduite. Il est demandé que les **gares principales que sont celles de Lozanne et de Anse soient mises en accessibilité**.

La Région AuRA doit en effet piloter la réalisation d'un Plan d'Actions en faveur de la Mobilité Solidaire qui vise à coordonner les interventions pour la mobilité du quotidien des plus fragiles à l'échelle de chaque bassin de mobilité.

• Renforcer l'accessibilité aux services

La disparition progressive des guichets d'accueil (sur la CCBPD, seule la gare de Lozanne en dispose d'un), questionne quant à l'accessibilité pour tous au service. La généralisation, à minima, des **bornes de billettiques sur l'ensemble des gares** s'impose comme un impératif pour assurer un niveau de service suffisant pour l'utilisateur (en particulier sur la ligne TER Paray—Lyon où seule Lozanne est équipée).

Action 4.1 : Développer des pôles d'échanges multimodaux avec des services, de l'information multimodale

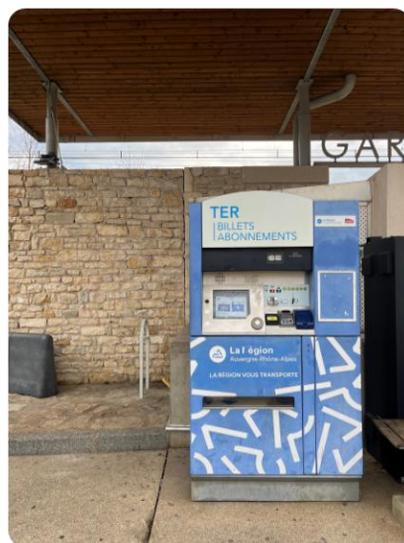
Objectifs et programmation :

- Développer les mobilités alternatives à l'autosolisme.
- Donner les moyens de l'intermodalité.

Priorité	2
Horizon	2026
Pilote	CCBPD
Partenaires	SYTRAL Mobilités, Région AURA, Communes
Coûts	
Impact environnemental	

Rappel du diagnostic :

- Les **informations voyageurs se limitent aux sites internet et aux affichages aux arrêts**, mais **certains arrêts de cars**, y compris sur les lignes régulières, sont **dépourvus d'affichages des horaires**. Le réseau TCL ne bénéficie pas d'un outil de suivi en temps réel des véhicules.
- Les **informations concernant l'intermodalité sont difficiles d'accès** : le site Ora est peu connu et pratiqué, contrairement au MaaS TCL, les plans aux arrêts ou en gare ne mettent pas en évidence les interconnexions avec les autres réseaux et les trajets chaînés potentiels.
- Les différentes tarifications entre les réseaux **compliquent la compréhension des usagers** qui perçoivent parfois mal les possibilités de combinaison d'abonnement existantes.
- La majorité des gares du territoire sont **dépourvues de service aux usagers**. Seules les gares de Anse, Civrieux d'Azergues et Lozanne disposent d'un guichet automatique pour acheter son titre de transport, et **un seul point de vente physique TER** est présent sur le territoire : à la gare de Lozanne.
- **Aucun point de vente TCL** n'existe sur le territoire, les plus proches sont à Villefranche-sur-Saône et Tarare. Néanmoins, l'achat des titres de transports est possible par SMS et carte bancaire dans tous les cars.
- **Toutes les gares du territoire disposent de stationnement vélo**, avec notamment des consignes individuelles et une consigne collective à la gare de Lozanne. Néanmoins **l'usage des ces points de stationnement est variable** et souvent plus marqué sur les gares à plus forte fréquentation.
- Le panel citoyen a permis de souligner le fait **que l'information n'est pas toujours accessible** à tous les publics, **pas toujours lisible**, et qu'il **manque une unité de lieu pour référencer l'ensemble des informations**. Il fait également ressortir le souhait de voir se **développer des moyens et dispositifs permettant le rabattement et la diffusion en modes actifs** ou en voiture individuelle pour **permettre l'intermodalité**.



