

Schéma Directeur des Mobilités Actives de la Communauté de Communes Lyon Saint Exupéry en Dauphiné

DIAGNOSTIC

Table des matières

Introduction.....	3
I - Diagnostic du territoire	5
Les cartes du territoires.....	7
Cartographie 3D du sol du territoire LYSED	7
Carte de la population.....	8
Carte isochrone du territoire.....	10
Carte des pôles générateurs.....	11
Carte des aménagements cyclables existants.....	12
Recensement des associations locales en mobilités actives	13
Carte des équipements urbains vélo.....	14
Carte des aménagements piétons existants	15
Carte des TC – Cars Région.....	16
Carte des arrêts de bus	17
Carte de la hiérarchisation des voies	18
Carte des collectivités voisines.....	20
Analyse Atouts – Faiblesses – Opportunités – Menaces (AFOM)	21
Enquête Habitudes de déplacement et Opinion 2023 :	22

Introduction

Avec 42 % des émissions de gaz à effet de serre - GES, le secteur des transports est la première source d'émissions de GES sur le territoire de LYSED. Ils sont caractérisés par l'utilisation quasi exclusive des produits pétroliers, dont la combustion est génératrice d'émissions de GES et de polluants atmosphériques.

La marge de manœuvre du territoire sur la mobilité est importante grâce à deux leviers ayant un impact conséquent sur la réduction des consommations d'énergie et des émissions de GES :

- La réduction des besoins de déplacement,
- La substitution de la voiture par d'autres modes de déplacements moins ou non carbonés (mobilités actives, mobilités électriques/GNV, transports collectifs, ...).

La loi d'orientation sur les mobilités (novembre 2018) a codifié la définition de la Mobilité Active comme étant celle qui « désigne l'ensemble des modes de déplacements où la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée (marche, vélo, trottinette, roller, skate-board ou vélo à assistance électrique). Les usages liés aux mobilités actives sont déterminés par la densité et la qualité des équipements, par la topographie et, à un degré moindre, par le climat et la qualité de l'air. Ainsi, le gouvernement s'est fixé pour objectif de tripler la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens au niveau national d'ici 2024. Dans son Plan Climat Air Energie Territorial, LYSED a pour sa part défini l'objectif d'atteindre la part modale des mobilités actives de 12 % en 2030.

De même, la CC LYSED a approfondi son projet de territoire en 2022 dans le cadre du Contrat de Relance et de Transition Ecologique grâce à un travail collaboratif entre les élus communautaires, municipaux et les habitants. Sur les 22 objectifs fixés (regroupés en 5 orientations), 5 concernent pleinement les mobilités actives.

Aussi, afin de faire évoluer les pratiques des mobilités actives, il convient de définir un document cadre à l'échelle de l'EPCI.

Pour les territoires qui ne sont pas soumis à l'obligation d'élaborer un Plan de Mobilité ou Plan de Mobilité Simplifié, comme c'est le cas de LYSED, le schéma directeur des modes actifs offre un cadre souple permettant de définir une stratégie de développement des modes actifs sur la base d'une démarche volontaire.

De plus, ce Schéma, en identifiant la politique de mobilités actives du territoire, permettra de remplir les conditions nécessaires pour candidater à de futures appels à projets auprès de divers autorités (Etat, ADEME...) pour notamment cofinancer les futurs chantiers.

Ainsi, avec l'élaboration du schéma directeur des mobilités actives à l'échelle de LYSED, il s'agit de programmer le développement coordonné des itinéraires cyclables et des cheminements piétons du territoire, l'objectif étant d'encourager les mobilités douces sur les courts et moyens trajets.

Définitions préalables

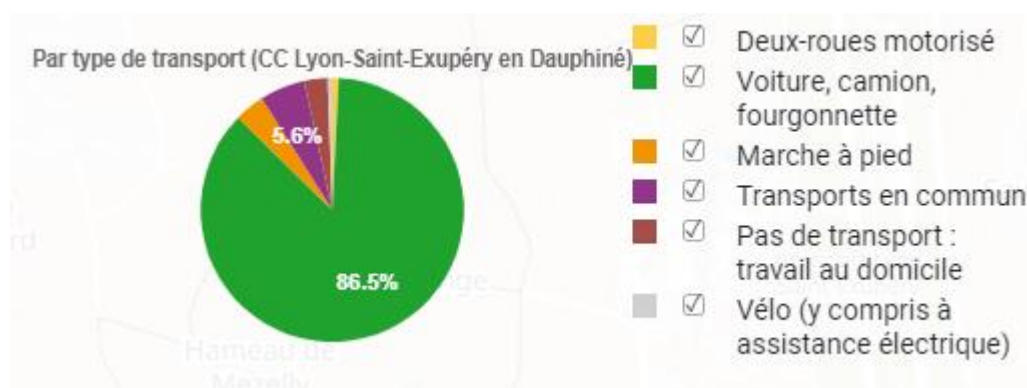
- Mobilités actives : les Mobilités Actives sont définies par l'article L 1271-1 du Code des Transports par l'ensemble des modes de déplacements où la force motrice humaine est nécessaire. Il s'agit notamment du vélo et de la marche à pied mais également du vélo à assistance électrique, de la trottinette, des rollers...
- V.A.E : Vélo à Assistance Electrique, vélo équipé d'un moteur assisté permettant à son utilisateur de rouler jusqu'à 25 km/h, y compris sur des pistes cyclables.

I - Diagnostic du territoire

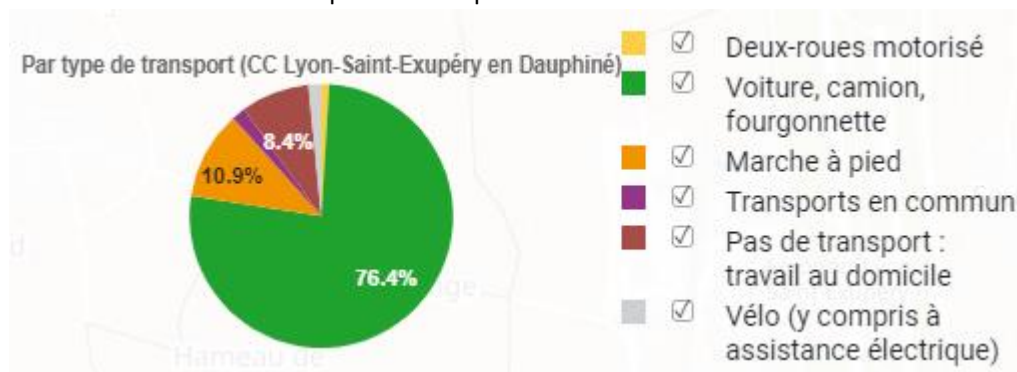
Le diagnostic vise à établir un état des lieux succinct du territoire avec une identification des zones et de leurs caractéristiques (habitat, activités, bureau, logistique, services), du type de structures (nombre et types de commerces, types de services publics...) et de la desserte existante : transport en commun.

Le territoire de LYSED est un territoire périurbain et semi-rural, très fortement dépendant de la voiture particulière.

En effet, selon la plateforme régionale Terristory, la part modale des déplacements domicile-travail réalisés en voiture, camion ou fourgonnette est de 86,5 % alors que celle de la marche à pied est de 3,7 % et celle du vélo (dont VAE) est de 0,6 % (données issues de la base MOBPRO de l'INSEE, fichier détail « Mobilités professionnelles des individus » de 2017).

