CAHIER DE SYNTHÈSE DU SCOT

N°6

LES TRANSPORTS ET LA MOBILITÉ

BUCOPA

Syndicat mixte Bugey – Côtière – Plaine de l'Ain

SCoT du BUCOPA

Syndicat mixte Bugey - Côtière - Plaine de l'Ain

bucopa - livret n°6-exe.indd 1 20/03/18 18:38

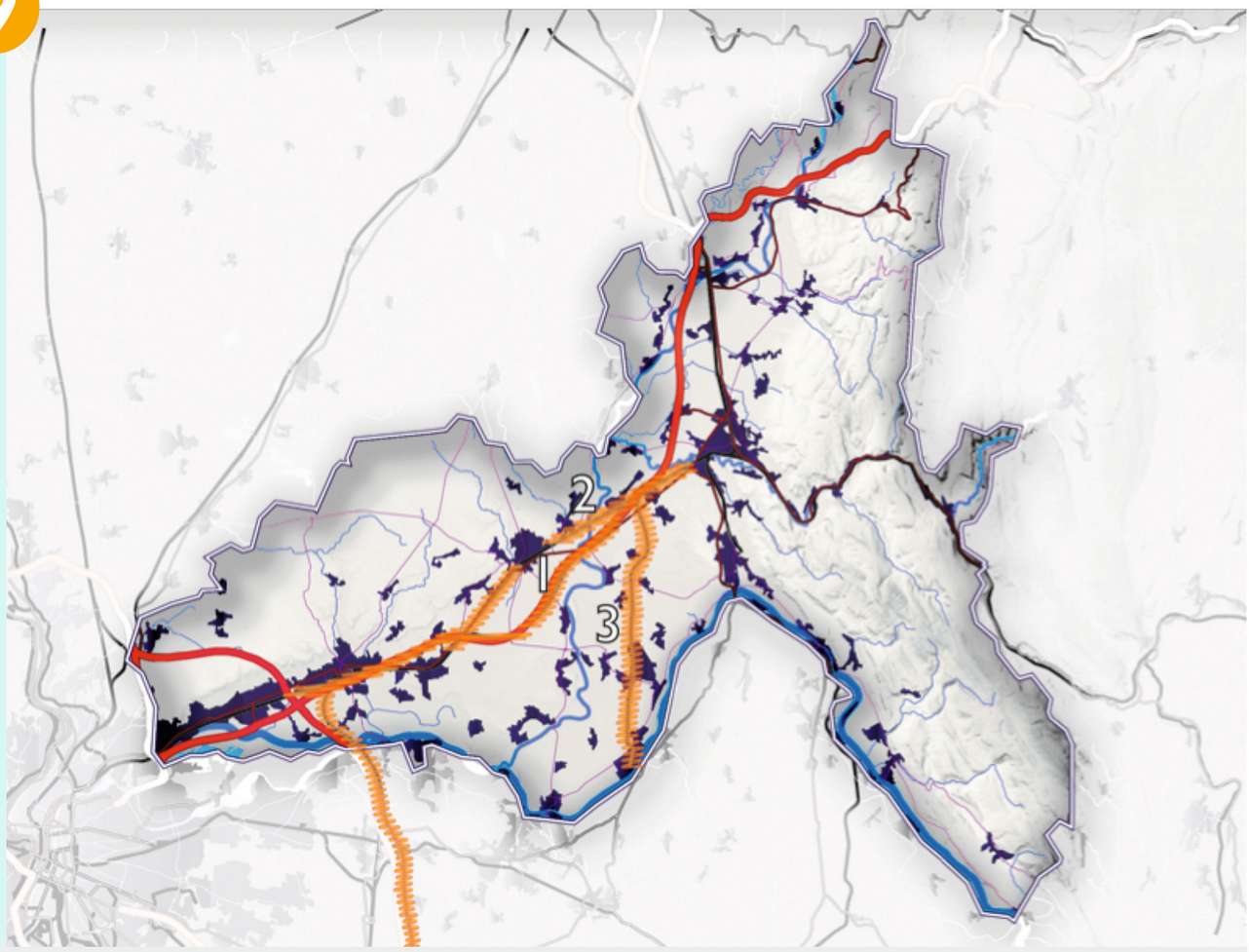
Réaffirmer le rôle clef des infrastructures

Leur réalisation, à plus ou moins long terme, facilitera la réussite du projet de développement du BUCOPA et l'objectif du SCoT est ici avant tout conservatoire : il s'agit de ne pas obérer leur faisabilité.