Guichet automatique TER – Gare de Anse



Consigne collective vélo - Gare de Lozanne

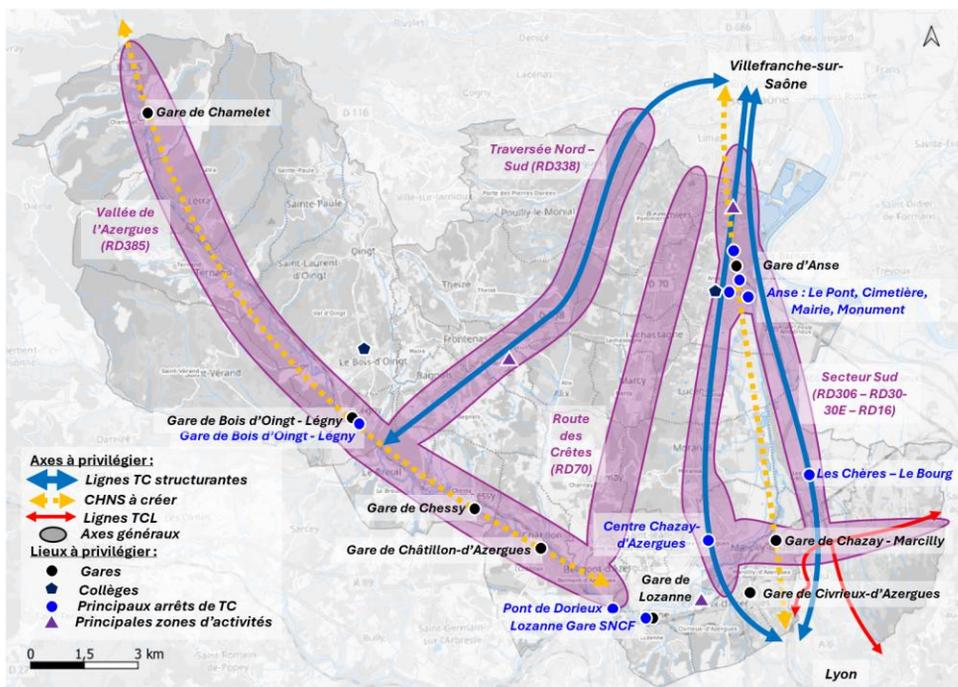
Action 4.1 : Développer des pôles d'échanges multimodaux avec des services, de l'information multimodale

Modalité de mise en œuvre :

- Cette action correspond à **une déclinaison des actions « Créer des pôles de rabattement de proximité »** et « **Développer les offres de mobilité et de services dans les pôles d'échange** » du Plan de Mobilité des territoires lyonnais. Le Plan Local de Mobilités vient ainsi **apporter des précisions complémentaires relatives au territoire.**
- Une coordination sera nécessaire avec les projets de la Région et le Schéma Directeur Cyclable de la CCBPD.

1. Étudier la mise en œuvre des pôles d'échanges multimodaux (PEM) en s'appuyant sur la charte réalisée par la CCBPD, au travers d'une **priorisation et d'une localisation des projets en réponse à des flux majeurs de circulation** en privilégiant les lieux suivants :

- en proximité immédiate des axes routiers les plus fréquentés
- en proximité immédiate d'un arrêt de transport en commun structurant : l'ensemble des gares du territoire, les principaux arrêts de cars
- desserte les établissements scolaires
- desserte des principales zones d'activités.



Axes à privilégier :

- Vallée de l'Azergues (RD385),
- Secteur Sud-Est (RD306 - RD30-30E - RD16),
- Traversée Nord-Sud (RD338),
- Route des Crêtes (RD70),
- Lignes de cars structurantes (115, 118, 217, 218)
- Lignes TCL sur le territoire (21 et 61),
- Lignes CHNS.

2. Préciser les aménagements et services indispensables à intégrer au pôle d'échanges :

- **Veiller à l'insertion paysagère des PEM**, avec des aménagements perméables et végétalisés,
- **S'assurer de la continuité et du confort des aménagements modes actifs** pour les atteindre : éclairage, abris pour l'attente des voyageurs, installation d'ombrières, continuité des aménagements modes actifs (trottoirs, aménagements cyclables),
- **Y proposer des services et de l'information voyageurs** : points de vente et d'information des titres de transports (guichets automatiques TER en gare, TCL sur le périmètre de SYTRAL Mobilités), information voyageurs sur les différentes offres disponibles.
- **Prévoir des espaces de stationnement voitures et vélos** avec des dispositifs sécurisés (box, arceaux).