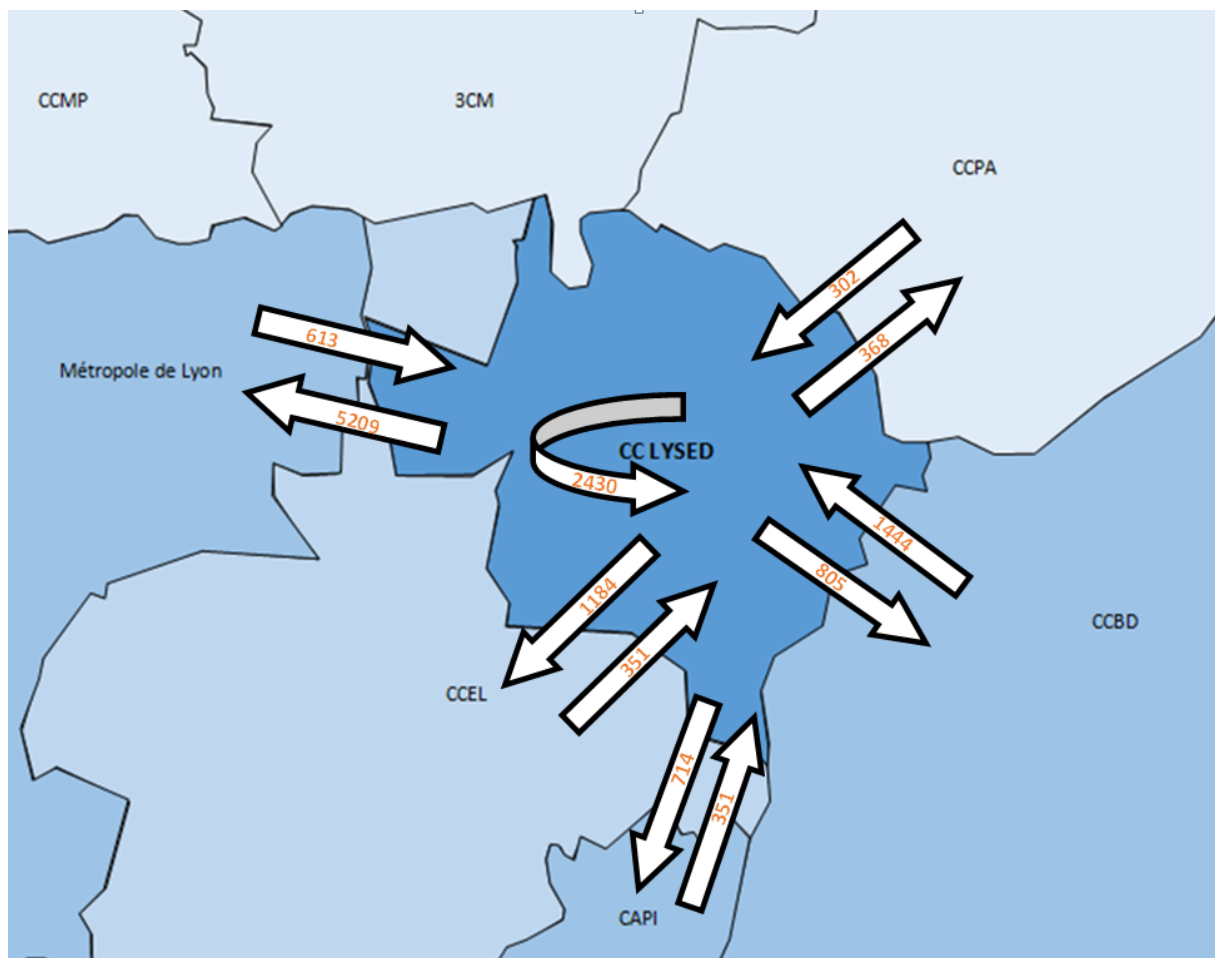
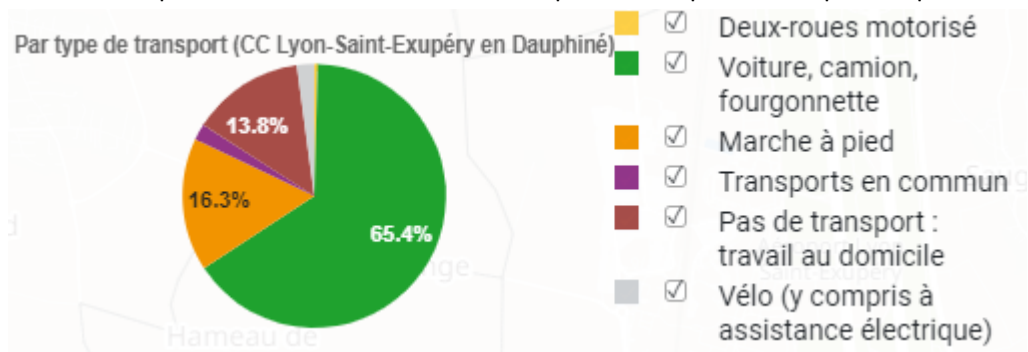


Toujours selon la source Terristory, sur les 4 061 personnes qui effectuent un trajet de moins de 10 km, 63 personnes le réalisent à vélo et 443 personnes à pied.



⇒ La marge de progression de la part modale est donc énorme.

Plus précisément, sur les 2 482 personnes réalisant un déplacement quotidien domicile-travail inférieur à 3 km, 53 le font à vélo et 404 à pied. En retirant le nombre de 49 personnes qui ne se déplacent pas, cela laisse 1 976 trajets réalisables en modes actifs.



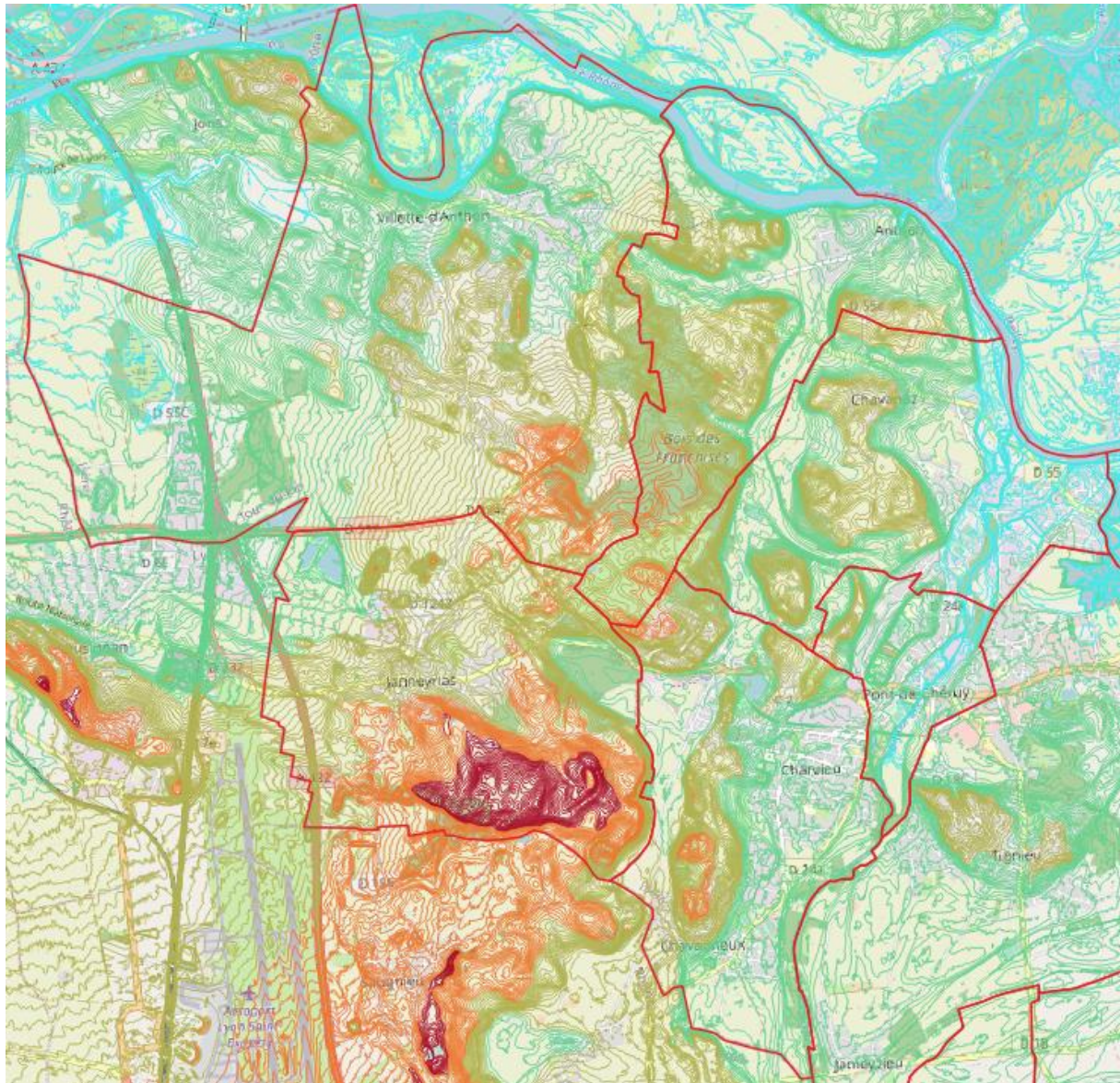
Le territoire est caractérisé par une évolution démographique soutenue, des déplacements pendulaires importants et captés fortement par la métropole lyonnaise ainsi qu'un réseau de transport en commun peu performant.