Les communes devront anticiper, dans leurs documents d'urbanisme locaux, la réalisation de projets d'infrastructures sur leur territoire. Les documents d'urbanisme locaux ne doivent pas compromettre la réalisation ultérieure de ces projets. Pour cela, il s'agit surtout d'éviter l'urbanisation des terrains potentiellement concernés (classement en zone A ou N).

Exceptionnellement, dans le cadre de l'accord du futur maître d'ouvrage, des emplacements réservés pourront être mis en œuvre.

1. CFAL
2. Prévoir l'emprise nécessaire à une troisième voie
3. Pérenniser la ligne desservant le PIPA



bucopa - livret n°6-exe.indd 2 20/03/18 18:38

Renforcer le rôle des gares

Afin d'augmenter leur attractivité, et donc leur fréquentation par les habitants et les usagers, les documents d'urbanisme locaux, les politiques publiques sectorielles locales et les opérations d'aménagement veilleront à faciliter l'accès aux gares du territoire en transport collectif dans les zones les plus denses, en le rendant attractif par :

- l'aménagement de voies dédiées aux abords de la gare,
- des espaces de stationnement suffisamment dimensionnés et attractifs, à destination des deux-roues (vélo, motos) et des voitures (aménagement de parcs relais, politique tarifaire, aménagement des cheminements piétonniers...) à proximité immédiate des gares de tout le territoire. Dans cet optique, le rayon de 300 mètres autour des gares dans lequel les espaces de stationnement devront être privilégiés.
- en prévoyant les aménagements facilitant l'interconnexion entre les modes (quais d'arrivée du premier bus à proximité du quai TER,...)
- la prise en compte de la nécessaire intégration de la gare dans son environnement urbain.
- la prise en compte du schéma Ad'AP de la Région Auvergne Rhône-Alpes.

Hiérarchiser le rôle des gares

La stratégie de développement du BUCOPA vise à un renforcement de la hiérarchisation des pôles urbains du territoire, en appui des réseaux de communication structurant, le réseau express régional y tenant une place principale. En effet, les connexions ferrées rapides et à forte capacité d'emport doivent permettre à une part croissante de la population de réaliser des trajets de longue distance (domicile / travail, scolaires).

Les quartiers des gares TER, et plus largement les communes où elles se trouvent, sont donc les lieux privilégiés d'un développement résidentiel et économique. Les gares du BUCOPA ne répondent toutefois pas de la même façon aux enjeux d'organisation des flux. On distingue plusieurs séquences :

- l'espace compris dans l'agglomération lyonnaise dense : Miribel, Beynost, Saint-Maurice-de-Beynost, Montluel, La Valbonne, Les Échets,
- les gares de la Plaine de l'Ain, de Meximieux à Pont-d'Ain, en passant par Ambérieu et Ambronay,
- les gares de montagne : Tenay-Hauteville et Saint-Rambert-en-Bugey.

La structuration des déplacements autour des gares dans la Plaine de l'Ain

Pour asseoir la hiérarchisation des gares du territoire, il est nécessaire d'améliorer la performance des transports collectifs (temps de parcours, régularités, fréquences, heures de passages, organisation des correspondances) et des modes doux pour ainsi renforcer leur attractivité face au véhicule personnel.

bucopa - livret n°6-exe.indd 3 20/03/18 18:38

Pour cela, les collectivités locales présentes ou dont le champ d'action s'étend sur la Plaine de l'Ain :

- limiteront les possibilités de mutation des infrastructures ferrées, exploitées ou non, afin de préserver, sur le long terme, le potentiel d'utilisation de ces infrastructures. Les opérations urbaines mobilisant des friches situées à proximité des voies ferrées prendront en compte les contraintes liées à l'évolution de l'infrastructure (distances, usages, sécurités...),
- réserveront dans leurs documents d'urbanisme locaux les emprises foncières nécessaires à l'amélioration des conditions de report modal autour des gares.