Action 4.1 : Développer des pôles d'échanges multimodaux avec des services, de l'information multimodale

Modalité de mise en œuvre :

- Déployer des arceaux vélos au niveau des arrêts de transports collectifs structurants** : gares et arrêts des lignes de cars régulières structurantes notamment.
- Rendre visible les pôles multimodaux par une signalétique unique, sobre et repérable** pour donner de la visibilité et légitimer ces pratiques alternatives et créer des repères (cf. action 2.3).

La cartographie en ligne des services et des offres de mobilité sur le territoire, déployée dans le cadre de l'action 1.1, recensera notamment ces pôles multimodaux et les services qu'ils proposent.



Signalétique EMA – Gare d'Anse



Exemple d'arceaux vélos

Suivi et évaluation :

Suivi de la mise en œuvre des pôles d'échanges multimodaux sur le territoire :

- Nombre de pôles traités ou créés
- Localisation sur le territoire
- Usages et fréquentation des différents services de ces pôles
- Aménagements et services installés
- Nombre de stationnements vélo déployés et caractéristiques de ces derniers
- Signalétique mise en place
- Référencement de ces pôles et accessibilité de l'information



Action 4.2 : Déployer des équipements et services cyclables facilitant la pratique

Objectifs et programmation :

- Développer les mobilités alternatives à l'autosolisme.

Priorité	2
Horizon	Dès 2026 et au-delà
Pilote	CCBPD
Partenaires	Communes, associations
Coûts	
Impact environnemental	  

Rappel du diagnostic :

- Le territoire a mis en avant un **usage limité du vélo pour les déplacements quotidiens** (seulement 1% des déplacements depuis et internes à la CCBPD en 2015).
- Cela s'explique en partie par le **manque d'infrastructures adaptées et sécurisées**, les principaux aménagements prenant la forme de bandes cyclables sur des voiries départementales mais également par **l'absence de services associés**.
- La **peur du vol** est également un obstacle important. Le panel citoyen a d'ailleurs largement évoqué ce frein à la pratique régulière du vélo tout comme la **faible présence de lieux de réparation de vélo sur le territoire** et une volonté de « faire par eux-même ».
- Les usagers ont ainsi des **attentes fortes sur la facilitation de la pratique du vélo**.
- Le vélo est identifié comme un mode à développer pour les déplacements locaux et en rabattement vers les réseaux de transports en commun structurants**.
- L'objectif du PLM est de faire passer la part modale vélo à 9% en 2040 et nécessite donc la mise en place de services pour encourager cette pratique**.

Modalité de mise en œuvre :

- Déployer des stations de réparation de vélo et de gonflage** ainsi que **des bornes de recharge** pour vélos à assistance électrique sur :
 - l'espace public dans les pôles d'échanges multimodaux,
 - à proximité des pôles générateurs de déplacements : établissements scolaires, autres établissements publics, zones d'activités, centre-bourgs, etc.



Bornes de réparation de vélo mises en place par la CAVBS à Saint-Julien, Gleizé et Villefranche
© Louis Lugaz

Action 4.2 : Déployer des équipements et services cyclables facilitant la pratique

Modalité de mise en œuvre :

2. **Encourager le développement des services d'entretien des vélos** et des **ateliers d'auto-réparation** (en s'appuyant sur le tissu associatif local).



Affiche atelier vélo organisé par l'association Pierre Feuille Vélo au Bois d'Oingt

ATELIER
AUTO ENTRETIEN
et REGLAGES
VELO



Le samedi 12 octobre 2024

9h / 12h

Parvis de la gare de
Belleville



**GRATUIT ET OUVERT A
TOUS**

Affiche atelier « auto-entretien et réglages » vélo à Belleville-en-Beaujolais - VUVIB

3. **Développer les stationnements vélo** en cohérence avec le Schéma Directeur Cyclable et la charte du stationnement vélo qui détailleront :

- Les lieux d'implantation privilégiés,
- Le type de matériel
- Le nombre de place recommandé par emplacement

Les équipements devront être déployés en **prenant en compte le stationnement vélo proposé dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable** de la CCBPD afin d'assurer une cohérence sur le territoire.

