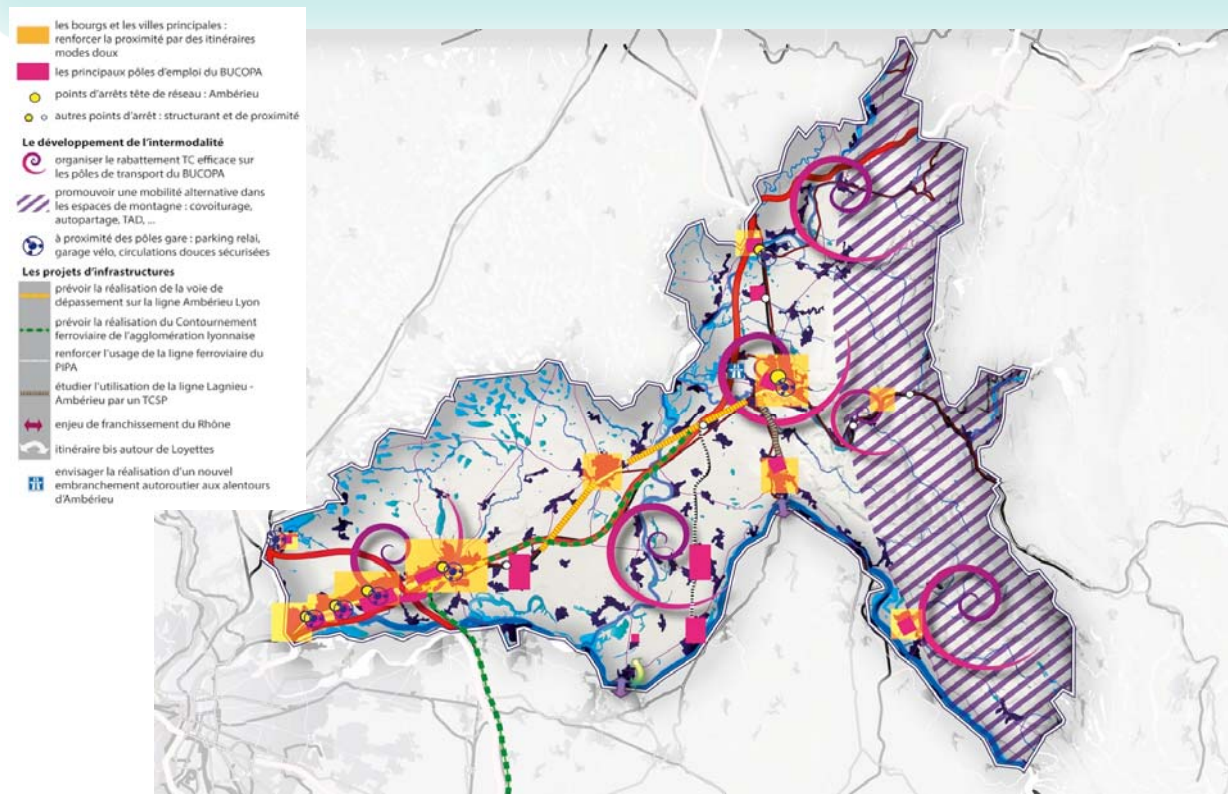


Développer l'offre de transports collectifs urbains et régionaux

Rappel du SCoT - 2.1 La politique des transports : renforcer l'armature urbaine et répondre aux besoins de mobilités différenciés

Le BUCOPA appuie son projet stratégique sur le réseau des infrastructures majeures qui le traversent. La réussite du projet réside donc dans la capacité de ces infrastructures à relier le BUCOPA à ses partenaires territoriaux, dont il absorbe et diffuse largement les influences. Elles doivent assurer la fluidité des déplacements et des échanges, toujours plus importants, et plus particulièrement l'accessibilité vers et depuis les pôles de développement du territoire, qu'ils soient urbains ou plus spécifiquement économiques. Les orientations suivantes portent sur le soutien de projets qui ne dépendent pas du SCoT mais qu'il identifie comme stratégiques.



Résultats d'analyse de l'offre de transports collectifs urbains et régionaux

Les intercommunalités du SCoT BUCOPA sont intervenues dans le développement de l'offre de transports collectifs urbains et régionaux.