En effet, toujours selon Terristroy, 62 % des déplacements domicile-travail en direction de l'extérieur du territoire sont réalisés à destination de la Métropole de Lyon.

Sur l'ensemble des trajets des habitants de LYSED, près de 40 % des trajets sont faits en direction de la Métropole lyonnaise.

Les cartes du territoires

L'observation spatiale du territoire au niveau intercommunal permet de dégager nombreux enseignements ainsi que plusieurs enjeux. Les différentes cartes à suivre s'attachent à les mettre en lumière.



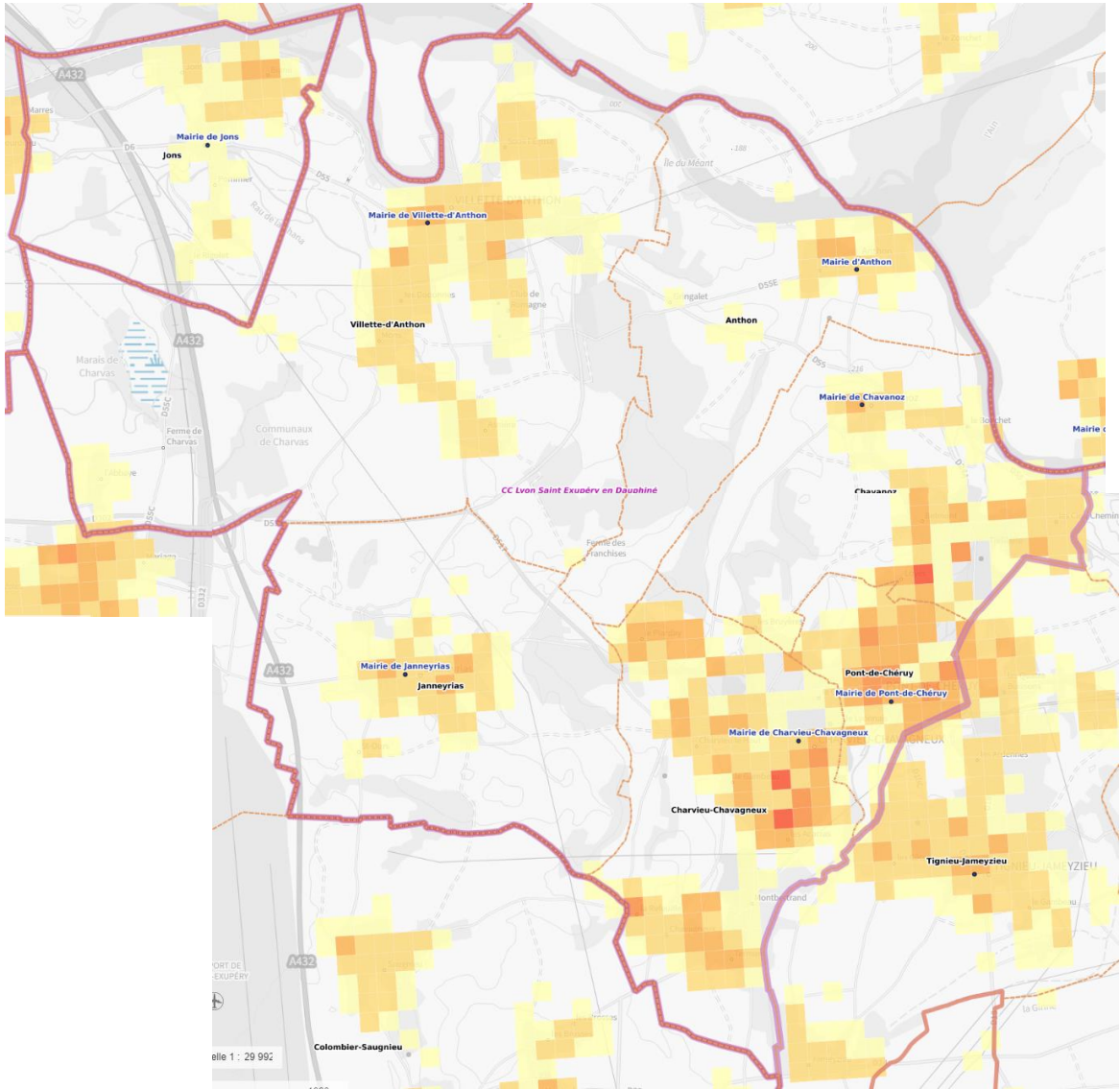
Cartographie 3D du sol du territoire LYSED

✓ TOPOGRAPHIE

- ✓ 1 - 200
- ✓ 200 - 220
- ✓ 220 - 240
- ✓ 240 - 260
- ✓ 0.0 - 0.0

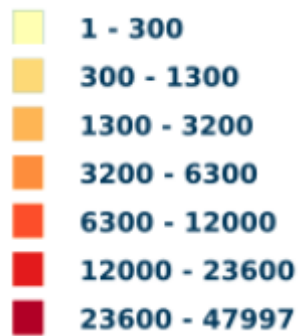
Le terrain est très plat à l'exception du quart Sud-Est de la commune de Janneyrias.

⇒ La topographie du territoire permet un vrai potentiel de report modal sur les mobilités actives, en particulier sur le vélo, qu'il soit classique (ou musculaire) ou électrique.