Suivi et évaluation :

Évaluation de la mise en œuvre par le suivi d'indicateurs :

- Nombre de stations de réparation vélo déployées sur le territoire
- Nombre de stations de gonflage déployées sur le territoire
- Nombre de bornes de recharge pour VAE déployées sur le territoire
- Nombre d'ateliers d'entretien et d'auto-réparation organisés sur le territoire
- Nombre de stationnements vélos déployés par typologie

Action 4.3 : Proposer une aide financière à la mobilité

Objectifs et programmation :

- Développer les mobilités alternatives à l'autosolisme.
- Accompagner au changement de comportement.
- Garantir la mobilité pour tous.

Priorité	3
Horizon	Dès 2026 et au-delà
Pilote	CCBPD
Partenaires	Communes
Coûts	
Impact environnemental	

Rappel du diagnostic :

- L'enquête auprès des usagers, réalisée dans le cadre du Diagnostic, indique que **près de la moitié des usagers dépensent plus de 100€ par mois pour leur déplacement quotidien en lien avec le travail ou les études.**
- Même si les utilisateurs de la voiture sont les usagers qui dépensent les sommes les plus importantes pour leurs trajets, **la diminution du coût des transports en commun est mentionnée comme une piste d'amélioration par 26% des répondants, et 21% estiment qu'une incitation financière serait pertinente pour favoriser le covoiturage.**
- Le panel citoyen de la mobilité rappelle que le développement et l'accessibilité, par un prix abordable aux transports en commun, sont une condition à l'égalité sociale et économique sur le territoire. Il propose comme piste de solution de déployer une aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique suite au test du service de location longue durée.

Modalité de mise en œuvre :

Mettre en œuvre deux dispositifs d'aide financière à la mobilité :

1. Proposer une **aide à l'achat de vélos à assistance électrique** à la suite d'une location longue durée.
2. **Proposer une aide au financement de l'abonnement de transports collectifs.**

Les habitants de la CCBPD pourront bénéficier de ces dispositifs d'aide financière **en fonction de critères d'éligibilité prédéfinis (conditions de ressources notamment).**

Affiche informative – Aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique – CC Pays de l'Arbresle



Suivi et évaluation :

- **Suivi de la mise en œuvre des deux dispositifs** d'aide financière à la mobilité.
- **Suivi du nombre d'aides allouées** (nombre de dossiers et montants).

Action 4.4 : Requestionner le service de Transport pour Personnes Isolées actuel

Objectifs et programmation :

- Garantir la mobilité pour tous.
- Développer les mobilités alternatives à l'autosolisme.

Priorité	1
Horizon	2026
Pilote	CCBPD
Partenaires	SYTRAL Mobilités
Coûts	
Impact environnemental	

Rappel du diagnostic :

- Le TPI (Transport pour Personnes Isolées) est un **service de transport solidaire, organisé par la CCBPD**.
- Le service est **déclenché à la demande** des usagers pour **des trajets de proximité** (zone prédéfinie) **sans desserte existante à moins d'1km du domicile** de l'usager, et **pour des personnes ayant des difficultés à se déplacer** (+ de 65 ans sans moyen de transport motorisé, handicap, mobilité réduite, bénéficiaires du RSA, demandeurs d'emplois, etc.).
- Les trajets doivent avoir pour origine et pour destination le secteur, et **doivent être complémentaires des autres services de transports collectifs**. Le TPI n'a pas vocation à se substituer aux transports en commun structurants, au Transport à la Demande (TàD) ou au Transport pour Personnes à Mobilité Réduite (TPMR), par ailleurs portés par SYTRAL Mobilités. En effet, il ne peut pas servir de mode de transport pour un élève ou être un moyen de transport régulier pour se rendre au travail.
- Les tarifs pour l'usager souhaitant emprunter le service sont : unité = 5€ ; 5 tickets = 25€ ; 10 tickets = 50€ (après prise en charge de 50% du coût réel par la CCBPD).



Modalité de mise en œuvre :

PDM

- Le Plan de Mobilité des territoires lyonnais indique un **souhait de pérennisation des services existants**, en réalisant notamment **des études d'identification des besoins et de mise en œuvre de ces services** : « Développer des services de mobilité dédiés aux personnes en situation de handicap » et « Développer et renforcer les services de mobilité solidaire ».
- Dans ce cadre, la CCBPD, lance une étude en 2025 afin de **questionner le service** sur différentes thématiques : **tarification, critères d'éligibilité, zones à desservir afin d'adapter le service aux besoins et d'assurer un service de transport solidaire efficient**.
- Le prix du reste à charge pour l'usager étant jugé par les usagers et les acteurs sociaux comme trop élevé, la CCBPD souhaite **questionner la création d'une tarification solidaire** pour ce service.