Le renforcement de l'offre en transport en commun dans la séquence périurbaine

- Dans l'espace le plus dense du BUCOPA, lié à l'agglomération lyonnaise, l'offre de transport en commun sera renforcée pour limiter le recours à l'automobile dans les déplacements quotidiens.
- Ces communes réserveront dans leurs documents d'urbanisme locaux les emprises foncières nécessaires à l'amélioration des conditions de desserte infra-urbaine, de report modal autour des gares et favoriseront un meilleur partage de la voirie (couloirs ou voies réservés, priorité aux feux, arrêts sur voies), en particulier avec les modes actifs (accès aux vélos des couloirs à bus, pistes spécifiques, conditions de circulation et de marche sécurisées,...)
- L'organisation des déplacements depuis et vers les zones d'activités devra, donner lieu à la définition de plans de déplacement entreprises ou inter-entreprises (PDE / IE). Les collectivités locales veilleront en outre à renforcer l'accessibilité en modes doux depuis et vers leur gare, en développant des itinéraires sécurisés et continus.
- L'organisation des déplacements depuis et vers les zones d'activités situées dans les territoires voisins du BUCOPA, en particulier le Nord Isère avec l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, la Dombes, et le Val de Saône-Dombes, pourra également donner lieu à la définition de plans de gestion des déplacements ou de schémas de déplacements interdépartementaux / intercommunautaires.
- Les quartiers gare sont de véritables quartiers où les collectivités locales devront assurer la diversification des fonctions urbaines (résidentielles, activités, commerces) et veilleront à l'intensification urbaine (compacité urbaine, espaces publics attractifs ...)
- Les documents d'urbanisme locaux pourront délimiter à la parcelle les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, ou à l'intérieur desquels est fixé un nombre maximum d'aires de stationnement réalisées lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation.

bucopa - livret n°6-exe.indd 4 20/03/18 18:38

Fiabiliser les itinéraires routiers

- Les conditions de réalisation de l'aménagement d'un itinéraire bis contournant le village de Loyettes. Cet aménagement devant permettre de pacifier les flux routiers traversant actuellement le bourg de Loyettes par la RD20.
- Les collectivités locales porteront le projet de nouvelle sortie au niveau de Leyment sur l'autoroute A42 et préserveront de toute urbanisation dans le document d'urbanisme local le secteur pouvant recevoir l'emprise foncière nécessaire à sa réalisation.
- Le syndicat mixte portera une étude sur la potentielle utilisation de l'infrastructure ferrée, présente entre Ambérieu et Lagnieu, afin de préciser la faisabilité d'un transport collectif en site propre (BHNS, Tramway, ...). Les collectivités locales devront donc inclure sa réalisation dans leurs projets et dans leurs documents d'urbanisme en ne compromettant pas la mise en œuvre de ce projet à moyen long terme.
- La traversée du hameau des Echets devra faire l'objet d'une réflexion approfondie. Deux options devront être étudiées : soit une déviation passant par l'ouest du bourg des Echets ; soit l'instauration de la gratuité par le rachat du tronçon d'autoroute entre le péage situé au nord des Echets sur l'A46 rejoignant l'A42 via le nœud des îles et l'A 432.

Promouvoir les modes de déplacements alternatifs à la voiture

L'aménagement d'espaces dédiés au covoiturage

- Le renforcement du covoiturage dans le BUCOPA répondra à sa mesure aux besoins de déplacements de longue distance liés au travail et aux besoins de rabattement sur les gares du territoire. Pour cela, les collectivités locales :
- prévoiront l'aménagement, lorsque ce n'est pas déjà le cas, d'aires de covoiturage au niveau des sorties d'autoroute, ainsi qu'à hauteur des nœuds du réseau routier départemental,
- aménageront des aires de covoiturage de proximité,. Lors de leur élaboration ou de leur révision, les documents d'urbanisme locaux définiront, au niveau des gares et des arrêts TCSP structurants les espaces de stationnement spécifiques aux covoitureurs.
- Par ailleurs, une offre d'autopartage publique pourra être développée dans les aires de covoiturage, plus particulièrement dans les zones les plus denses en emplois (PIPA, conurbation sud de la Côtière de Neyron à Béligneux).