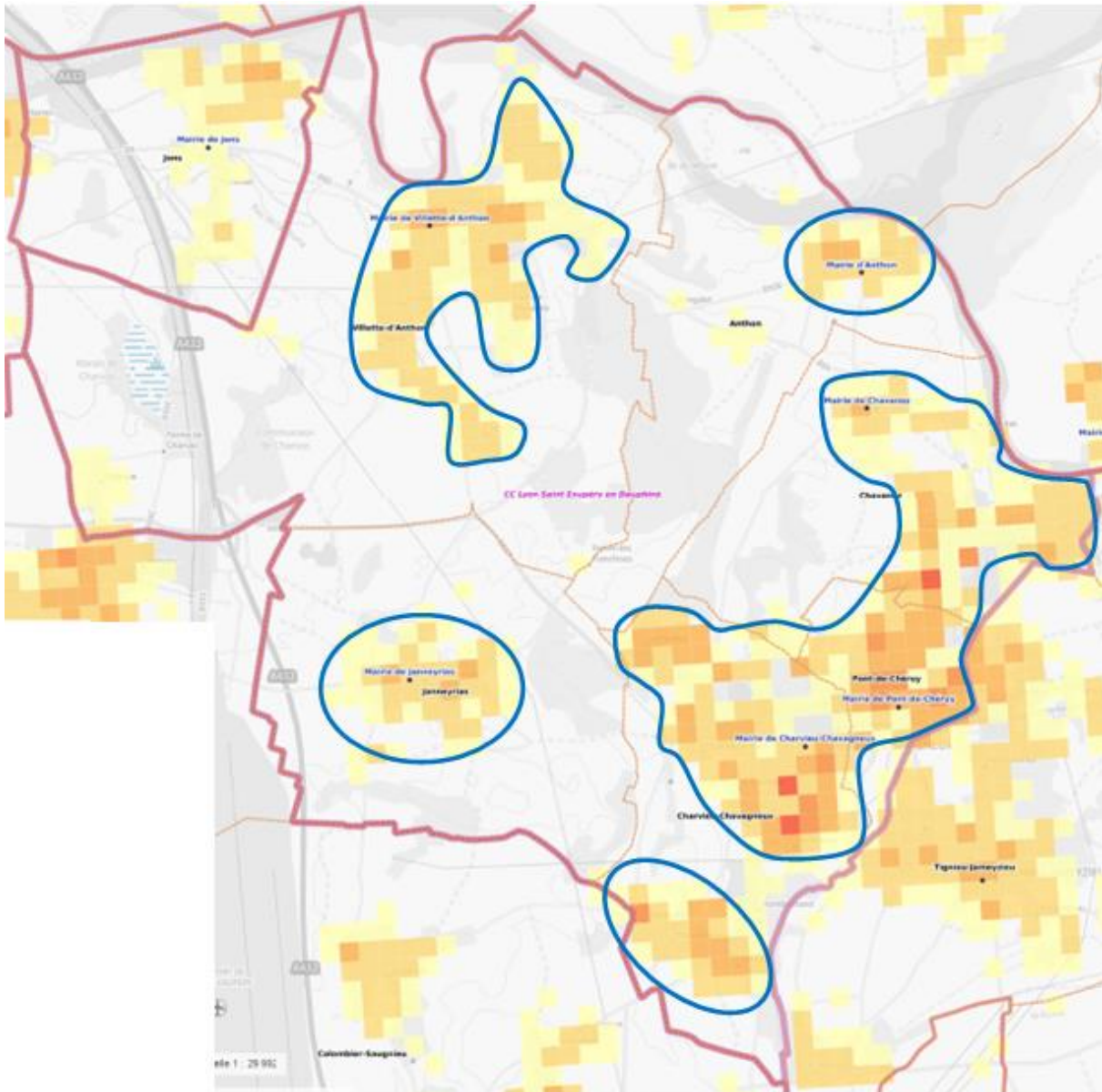


Carte de la population
Source : Insee FiLoSoFi 2017

Nombre d'individus par carré de 200 m de côté

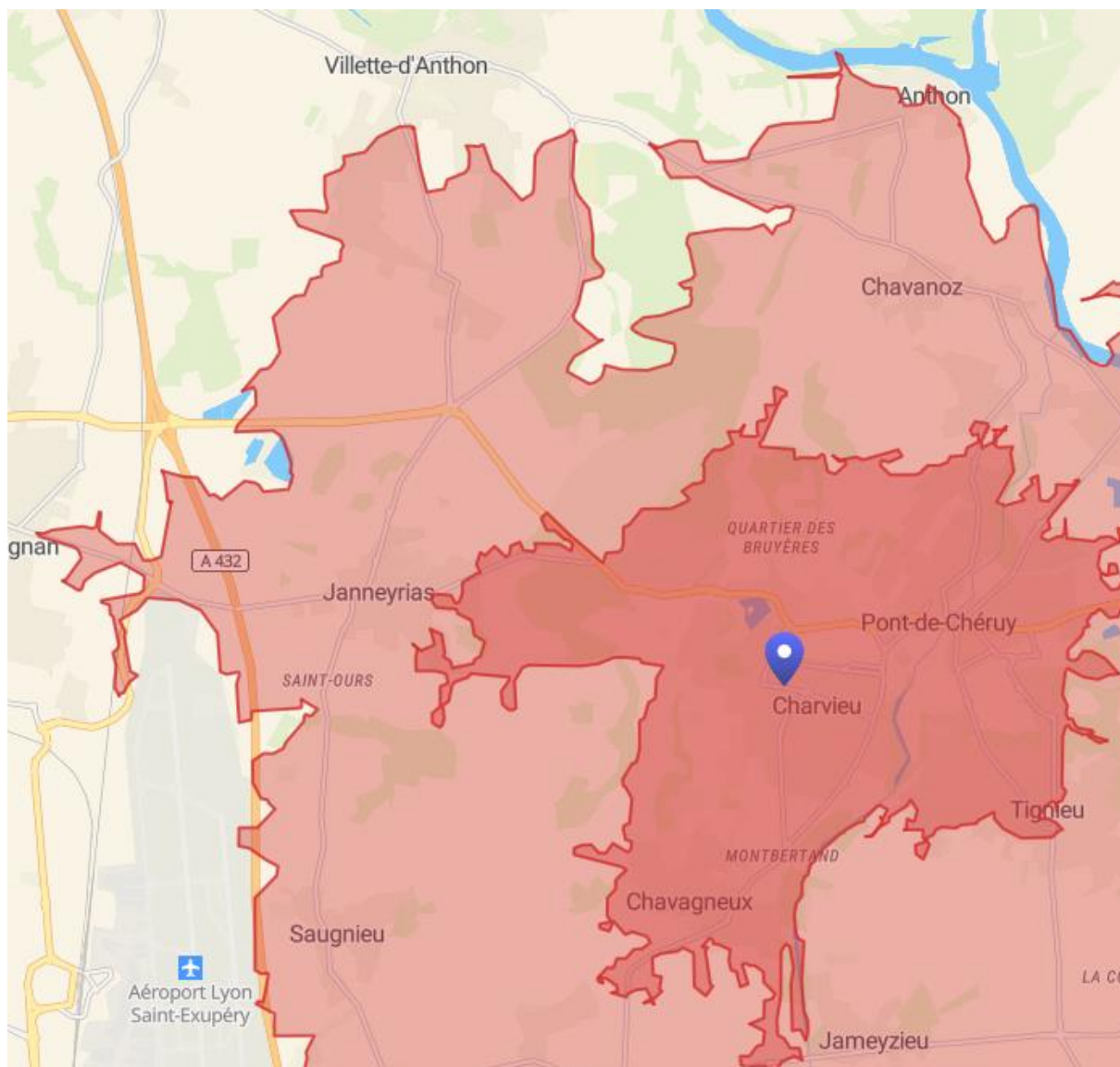


⇒ La population est bien regroupée dans les bourgs ; il est donc aisé de connecter la majorité de la population en reliant les bourgs des 6 communes.




Carte de la population


- ⇒ Regroupements de population suivants selon la continuité urbaine :
- Communes ou hameaux :
 - Vilette d'Anthon
 - Janneyrias
 - Anthon
 - Chavagneux
 - Regroupement de communes :
 - Chavanoz + Pont-de-Chéruy + Charvieu



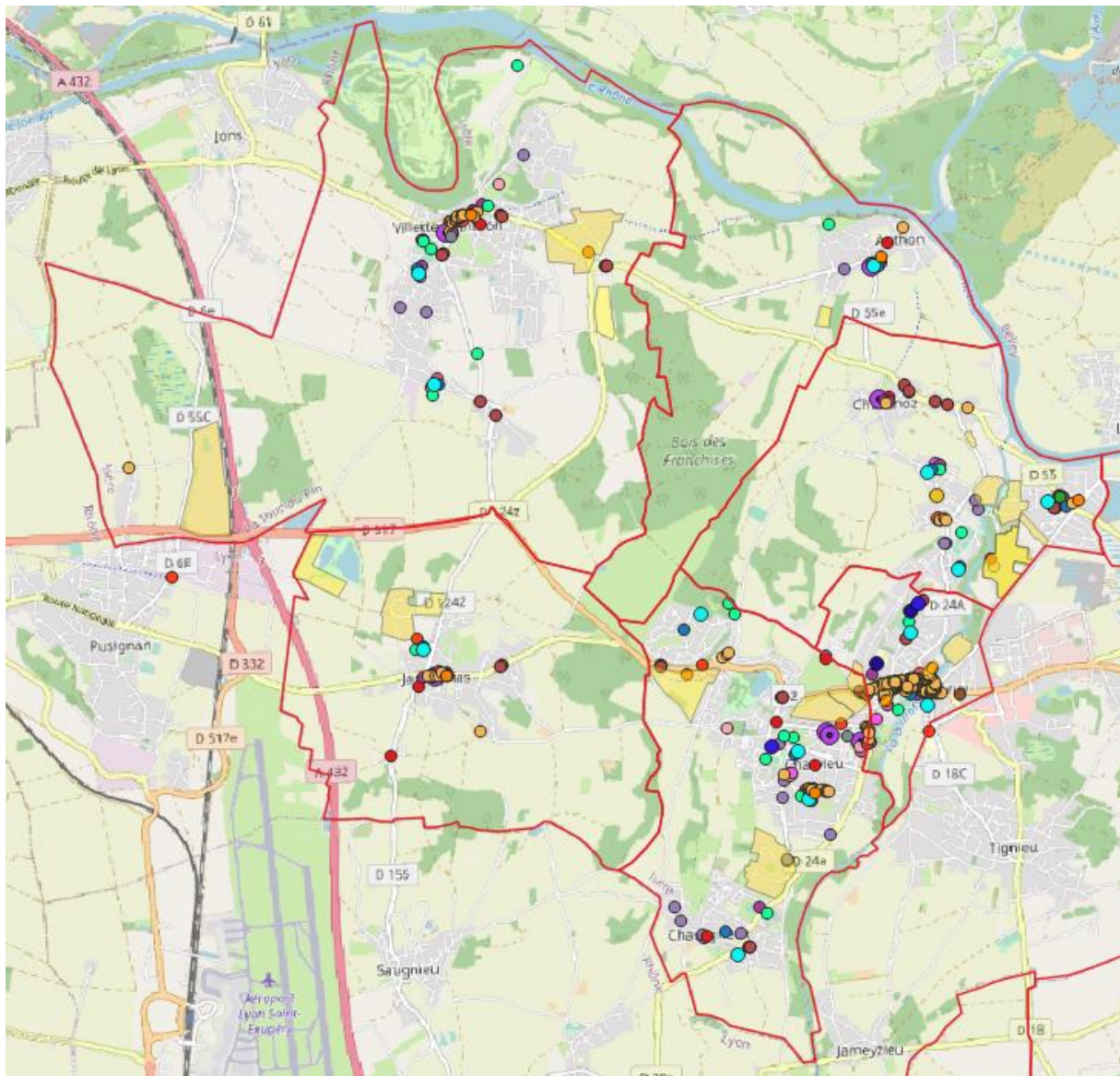
Carte isochrone du territoire

Depuis Charvieu-Chavagneux, rue du collège (Collège Martin Luther King) :

 Isochrone 15 min à vélo

 Isochrone 30 min à vélo

⇒ La grande majorité du territoire est à moins de 30 min de vélo du centre de Charvieu-Chavagneux.