Suivi et évaluation :

- **Suivi de l'étude** lancée par la CCBPD en 2025.
- **Suivi de la mise en place du nouveau service** : usages (origine/destination ; usagers), fréquentation, tarification, satisfaction des usagers, etc.

Action 4.5 : Faire connaître et promouvoir l'utilisation de la plateforme de covoiturage En Covoit RDV, pour en faire la plateforme de référence sur le territoire

Objectifs et programmation :

- Développer les mobilités alternatives à l'autosolisme.
- Accompagner au changement de comportement.

Priorité	1
Horizon	Dès 2025
Pilote	CCBPD et EPCI voisins
Partenaires	SYTRAL Mobilités
Coûts	
Impact environnemental	

Rappel du diagnostic :

- Depuis 2014, la **majorité des déplacements domicile-travail sont effectués en voiture** (82%). Néanmoins, le **covoiturage reste peu pratiqué** par les habitants de la CCBPD en lien avec différents freins tels que la **difficulté à trouver un covoitureur** ou des **contraintes personnelles** (courses à effectuer, enfants à récupérer, etc.).
- Un **manque de connaissance des dispositifs de mobilité partagée** est également relevé : par exemple, **plus de 60% des salariés des ZA du territoire indiquent ne pas connaître les services de covoiturage** : Mov'ici, En Covoit, BlaBlaCar.
- Mais **une volonté de changer de comportement émerge**, et le **développement du covoiturage représente donc un réel enjeu** sur le territoire.

Modalité de mise en œuvre :

PDM

1. **Une application unique pour la mise en relation des covoitureurs a été développée à l'échelle de SYTRAL Mobilités** (En Covoit RDV). L'objectif est **d'uniformiser et de simplifier** la démarche des usagers souhaitant covoiturer à la fois en tant que conducteur mais également en tant que passager.

La CCBPD a adhéré à la plateforme au 1^{er} janvier 2025, elle la cofinance avec les autres EPCI.



En Covoit : covoiturage sur les territoires lyonnais

Action 4.5 : Faire connaître et promouvoir l'utilisation de la plateforme de covoiturage EnCovoit RDV, pour en faire la plateforme de référence sur le territoire

Modalité de mise en œuvre :



2. **Faire de cette plateforme, la référence en matière de covoiturage** auprès des entreprises et des habitants.

SYTRAL Mobilités est le gestionnaire de l'application. Il a ainsi la charge du bon fonctionnement de l'outil pour les usagers, de l'information et de la sensibilisation auprès du public et des salariés (via des animations), du reporting et du suivi du service auprès de la CCBPD.

La CCBPD **soutient la communication en relayant des informations** aux habitants et partenaires locaux. Elle **sensibilise** aux modes de déplacement alternatifs à l'autosolisme, notamment le covoiturage, à travers des **campagnes mettant en avant ses avantages**. De plus, elle s'engage à promouvoir systématiquement le covoiturage dans ses communications (cf actions 1.4, 2.1 et 2.2).

3. **Pour faire connaître le service et inciter à son usage, la CCBPD prévoit le versement d'incitations financières au covoiturage** en coopération avec les EPCI voisins et la Métropole de Lyon.

Cette action correspond à la déclinaison de l'action « **Mettre en place une plateforme numérique unique facilitant la mise en relation entre covoitureurs** » du Plan de Mobilité des territoires lyonnais.