La généralisation de la prise de compétence de l'organisation des mobilités

Mesure phare de la LOM du 26 décembre 2019 en termes de gouvernance, la couverture du territoire national par des Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) traduit l'objectif d'apporter des solutions de mobilité durable pour tous, et sur tous les territoires, y compris dans les territoires peu denses (ruraux, périurbains, de montagne, etc.).

Afin de garantir en tous points du territoire national l'existence d'un acteur public compétent en matière d'organisation de la mobilité au niveau local, la LOM (article 8) a disposé qu'au 1er juillet 2021, deux types d'AOM couvrent les territoires non encore couverts :

- La communauté de communes ou une structure supra-communautaire à laquelle elle aura choisi de transférer sa compétence d'organisation de la mobilité, par exemple un pôle d'équilibre territorial et rural (PETR) ou un syndicat mixte ;
- La région, par substitution, lorsque la communauté de communes fait le choix de ne pas se saisir de cette compétence.

La CCMAP et la 3CM exercent cette compétence.

Sur le territoire de la CCPA et la CCRAPC c'est la Région Auvergne-Rhône-Alpes qui exerce la compétence AOM. Il existe cependant des conventions de coopération entre la Région et les EPCI ne s'étant pas saisi de la compétence pour réaliser des actions locales liées aux mobilités

- La CC de la Côtière Montluel (3CM)

Depuis 2020, la 3CM propose un service de transport en commun, le réseau « Solutions transport 3CM » composé d'une ligne régulière en heures de pointe et d'un système de TAD en journée (De 9h à 16h30). À destination des salariés des ZAE Cap&Co, Pré-seigneurs et de la Plaine, la ligne régulière dessert la gare de Montluel et s'inscrit en correspondance avec les TER en provenance et en direction de Lyon et d'Ambérieu.

- La CC de Miribel et du Plateau (CCMP)

En tant qu'autorité organisatrice des mobilités (AOM) la CCMP a réalisé la restructuration du réseau Colibri, l'ancien réseau de transport en commun du territoire. Ceci a permis la mise en place de 4 lignes régulières desservant tout le territoire.

- La CC Rives de l'Ain – Pays du Cerdon (CCRAPC)

L'intercommunalité ne semble pas être intervenue sur ce volet.

- La CC de la Plaine de l'Ain (CCPA)

Dans la suite des débats sur les orientations à adopter pour le développement des mobilités sur le territoire, la CCPA a fait le choix de concevoir un service de transport à la demande qui couvrira l'ensemble du territoire pour assurer le rabattement vers les centralités. Le démarrage est prévu pour fin 2023.

Depuis septembre 2022, deux nouvelles lignes de bus de la Région desservent le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA). L'une au départ du centre commercial de Meximieux et l'autre au départ de la gendarmerie d'Ambérieu. Avec 14 A/R par jour sur une grande amplitude horaire (4h00-23h00) ces deux lignes ont aussi vocation à desservir les communes rurales et pénétrer dans l'ensemble du PIPA.

Renforcer le rôle des gares du BUCOPA

Rappel du SCoT - Action 2.1.3 Renforcer le rôle des gares

Le projet du SCoT fait le choix d'une diversité et d'une qualité des modes de vie, qui implique d'accompagner la structuration des polarités urbaines par un bouquet complet des solutions de déplacement au sein du territoire du BUCOPA. Pour cela, la politique des transports du SCoT vise à articuler les différents types de réseaux de mobilité (transports collectifs ferrés ou routiers, transport individuel, transport individuel « collectivisé » ...) pour répondre aux besoins différenciés des secteurs du BUCOPA, notamment les plus ruraux ou ceux de montagne.

Au sein de ce maillage à dimension variable, les gares jouent un rôle majeur dans l'articulation de ces réseaux avec la mise en œuvre de l'intermodalité. Le SCoT valorise l'usage des transports en commun en encourageant les aménagements facilitant les changements de modes de déplacement, au cours d'un même trajet, au niveau des gares notamment.

Ces orientations complètent l'action précédente, et s'appliquent sur tout le territoire du BUCOPA.

Résultats

Les intercommunalités du SCoT BUCOPA, ont eu plusieurs moyens d'intervention afin de renforcer l'accessibilité ainsi que l'intensité urbaine autour des gares, notamment autour de la gare TER de Montluel et la gare TER de Valbonne (Béligneux).