Carte des pôles générateurs


Il a été identifié 135 pôles générateurs de déplacement :

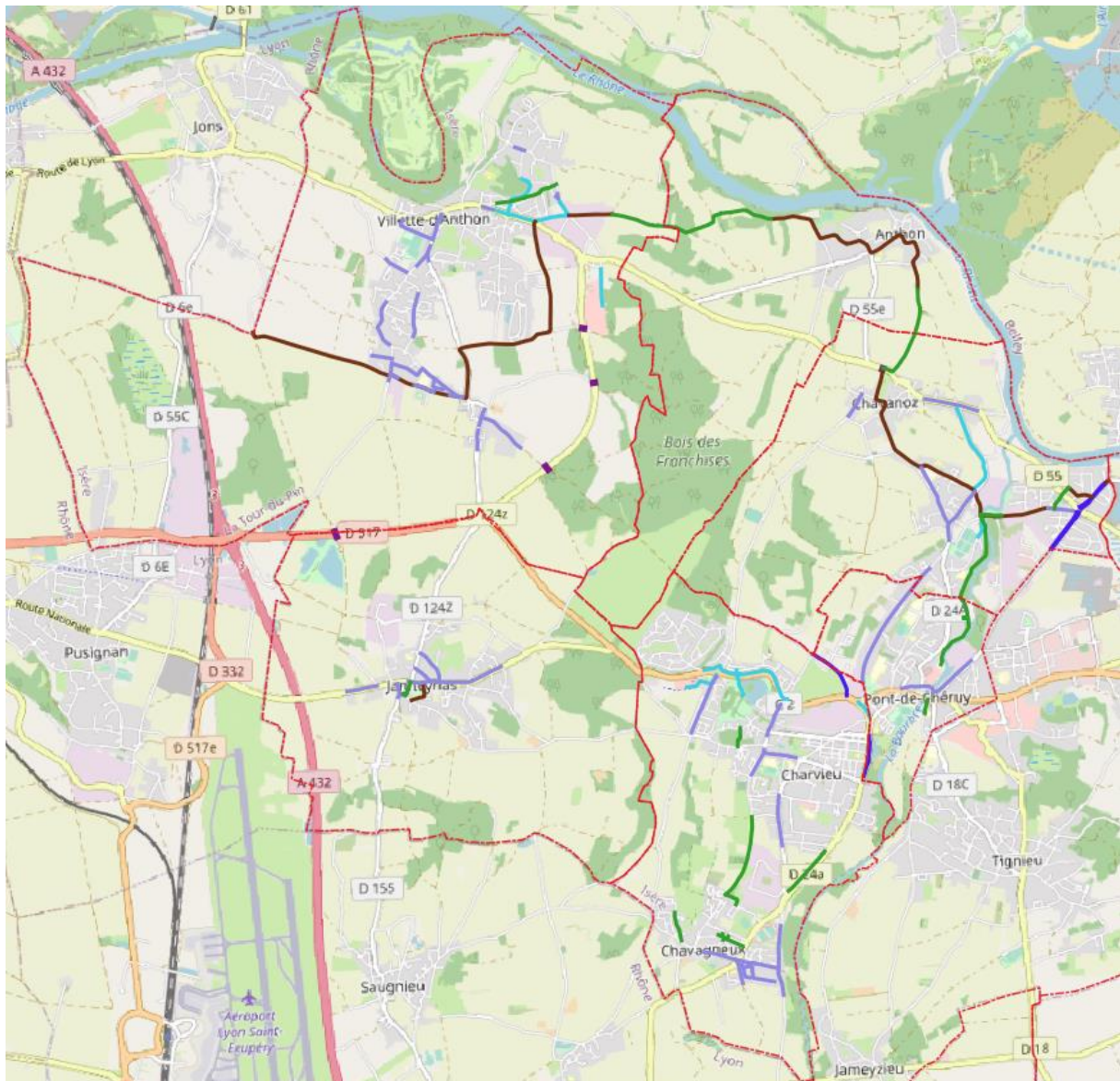
- 69 pôles communaux
- 56 pôles intercommunaux

Ainsi que 20 zones d'activités et les commerces de proximité

Ont été qualifiés d'intercommunaux les pôles possédant des utilisateurs de plusieurs communes :

- Stations du futur tramway
- Zones d'activités de taille importante
- Zones commerciales de taille importante
- Collèges et lycées recevant des élèves de plusieurs communes (= Pont-de-Chéruy)
- Zones regroupant plusieurs pôles

- ✓  ZAE
- ✓  Supermarchés-supérette
- ✓  zone de commerces au public
- ✓  Marchés
- ✓  Ecoles Maternelles
- ✓  Ecoles Élémentaires
- ✓  Collèges
- ✓  Lycées
- ✓  Maisons médicales ou santé
- ✓  Medico-sociaux
- ✓  Structures sportives
- ✓  Loisirs
- ✓  Culture
- ✓  Bibliothèques
- ✓  Cultes
- ✓  Arrêts TC Car Region
- ✓  Arrêts TC scolaires
- ✓  EPHAD-Residence seniors
- ✓  Garderie - Centre-aéré
- ✓  La Poste
- ✓ Mairies & LYSED



Carte des aménagements cyclables existants

- ⇒ 16 km de pistes cyclables
 - 8,4 km de voies vertes
 - 5 km de piste cyclable bidirectionnelle
 - 2,6 km de piste cyclable unidirectionnelle
- ⇒ 27,3 km de rue compatible avec la circulation cycliste
 - 16,2 km de vélo rue / zone 30
 - 11,1 km de trafic mixte vélo – véhicule
 - 0 km de bande érasée de droite

- ✓ franchissements
- ✓ Piste cyclable bidirectionnelle
- ✓ Piste cyclable unidirectionnelle
- ✓ Trafic mixte Vélo - Véhicule
- ✓ Vélo rue - Zone 30
- ✓ Voies vertes

⇒ Exception faite de la Via-Rhône, les aménagements existants manquent de continuité.

Elément de contexte :

Initié par l'entreprise Geovelo et alimenté par les contributeurs du site de cartographie en ligne OpenStreetMap, le site aménagements-cyclables.fr s'attache à référencer de la manière la plus exhaustive possible les évolutions de l'infrastructure cyclable en France.

Selon cette source, le réseau national fait en 2022 près de 75 000 km, dont 46 % de pistes cyclables (spécialement dédiées au vélo), 26 % de voies vertes (partagées entre modes doux), 19 % de bandes cyclables (parties de la chaussée réservées au vélo) et 7 % de double-sens cyclables et de voies de bus partagées (source : www.amenagements-cyclables.fr).

Loin de détrôner la voiture comme mode privilégié de déplacement quotidien, le vélo reste souvent perçu comme un accessoire de loisir ou de sport. Avant d'envisager de renoncer à l'utilisation de leur voiture, 14 % des Français utilisant quotidiennement un véhicule motorisé attendent que soient aménagées des « pistes cyclables plus nombreuses et plus sûres » (Source : CGDD/SDES, Plateforme Environnement, 2021).

⇒ Apporter la preuve qu'un réseau aménagé existe en partie ou qu'il est en cours de structuration peut rassurer les habitants et les pousser à passer à l'acte.

Recensement des associations locales en mobilités actives

De nombreuses associations du territoire pratiquent déjà la thématique des mobilités actives. Certaines sont spécialisées dans le vélo, d'autres dans la marche, d'autres encore sont sur les deux thématiques. La majorité œuvre sur la pratique loisir même si certaines travaillent le côté sportif voir même santé.

Elles sont réparties sur plusieurs communes : Charvieu-Chavagneux, Pont-de-Chéruy, Villette d'Anthon, Anthon, Chavanoz.