Affiches informatives – Les avantages du covoiturage – CC Pays de l'Arbresle

Trajets entre 0 et 5 km pas de soutien de la collectivité	Le conducteur perçoit 1€ par passager Le passager paie 1€ par trajet
Trajets entre 5 et 20 km	Le conducteur perçoit 2€ par passager Le passager abonné transports en commun : gratuit Le passager non abonné transports en commun : 0,5€ par trajet
Trajets entre 20 et 30 km	Le conducteur perçoit 2€ + 0,1€/km pour les km au-delà de 20 Le passager abonné transports en commun : gratuit Le passager non abonné transports en commun : 0,5€ par trajet
Trajets de plus de 30 km pas de soutien de la collectivité pour les km au-delà de 30	Le conducteur perçoit 2€ + 0,1€/km pour les km au-delà de 20 Le passager abonné transports en commun : 0,1€/km pour les km au-delà de 30 Le passager non abonné transports en commun : 0,5€ par trajet 0,1€/km pour les km au-delà de 30

Tarifcation et rémunération des trajets organisés via la plateforme EnCovoit Rendez-vous

Suivi et évaluation :

- **Suivi de la mise en place de l'application** unique par SYTRAL Mobilités, et de son usage sur le territoire : nombre d'utilisateurs, nombre et longueur des trajets, origine/destination.
- **Suivi des incitations financières** distribuées aux habitants du territoire.

Action 4.6 : Assurer une gestion cohérente des espaces de stationnement automobile dans les gares fréquentées pour favoriser l'intermodalité

Objectifs et programmation :

- Accompagner au changement de comportement.
- Donner les moyens de l'intermodalité.

Priorité	2
Horizon	Dès 2026
Pilote	Communes
Partenaires	CCBPD, Région
Coûts	
Impact environnemental	

Rappel du diagnostic :

- L'ensemble des gares TER du territoire **dispose d'un ou plusieurs parkings dédiés aux usagers TER**. Ceux-ci sont aujourd'hui **sans contrôle d'accès**.
- L'utilisation de ces parkings est très variable, avec **certains disposant encore d'une bonne réserve de capacité alors que d'autres tendent à se saturer** (gares de Anse, Lozanne et Bois-d'Oingt - Légnny).

Modalité de mise en œuvre :

1. **Apporter des solutions aux problématiques de stationnement rencontrées dans les gares structurantes du territoire** (Anse, Lozanne et Bois-d'Oingt - Légnny notamment) via la gestion du stationnement, la desserte TC routière, l'accessibilité piétonne et cyclable.
2. **Réserver 15% des places affectées à l'usage des gares** dans une proximité immédiate de la gare aux usages suivants :
 - Des **places dépose-minute**,
 - Des **places réservées au covoiturage**,
 - Au moins l'équivalent d'1 place de stationnement pour **installer des arceaux vélos sécurisés** (cf. action 4.1).