- La CC de la Côtière Montluel a menée des actions pour le renforcement du stationnement modes doux, pour le réseau cyclable ainsi que favorisant la desserte par de nouvelles lignes de transports en commun.

Concernant toutes les gares, l'organisation de la multimodalité autour des gares est un axe fort du projet de territoire de la 3CM. L'offre de desserte en modes actifs et en transport en commun de la 3CM est développée prioritairement pour faciliter le rabattement et la diffusion depuis les gares du territoire pour les habitants et les salariés.

Parmi le nouveau réseau de transport en commun développé sur le territoire, des lignes régulières permettent la desserte des gares et s'inscrit en correspondance avec les TER en provenance et en direction de Lyon et d'Ambérieu.

En complément du schéma directeur vélo de 2018, une étude complémentaire a été réalisée en 2020 pour préciser les aménagements cyclables de rabattement vers les gares et des demandes de financement sont en cours.

Ces offres de mobilité et le renforcement des pôles multimodaux autour des 2 gares du territoire seront réaffirmées dans le PDMS de la 3CM qui sera arrêté et approuvé au 1er semestre 2023.

Les projets EMA (Espace multimodal augmenté) expérimentés sur les gares de Montluel et de la Valbonne depuis octobre 2022 viennent renforcer l'attractivité modale de ces pôles (stationnements vélo, informations multimodales, kit réparation vélo en libre-service...)

L'intercommunalité identifie comme frein la multiplicité des acteurs et le partage des compétences par rapport aux coûts d'aménagements.

Concernant la gare TER de Valbonne (Béligneux), des correspondances partielles de la ligne régulière « La Costellane » avec les TER en direction et en provenance de Lyon et Ambérieu pour les salariés de la zone des 2B et du Kem-one.

- La CC de Miribel et du Plateau a menée des actions pour le renforcement du stationnement modes doux, pour le réseau cyclable ainsi que favorisant la desserte par de nouvelles lignes de transports en commun.

Concernant toutes les gares, l'intercommunalité a installé des abris vélo supplémentaires. De plus elle a mené l'aménagement d'une continuité cyclable en semi-site propre, le long de la voie ferrée, entre les gares de Miribel, Saint-Maurice-de-Beynost et Beynost s'articulant en une voie verte ainsi qu'une chaussée à voie centrale banalisée.

Cette dynamique a notamment été portée par le Plan Global de Déplacements avec la restructuration réseau Colibri et le développement de la pratique du cycle sur son territoire.

L'un des freins identifiés par l'intercommunalité est le manque de trains en contrepointe.

Concernant la gare TER de Miribel, l'intercommunalité a réalisé l'installation d'un abri vélo de 6 stationnements en plus des consignes vélos SNCF en place. Elle a amélioré la desserte de la gare par les Lignes 2 et 4 du réseau Colibri avec des correspondances TER assurées à certains horaires.

Concernant la gare TER de Saint-Maurice-de-Beynost, l'intercommunalité a réalisé l'aménagement de 15 stationnements vélos en plus des consignes vélos SNCF en place ainsi qu'a amélioré la desserte de la gare par la ligne 1 du réseau avec des correspondances TER assurées à certains horaires.

L'un des freins particuliers à cette gare TER identifié par l'intercommunalité est lié à des contraintes techniques d'attente en gare des voyageurs, car la ligne de transport est traversante et non pas un terminus.

Concernant la gare TER de Beynost, l'installation d'un abri vélo de 6 stationnements en plus des consignes vélos SNCF en place. La desserte est également effectuée par la ligne 1 et 2 du réseau colibri avec ici aussi des correspondances de trains assurées à certains horaires.

L'un des moteurs de se développement a été le souhait des habitants de Thil d'avoir un accès en transport en commun à la gare.

- La CC Rives de l'Ain – Pays du Cerdon n'a pas menée d'actions permettant l'intensification urbaine et le rabattement vers les gares TER du territoire.

L'intercommunalité a pour objectif dans les années à venir de développer un schéma de cheminements doux pour donner de la place aux mobilités à vélo sur le territoire permettant notamment de prendre ne compte la desserte des gares TER du territoire.