Rando Nature,	Amis chemin 38,
Charvieu-Chavagneux Isère Cyclisme,	Les Potes d'Antan,
Club Cœur et Santé,	L'amicale d'Anthon,
Géocatcheurs du Nord Isère et d'ailleurs,	Cyclo Sport.

La Retraite Active,

L'ensemble de ses associations a été contacté, certaines ont été rencontrées pour enrichir le diagnostic.

Ce vivier d'acteurs locaux pratiquant les mobilités actives est très important pour la démarche.

⇒ Des acteurs associatifs locaux nombreux et variés.



Carte des équipements urbains vélo

Stationnement vélo : 135 emplacements en 25 localisations minimum

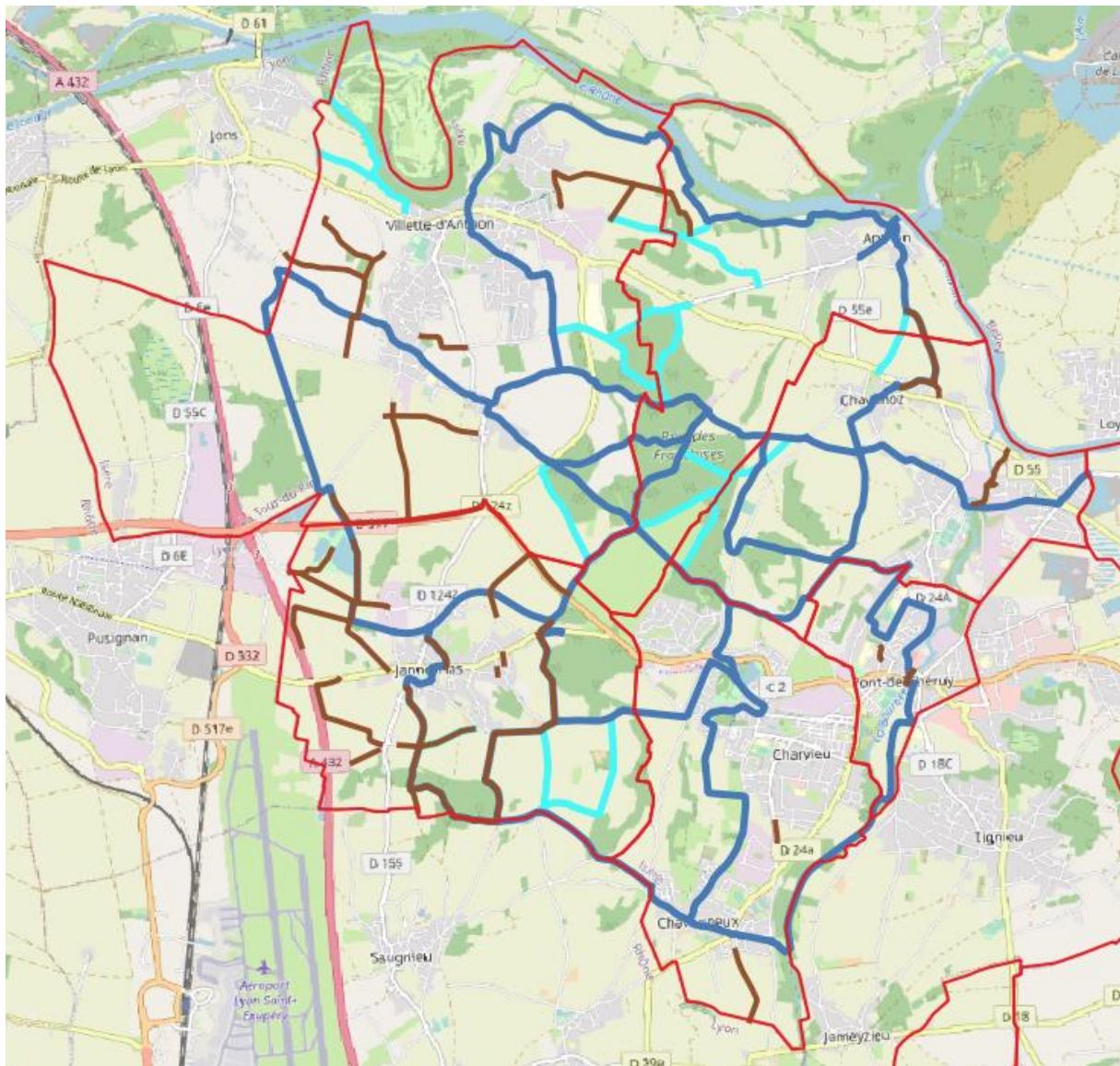
Un premier recensement a dénombré au minimum 135 emplacements de stationnement dédiés au vélos répartis sur 25 localisations.

La très grande majorité est de type « pince-roues », quelques-uns sont de type arceaux, mais aucun en abri sécurisé.

Il n'existe aucune station d'entretien et/ou gonflage en libre-service.

⇒ Il existe très peu d'équipements dédiés à la pratique du vélo sur le territoire.

⇒ Il n'existe aucun vélociste sur le territoire.



Carte des aménagements piétons existants

- ✓ — Piste piétonne
- ✓ — Itinéraire PDIPR
- ✓ — Itinéraire PDIPR Bis

⇒ Le réseau PDIPR est présent sur l'ensemble du territoire et bien développé.



Carte des TC – Cars Région

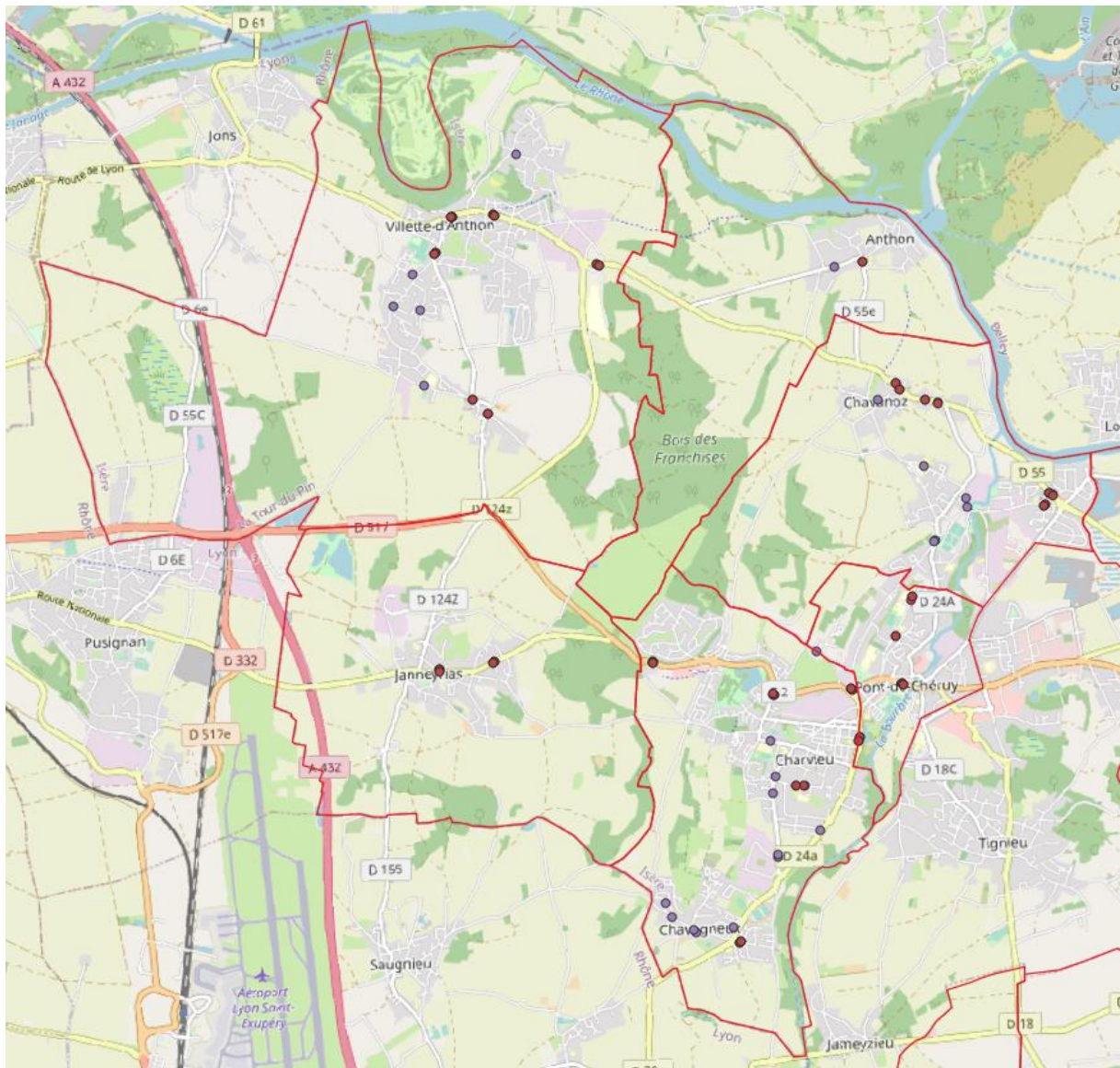
Les Cars Régions sont la seule forme actuelle de transport en commun sur le territoire. C'est un réseau qui reste assez cher, donc peu emprunté.