Dépose-minute – Gare de Anse

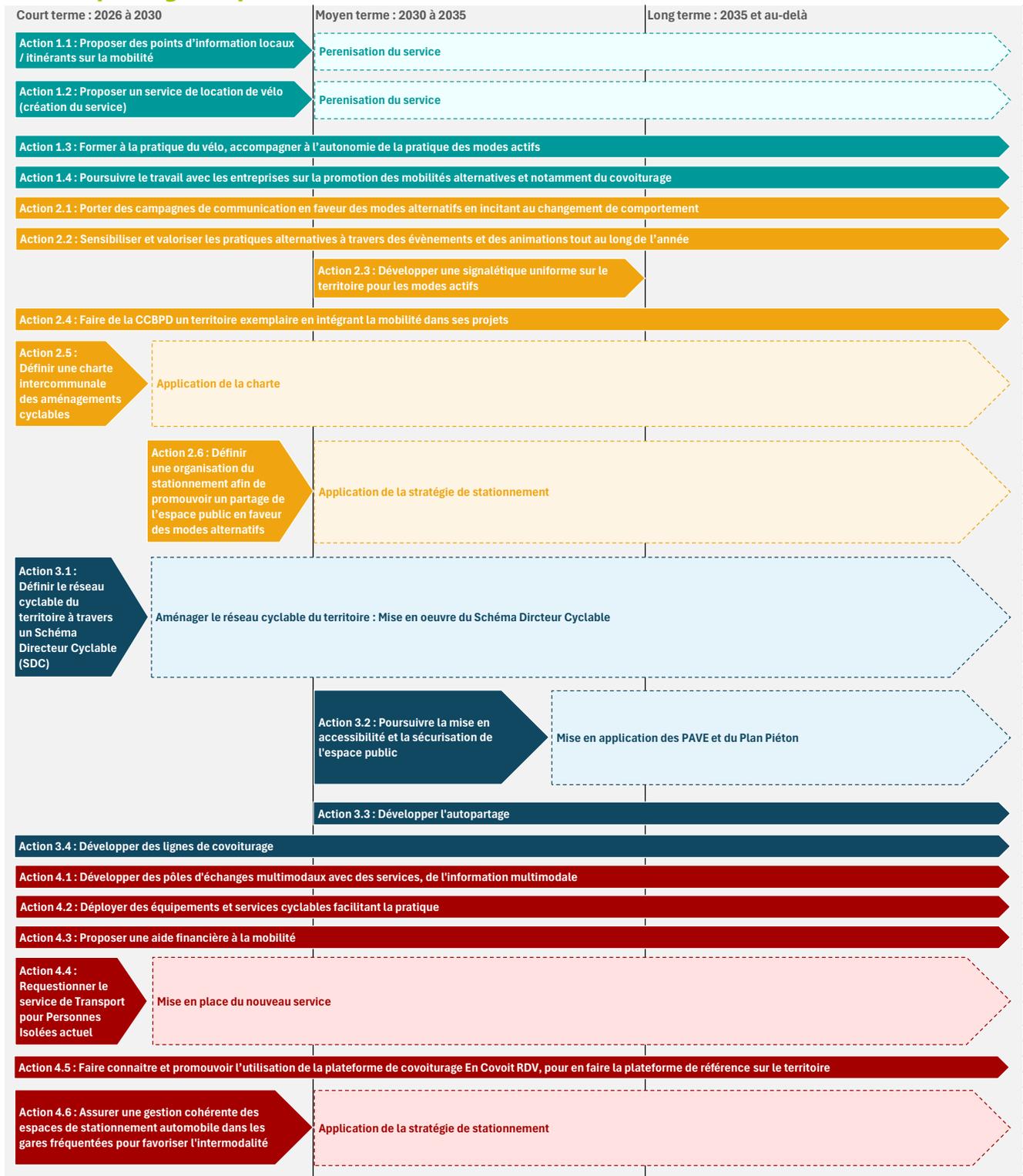
3. **Travailler lorsque nécessaire à une requalification de l'aménagement des gares pour garantir une juste répartition et une optimisation de l'espace afin de faciliter la pratique de l'intermodalité** (par exemple permettre l'intermodalité train/car avec des lieux d'attente confortables et des informations accessibles, ...)
4. **Identifier de manière lisible les poches de stationnement** dédiées aux usagers des gares, en déployant notamment un jalonnement spécifique.

Suivi et évaluation :

- **Suivi des aménagements créés : espaces de dépose-minute, places réservées au covoiturage** sur les gares du territoire.
- **Suivi du nombre de places de stationnement vélo déployées** sur les gares du territoire.
- Niveau de facilité pour les usagers du train de se stationner en proximité des gares.

5 - LES MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE ET DE SUIVI

5.1 - Le phasage du plan d'actions

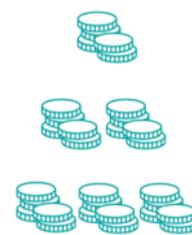


5.2 - L'engagement financier suggéré par le PLM

L'engagement financier pour chacune des actions du PLM est variable. Il **dépend des modalités de mise en œuvre** des différentes actions : études à réaliser, travaux d'aménagements, achat de matériel, campagne de communication, etc.

Le chiffrage détaillé, précis et conforme des actions nécessite d'avancer sur leur mise en œuvre, il a donc été convenu d'identifier 3 niveaux d'engagement financier :

- Le niveau 1 d'effort financier correspond aux études et à la **mise en œuvre d'actions simples** et avec un **coût généralement limité**.
- Le niveau 2 d'effort financier correspond aux études et actions à mettre en œuvre qui demandent un **investissement plus important** en lien avec des **petits aménagements et équipements** mais également des **investissements en matériel et outils**.
- Le niveau 3 d'effort financier correspond aux actions qui présentent un **coût de mise en œuvre très important** notamment en termes **d'aménagements des espaces et voiries publics**.