Les principaux moteurs de cette démarche sont notamment la demande locale (que ce soit celle des citoyens comme des élus, en particulier à Pont-d'Ain) de renforcer l'offre TER. La présence d'un parking vélo sécurisé installé à l'entrée de la gare mène également la montée de cette demande.

La desserte TER limitée du territoire ne permet pas aujourd'hui de faire de la gare de Pont-d'Ain un vrai point de rabattement.

- La CC de la Plaine de l'Ain (CCPA) a menée des actions permettant l'intensification urbaine et le rabattement vers les gares TER du territoire.

Concernant la gare TER de Meximieux

L'intercommunalité a réalisé l'extension du parking du Meximieux et a permis un renforcement du stationnement automobile.

Concernant la gare TER d'Ambérieu-en-Bugey

La CCPA est fortement impliquée dans la transformation du quartier gare d'Ambérieu-en-Bugey, et en particulier de l'amélioration des espaces publics et de l'offre de stationnement. Elle participe à la création d'un vaste parking dédié aux usagers de la gare sur la rue Bravet, à la location de terrains afin de proposer des parkings complémentaires en proximité immédiate de la gare. Des travaux sont en cours pour la mise en place d'un parking dédié au covoiturage pour les usagers de la gare.

Après les travaux de mise en accessibilité des quais menés par SNCF en 2020, les travaux menés par la CC PA et SNCF Gare et Connexions en partenariat avec la région AURA, le département de l'Ain et la commune d'Ambérieu-en-Bugey, visent à :

- a. Agrandir et végétaliser le parvis de la gare pour faciliter les accès à la gare notamment pour les piétons et les cyclistes. Le projet intègre également la création de nouveaux stationnements tout en améliorant le signalétique voyageur.
- b. Créer une gare routière à 6 quais pour faciliter l'intermodalité avec l'offre de transports en commun régional et le TAM.
- c. Requalifier l'avenue Sarrail pour intégrer une piste cyclable sécurisée et des cheminements piétons agréables et arborés.

- d. Requalifier le parking longue durée de la gare pour retrouver les 200 places actuelles en proximité immédiate de la gare.

L'ensemble du projet intègre la désimperméabilisations des sols, une meilleure gestion des eaux pluviales avec une déconnexion du réseau unitaire et enfin une palette végétale adaptée au réchauffement climatique.

La CC PA est maître d'ouvrage pour la mise en œuvre du Pôle d'Echange multimodal de la gare d'Ambérieu-en-Bugey avec la requalification de la gare routière, du parvis ainsi que de l'avenue Sarrail avec des travaux prévus en 2023. Ces actions s'inscrivent dans un programme plus vaste d'aménagement du quartier visant à accueillir de façon qualitative les usagers du quartier, mais également les usagers de la gare.

Concernant la gare TER d'Ambronay

La préparation d'aménagement de stationnement automobile a été réalisée via l'inscription dans le PLU d'Ambronay au travers d'une modification d'une emprise ayant pour but d'accueillir un futur parking en proximité immédiate de la gare

2.1.4 - Promouvoir les modes de déplacements alternatifs à la voiture L'aménagement d'espaces dédiés au covoiturage

Rappel du SCoT - Action 2.1.4 Promouvoir les modes de déplacement alternatifs à la voiture

L'évolution des pratiques de mobilité est rapide et fait émerger des innovations (nouveaux services, modes de transports alternatifs, dépassement de l'automobile, voiture connectée, ...) qui ont des répercussions sur le territoire.

Les politiques publiques sectorielles, plutôt que de s'adapter à ces nouvelles façons de concevoir les déplacements, devront au contraire anticiper les besoins en aménagement et en gouvernance de ces nouvelles pratiques, en composer le terreau fertile à l'expérimentation dans ce domaine.

Dans le cadre de la mise en œuvre des démarches stratégiques en matière de mobilité, les collectivités locales y intégreront les modes de déplacement alternatifs à la voiture.

L'aménagement d'espaces dédiés au covoiturage

- La CC de la Côtère Montluel (3CM)

En termes de covoiturage, La 3CM, en partenariat avec APRR, a créé 2 parkings de covoiturage, à proximité des échangeurs autoroutiers :

- Le parking de la Côte au niveau de l'échangeur 5.1 de La Boisse en 2018
- Le parking du Revirat au niveau de l'échangeur 6 de Balan en 2021.