Il n'existe aucune gare SNCF sur la CC LYSED, ni en réelle proximité.

La plus proche est celle de Lyon Saint Exupéry (15 km), La Verpillière (15 km), Montluel (20 km), Beynost (23 km) ou encore Lyon Part Dieu (35 km).

Il faut également souligner le projet de tram-train sur l'ancienne voie de chemin de fer de l'Est lyonnais qui reliera le centre de Lyon (La Part Dieu) à Crémieu en moins d'une heure. Cette ligne comportera 3 arrêts sur le territoire de la CC LYSED ainsi qu'un autre en limite Est.

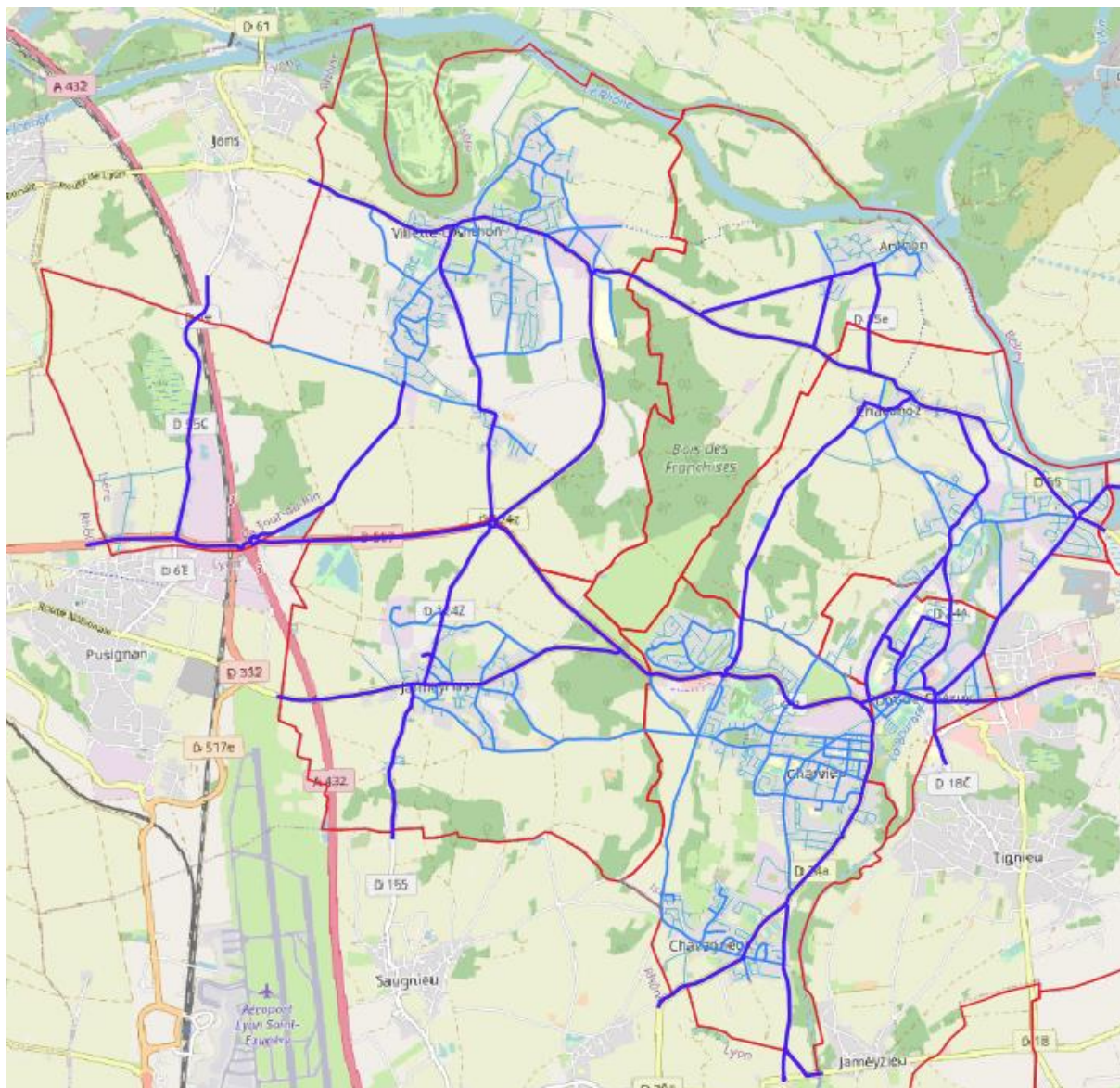
⇒ Le réseau de transport en commun est très peu développé.



Carte des arrêts de bus

- ✓ ● Arrets TC Car Region
- ✓ ● Arrêts TC scolaires

⇒ Les arrêts de bus sont assez bien répartis sur le territoire.



Carte de la hiérarchisation des voies

- ✓ — Voiries principales
- ✓ — Voiries de distribution
- ✓ — Voiries de desserte

Niveau 1 – Les voiries principales ou artérielles

Dont la fonction est d'assurer les liaisons à grande échelle, soit vers les pôles extérieurs à l'agglomération, soit en quartiers éloignés intégrés à l'agglomération. La fonction circulatoire de transit interne ou externe à l'agglomération y est privilégiée.

Niveau 2 – Les voiries de distribution

Dont la fonction est d'assurer les liaisons internes à l'agglomération ou au quartier. Les déplacements de proximité sont privilégiés par rapport au trafic de transit.

Niveau 3 – Les voiries de desserte

Dont la fonction est d'assurer l'accès des riverains. La vie locale y est généralement prépondérante. Les déplacements se limitent à la desserte des activités riveraines (la majorité des voies de quartier, les voies résidentielles ou de lotissement, des voies de centre-ville).

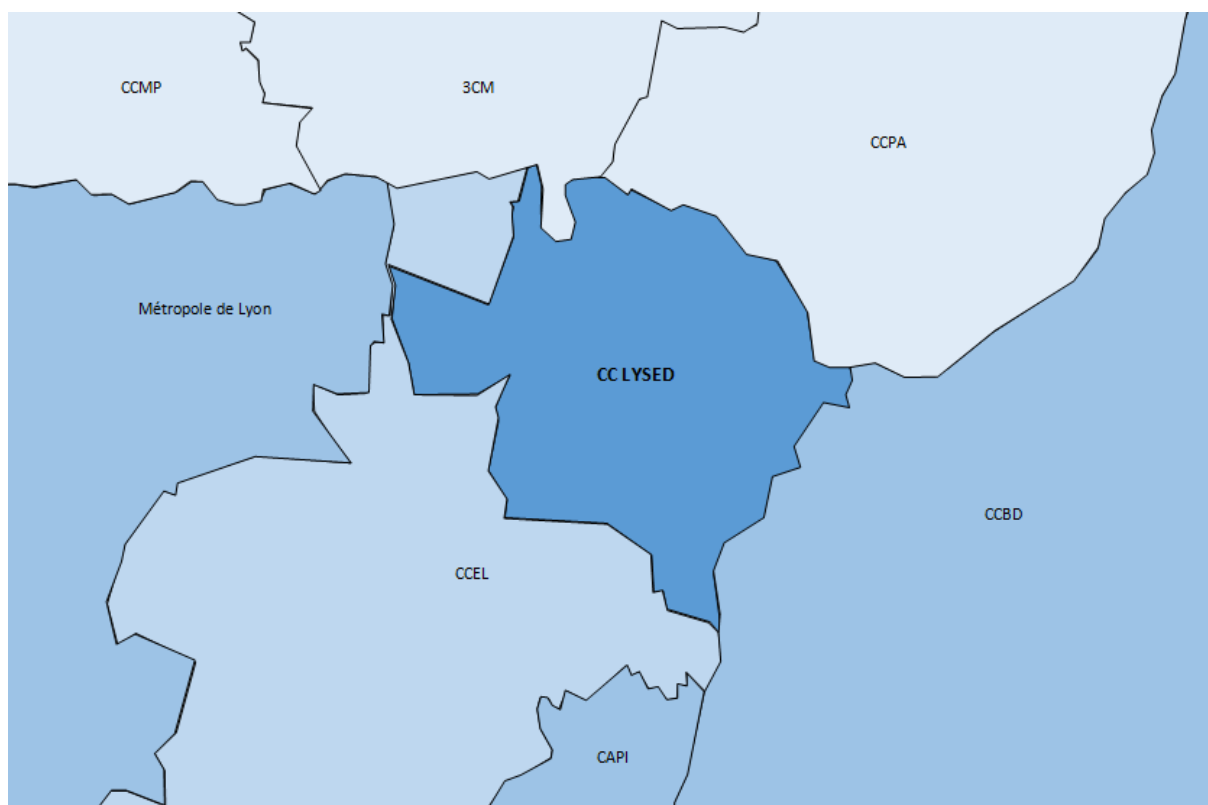
La hiérarchisation du réseau viaire permet de mettre en adéquation le traitement de la voie avec les fonctions qu'elle assure (ou que l'on souhaite lui faire assurer) dans le réseau en définissant plusieurs catégories de voies. Cela se traduit généralement par 3 niveaux de voies (cf. légende) qui permettent de