Actions niveau 1 d'engagement financier (faible)	Actions niveau 2 d'engagement financier (moyen)	Actions niveau 3 d'engagement financier (fort)
Action 1.1 : Proposer des points d'information locaux / itinérants sur la mobilité	Action 1.2 : Proposer un service de location de vélo	Action 3.1 : Définir et aménager le réseau cyclable du territoire à travers un Schéma Directeur Cyclable (SDC) : mise en œuvre
Action 1.3 : Former à la pratique du vélo, accompagner à l'autonomie de la pratique des modes actifs	Action 2.3 : Développer une signalétique uniforme sur le territoire pour les modes actifs	Action 3.2 : Poursuivre la mise en accessibilité et la sécurisation de l'espace public
Action 1.4 : Poursuivre le travail avec les entreprises sur la promotion des mobilités alternatives et notamment du covoiturage	Action 2.6 : Définir une organisation du stationnement afin de promouvoir un partage de l'espace public en faveur des modes alternatifs	Action 3.3 : Développer l'autopartage
Action 2.1 : Porter des campagnes de communication en faveur des modes alternatifs en incitant au changement de comportement	Action 3.1 : Définir et aménager le réseau cyclable du territoire à travers un Schéma Directeur Cyclable (SDC) : partie étude	Action 3.4 : Développer les lignes de covoiturage (investissement, mise en service)
Action 2.2 : Sensibiliser et valoriser les pratiques alternatives à travers des événements et des animations tout au long de l'année	Action 3.4 : Développer les lignes de covoiturage (fonctionnement)	
Action 2.4 : Faire de la CCBPD un territoire exemplaire en intégrant la mobilité dans ses projets	Action 4.1 : Développer des pôles d'échanges multimodaux avec des services, de l'information multimodale	
Action 2.5 : Définir une charte intercommunale des aménagements cyclables	Action 4.4 : Requestionner le service de Transport pour Personnes Isolées actuel	
Action 4.2 : Déployer des équipements et services cyclables facilitant la pratique	Action 4.6 : Assurer une gestion cohérente des espaces de stationnement automobile dans les gares fréquentées pour favoriser l'intermodalité	
Action 4.3 : Proposer une aide financière à la mobilité		
Action 4.5 : Faire connaître et promouvoir l'utilisation de la plateforme de covoiturage En Covoit RDV, pour en faire la plateforme de référence sur le territoire		

FIGURE 29 : NIVEAUX D'ENGAGEMENT FINANCIER DES ACTIONS DU PLM DE LA CCBPD

5.3 - Le suivi et l'évaluation du PLM

Si l'évaluation du Plan de Mobilité des territoires lyonnais est obligatoire tous les 5 ans, l'évaluation du Plan Local de Mobilité, elle, n'est pas obligatoire. Néanmoins, soucieuse d'assurer la bonne mise en œuvre de cette stratégie de mobilité partagée, sur son territoire, **la CCBPD s'engage à la réalisation d'un suivi courant et d'une évaluation majeure**. Dans ce cadre, elle effectuera 2 évaluations principales :

- **En 2031** sur les actions mises en œuvre jusqu'en 2030 (+5ans),
- **En 2041** sur les actions mises en œuvre entre 2030 et 2040.

À l'issue de chacune de ces deux salves d'évaluation, une restitution publique sera réalisée afin d'informer au mieux les habitants et contributeurs des avancées en matière de mobilité sur le territoire.

Un **suivi courant** sera effectué en interne avec une évaluation (annuelle) de certains indicateurs définis dans le cadre de chaque fiche d'action. Un tableau de bord permettra à la CCBPD de veiller à la bonne mise en œuvre du PLM sur son territoire. Les indicateurs sont regroupés autour de 7 grands thématiques :

- Information et communication
- Formation et sensibilisation
- Lien avec les entreprises
- Engagement et exemplarité de la CCBPD
- Modes actifs : services et pratique
- Offres alternatives
- Gestion du stationnement et des pôles d'échanges.

Pour chaque indicateur, le tableau de bord identifie : la ou les actions concernées par le suivi, le ou les modes de déplacement concernés, la périodicité et la méthode du recueil de données, les interlocuteurs ressources ainsi que la situation de référence.

Pour les sujets relatifs aux transports en commun, et les actions portées par les partenaires (SYTRAL Mobilités, Région AuRA), la CCBPD suivra l'évolution des projets portées par ces entités et soulignera les besoins du territoire exprimés dans ces actions lors des instances auxquelles elle participera.

Direction des études amonts, de la mobilité et de la planification

claire.perraux@egis-group.com

laurine.fortin@egis-group.com

[**www.egis-group.com**](http://www.egis-group.com)