Dans une logique intermodale, ces parkings seront également équipés d'une offre stationnement sécurisée pour les vélos et une borne de recharge pour les véhicules électriques (Côte).

Le parking du Revirat est desservi par la ligne de cars Région A32 et la ligne régulière de la 3CM « La Costellane ».

En 2022, la 3CM a intégré la réflexion du SDAC (Schéma Directeur des Aires de Covoiturage) portée par le SMT AML et délibèrera sur la charte commune en 2023.

- La CC de Miribel et du Plateau (CCMP)

L'intercommunalité a réalisé un parking de covoiturage à l'entrée de la porte 5 de l'A42 en 2015. Le Plan Global de Déplacements prévoit la réalisation de Plans de Mobilités Inter-entreprises est en cours afin de produire un plan d'action comprenant des actions en faveur du covoiturage. Le moteur de cette démarche a principalement été la parole des entreprises de la ZAC des Malettes fédérées autour de cette démarche puisque 1500 employés sont concernés donc la covoiturabilité est confirmée.

Le principal frein rencontré est l'essaimage de la démarche PDMIE sur d'autres bassins d'emplois ce qui mène à une procédure longue.

- La CC Rives de l'Ain – Pays du Cerdon (CCRAPC)

Pour les aires de covoiturage, l'intercommunalité est intervenue ponctuellement. En effet, la mise en place d'un panneau de signalisation d'aire de covoiturage a été installée sur un parking de la commune de Poncin, mais son usage et sa visibilité sont limités. Par ailleurs, un diagnostic de la mobilité sur le territoire réalisé depuis mi-2022 avec des orientations en faveur du covoiturage, est actuellement en cours de réalisation. Pour les années à venir, l'expérimentation de lignes de covoiturage est en cours de réflexion. Dans cette logique de renforcement de la pratique, le parking de covoiturage de Pont-d'Ain pourrait être agrandi puisqu'il constitue un emplacement stratégique. Les principaux moteurs de cette démarche sont que les actifs du territoire travaillent à 26% dans la CCPA, et à 16% dans Grand Bourg Agglo (soit des flux potentiels). Enfin des initiatives de lignes de covoiturage dans les EPCI voisins (Grand Bourg et CCPA) permettent également de lancer cette dynamique de covoiturage.

Les principaux freins sont le coût financier à supporter sur le long terme (notamment en animation et en infrastructures) sachant que la Région est AOM locale sur le territoire de la CC Rives de l'Ain – Pays du Cerdon.

- La CC de la Plaine de l'Ain (CCPA)

Dans le cadre de sa compétence aménagement, la CCPA a construit des parkings dédiés au covoiturage et à l'intermodalité : agrandissement du parking de la gare de Meximieux, parking de covoiturage à Château Gaillard, et parking de covoiturage à Saint-Sorlin-en-Bugey. Par ailleurs, des travaux sont actuellement en cours pour la mise en place d'un parking dédié au covoiturage sur la gare d'Ambérieu-en-Bugey.

Depuis 2018, la CCPA a pu expérimenter différents dispositifs innovants de mobilités. Les 4 lignes de covoiturage Covoit'Ici ont été mise en service en 2020 en partenariat avec le SM PIPA, la CCBD et EDF, pour une période expérimentale au démarrage. Profitant d'une dynamique positive malgré les conditions sanitaires pu favorables, le dispositif a été reconduit pour 2022 et 2023. Une expérimentation de hubs de mobilité visant à faciliter la préparation et la réalisation de trajet multimodaux a également été menée en 2020 et 2021. Une étude a été conduite pour déterminer la pertinence d'un service d'autopartage, mais elle a conduit à ne pas mettre en place un tel service.

Résultats d'analyse de l'offre en infrastructure cyclables

- La CC de la Côtière à Montluel (3CM)

Un schéma directeur vélo a été réalisé en 2018 sur le territoire. De plus, une étude complémentaire a été réalisée en 2020 pour préciser les aménagements cyclables de rabattement vers les gares et des demandes de financement sont en cours.