préfigurer les aménagements cyclables et piétons proposés sur chacun d'eux selon 2 grandes familles : cohabitation des modes ou séparation.

Ex : sur les voiries de desserte, on définit généralement une cohabitation entre le mode cyclable et le flux routier.

Le CEREMA propose des recommandations d'aménagements cyclables pour choisir la cohabitation ou la séparation des modes en fonction de plusieurs critères (type de trafic, revêtement, vitesse ...).

Ces critères seront étudiés lors de la phase scénario.



Carte des collectivités voisines

La mobilité étant, par nature, transversale, les territoires voisins ont été contactés et rencontrés afin de connaître leur état d'avancement et projets en matière de mobilités actives pour travailler les connexions.

Les collectivités voisines qui sont, pour la majorité d'entre elles, en cours de rédaction ou de révision de leur planification vélo ou modalités actives.

- CCEL : Mme Lise HAMOND, chargée de mission Mobilité => Plan Vélo en cours
- CCBDD : Laurent DUMOUCHEL, Directeur Mobilités => Schéma cyclable d'accès aux services et polarités en cours
 - o Zoom Tignieu-Jamezieu : M. TSCHUDI, directeur des grands projets, plan vélo en cours
- CAPI : Hélène MEDARD, chargée de projet Vélo => Plan vélo en cours de révision

⇒ Les aménagements à venir devront être réfléchis en lien avec les collectivités voisines concernées.

Analyse Atouts – Faiblesses – Opportunités – Menaces (AFOM)

L'analyse AFOM (atouts, faiblesses, opportunités, menaces) est définie par les services de la Commission européenne comme « un outil d'analyse stratégique. Il combine l'étude des forces et des faiblesses d'une organisation, d'un territoire, d'un secteur, etc. avec celle des opportunités et des menaces de son environnement, afin d'aider à la définition d'une stratégie de développement. »

À ce titre l'analyse AFOM fait partie des outils qui contribuent à l'étude de la pertinence et de la cohérence d'une action future (qu'il s'agisse d'une action ponctuelle ou d'une stratégie d'ensemble).

Le but de l'approche est de faire en sorte que le décideur puisse prendre en compte l'ensemble des facteurs (internes et externes) de manière à maximiser les potentiels des forces et des opportunités et à minimiser les effets des faiblesses et menaces.

<p style="text-align: center;">Atouts</p> <ul style="list-style-type: none">- Territoire plat- Passage de la Via Rhôna- Proximité des pôles de centralités de PdC et CC (< 30 min de la quasi-totalité du territoire)- Nombreuses associations de cycles et de marche- Réseau PDIPR très complet	<p style="text-align: center;">Faiblesses</p> <ul style="list-style-type: none">- Nature des déplacements : trajets pendulaires et transports de transit (notamment pour les marchandises)- Aucune gare SNCF sur le territoire permettant de travailler l'intermodalité- Niveau de service vélo restreint (vélociste, stationnement, service vélo)- Une « culture vélo » faible (pour les déplacements du quotidien)- Peu de TC => forte dépendance à la voiture individuelle
<p style="text-align: center;">Opportunités</p> <ul style="list-style-type: none">- Augmentation des prix des carburants pétroliers- Etude pour le TC sur l'ex-CFEL- Bienfaits santé de la Mobilité Active- Amélioration et valorisation du cadre de vie du territoire- Importante marge de progression de la part modale des mobilités actives	<p style="text-align: center;">Menaces</p> <ul style="list-style-type: none">- Qualité de l'air- Densification du trafic routier- Artificialisation des sols

Enquête Habitudes de déplacement et Opinion 2023 :

Afin de compléter le diagnostic du territoire, la CC LYSED a souhaité obtenir un état des lieux de la mobilité sur son territoire et obtenir des informations sur les freins potentiels à l'utilisation des modes actifs par la population. Dans ce but, a été sollicité le bureau d'études TESTsas afin d'organiser une enquête de relevé des habitudes de déplacement et d'opinions en matière de transports.

L'étude a été réalisée par téléphone sur les communes d'Anthon, Charvieu-Chavagneux, Chavanoz, Janneyrias, Pont-de-Chéruf et Villette-d'Anthon du 23 octobre au 4 novembre 2023.

En complément des données d'enquêtes, des tris à plat et des tris croisés, un rapport présente une analyse des principaux enseignements de l'étude. Ce rapport d'analyse complet est joint au Schéma mais voici ci-après ce qu'il y a à retenir de l'enquête concernant les mobilités actives.

- Confirmation que les habitants sont très équipés de voitures individuelles : cela illustre bien la grande dépendance de la population au mode de déplacement en voiture, particulièrement pour le motif travail
- Marche à pied :
 - o 32 % de la population ne marche jamais en semaine mais 31% la pratique assidûment
 - o Dans l'intervalle, 36% utilisent la marche de manière occasionnelle
 - o La pratique est égalitaire face à l'âge, sauf pour les 75 ans et plus pour lesquels le taux de pratique est inférieur à 9%
- Vélo :
 - o Même si en moyenne, les ménages disposent de 1,5 vélo en état de marche et utilisable sur la voie publique, près de 42 % des ménages (soit 9320 foyers) n'en ont aucun.
 - 18% des sondés se disent intéressés par une aide à l'achat d'un vélo
 - o Sur les personnes interrogées,
 - 5% utilisent le vélo plusieurs fois par semaine
 - Sur ces 5 %, aucun n'a entre 16 et 30 ans ou plus de 75 ans
 - 71% ne l'utilisent jamais
 - 20% l'utilisent occasionnellement
 - o Seuls 19% de la population se définit hermétique au mode vélo (n'en a pas et ne souhaite pas en utiliser)
- Facteurs prioritaires de changement de comportements modaux : plus de chemins piétons et itinéraires cyclables sécurisés
- 17% des répondants pensent qu'un service de location longue durée de vélo est une solution privilégiée pour favoriser le vélo
- 15% des résidents déclarent utiliser les TC plusieurs jours par mois ou par semaines
 - o Le profil type de l'utilisateur plusieurs fois par semaine (10% des interrogés) est un jeune (15-29 ans) étudiant ou travailleur
 - o La commune de Chavanoz est plus concernée : 24%
- Le covoiturage est peu pratiqué (75% jamais, 15% occasionnellement, 6% plusieurs jours par mois et 5% plusieurs jours par semaine) car la population n'en n'a pas le besoin ou souhaite ne pas avoir de contraintes
 - o Les utilisateurs les plus réguliers sont généralement des travailleurs (les scolaires et étudiants sont plus ponctuels)
 - o Les actions pour favoriser le covoiturage sont des aides financières aux conducteurs, de l'aide dans la mise en relation puis le développement des aires.

Le projet de tram-train est très attendu par la population et pourra avoir un réel impact sur la pratique des mobilités actives car 38 % des interrogés (plus de 8000 personnes) déclarent qu'ils emprunteront une à plusieurs fois par semaine la ligne.

Les actions choisies pour favoriser l'usage des TC sont pour 43% des sondés la mise en place de navettes pour relier les futures gares et pour 30 % le développement d'offres de transports à la demande.