Pour favoriser la pratique des modes actifs (marche à pied, vélo), la 3CM a d'ores et déjà réalisé ou prévu, dans le cadre de sa compétence, de nombreux travaux sur les voiries en Z.A.E, notamment sur l'avenue des Prés Seigneurs et rue des Chartinières (fin 2019).

Création d'un cheminement mode doux aux abords de la ZAE des VIADUCS (2018).

Les travaux d'aménagement des voiries sur la rue et l'avenue des Prés Seigneurs, axe principal et structurant qui traverse la ZAE des Prés Seigneurs de part en part, ont été réalisés en 3 phases successives, de 2016 à 2019. Les trottoirs de 3 mètres de larges sont séparés de la chaussée par une bande de verdure permettant ainsi de sécuriser l'accès des salariés se déplaçant à pied, à vélo ou en trottinette pour rejoindre leur entreprise et notamment depuis la gare de Montluel.

Depuis le 1er juin 2019, la Communauté de Communes de la Côtière à Montluel accorde à ses habitants une aide financière pour acquérir un vélo à assistance électrique. L'objectif de ce dispositif est de favoriser la pratique cyclable sur le territoire et de réduire l'usage systématique à la voiture pour les déplacements de courtes distances.

- La CC de Miribel et du Plateau (CCMP)

L'intercommunalité a installé des abris vélo au sein de chacune de ces gares TER. De plus, elle a mené l'aménagement d'une continuité cyclable en semi-site propre, le long de la voie ferrée, entre les gares de Miribel, Saint-Maurice-de-Beynost et Beynost s'articulant en une voie verte ainsi qu'une chaussée à voie centrale banalisée.

- La CC Rives de l'Ain – Pays du Cerdon (CCRAPC)

L'intercommunalité a pour projet dans les années à venir le développement d'un schéma de cheminements doux pour donner de la place aux mobilités à vélo sur le territoire (ce schéma permettra de mettre en place des itinéraires et des stationnements).

- La CC de la Plaine de l'Ain (CCPA)

Au niveau des aménagements cyclables, la CCPA continue les investissements pour améliorer le maillage cyclable du territoire. Les 3 pistes réalisées depuis 2017 sont les suivantes : Ambérieu-en-Bugey <-> Ambronay (2km), Loyettes <-> Saint-Vulbas (6km), Boucle locale de la ViaRhôna entre Villebois et Briord (9km). Des projets sont également en cours d'études : Charnoz-sur-Ain <-> Meximieux et Pérouges <-> Bourg-Saint-Christophe. En 2021, la CCPA a adopté un nouveau schéma cyclable qui est entré en phase opérationnelle avec le lancement des études pour les itinéraires prioritaires : Ambérieu-en-Bugey <-> Lagnieu, Lagnieu <-> PIPA <-> Saint-Vulbas, Charnoz-Sur-Ain <-> Blyes <-> PIPA et Ambérieu-en-Bugey <-> Torcieu.

Le développement du vélo est également soutenu par le maintien de l'aide à l'achat pour les vélos à assistance électrique ainsi que les trottinettes électriques, par le fonds de concours proposé aux communes pour la réalisation d'aménagement cyclable. La CCPA a également expérimenté un service de vélos à assistance électrique en libre-service sur le PIPA. Des ateliers de co-réparation de vélos ont vu le jour sur le territoire grâce au soutien de la CCPA.

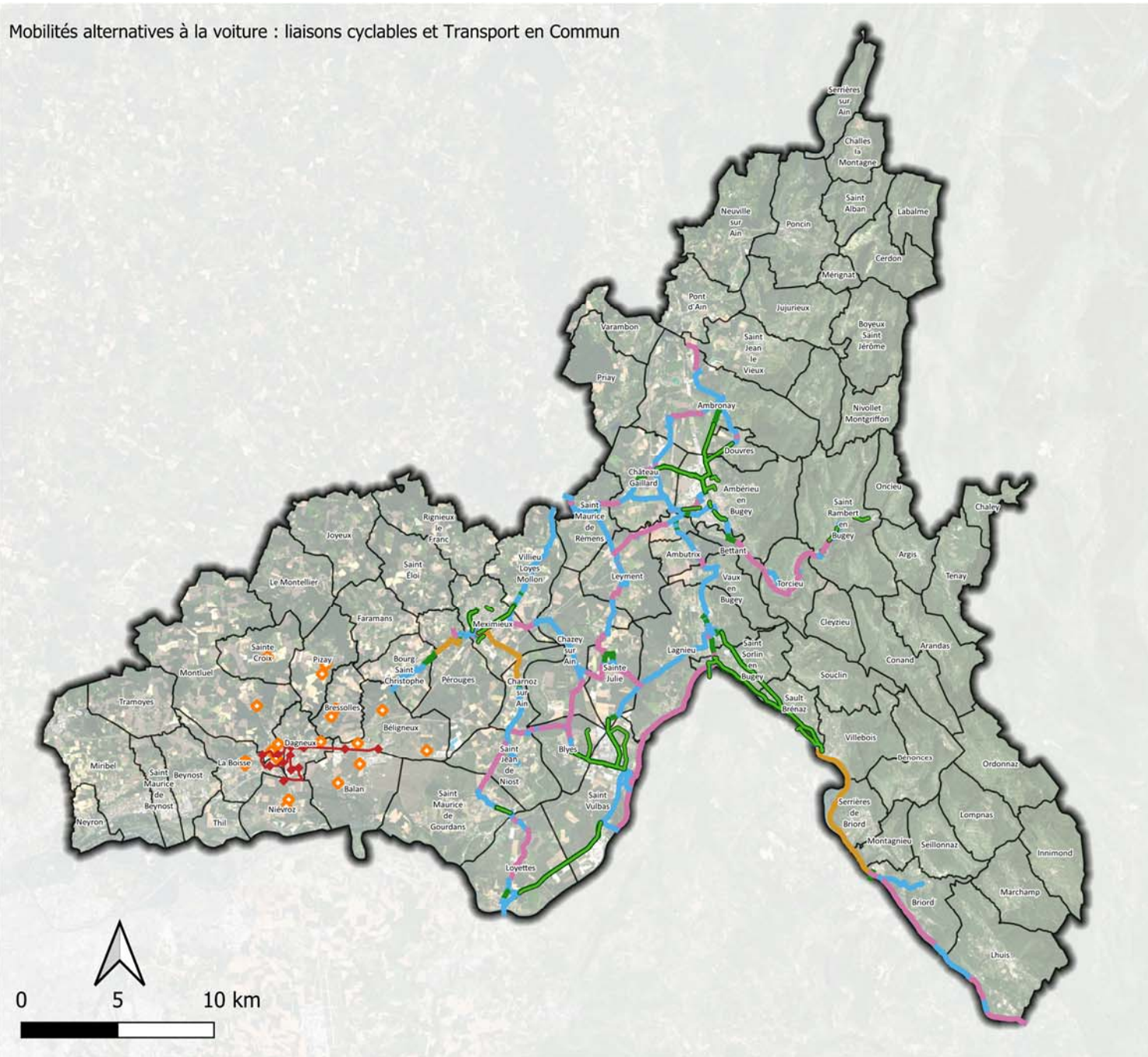
La CC PA promeut également le covoiturage et la pratique du vélo en organisant des animations et des informations à destination des entreprises, acteurs de l'emploi ou usagers. L'ensemble de ces actions ont été permises par l'obtention de financement divers et complémentaires : FEDER, DSIL, Appel à projet Vélos et Territoire (ADEME), AMI France Mobilité TenMod (ADEME), Pendaoura+ (programme CEE porté par AURA EE), Plan vélo du Département de l'Ain.

PERSPECTIVES ET ENJEUX /

Les mobilités douces ont vocation à se développer au travers de maillages internes mais aussi en interconnexions entre les polarités urbaines.

Ces interconnexions se développent à l'échelle des intercommunalités comme figuré **dans la cartographie page suivante (cartographie non exhaustive)**. Il s'agira désormais d'envisager ce maillage à l'échelle du territoire du SCoT ce qui nécessitera de développer une coopération entre les 4 intercommunalités du BUCOPA.

Mobilités alternatives à la voiture : liaisons cyclables et Transport en Commun



Éléments de repères

- Périmètre SCoT BUCOPA
- Périmètre communal

Pistes cyclables

- Existante

Liaisons cyclables

- A améliorer
- A créer
- En projet
- Existante (liaison cyclable)

Arrêt Solution de transport 3CM

- Ligne régulière Costellane
- TAD
- Ligne Costellane