bucopa - livret n°6-exe.indd 5 20/03/18 18:38

La valorisation du vélo

- Les PDU prévoiront les conditions de développement des itinéraires cyclables. Les documents d'urbanisme préciseront les modalités d'aménagement de ces itinéraires et réserveront, le cas échéant, les emprises foncières nécessaires à leur aménagement.
- En l'absence de plans de déplacements urbains, les PLU créeront un réseau cyclable qui établit des liaisons structurantes et plus diffuses entre et autour des générateurs de flux principaux (établissements scolaires, zones commerciales, pôles d'emplois, pôles résidentiels...)

Les aménagements veillant à sécuriser les itinéraires cyclables et à pacifier plus largement les déplacements motorisés (comme par exemple les « zones 30 ») devront être mobilisés par les collectivités locales en lien avec une offre de stationnement abritée et sécurisée au niveau des équipements cités ci-avant.

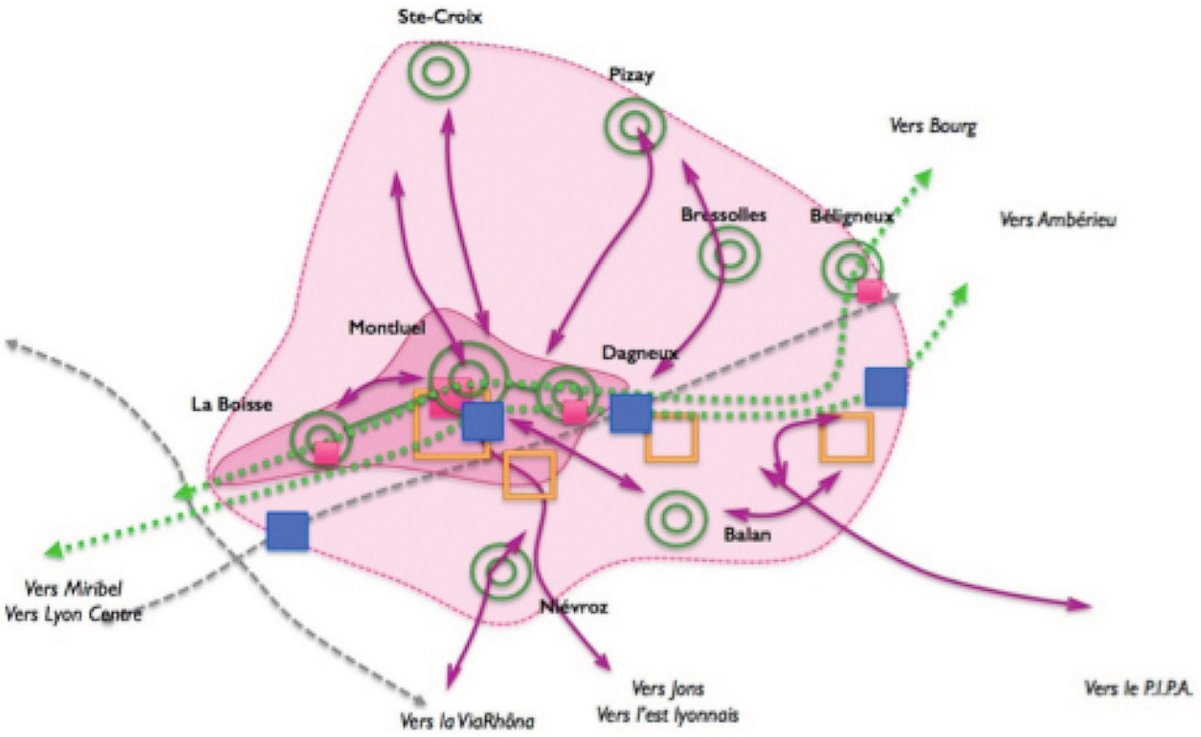
L'accompagnement des nouveaux modes alternatifs

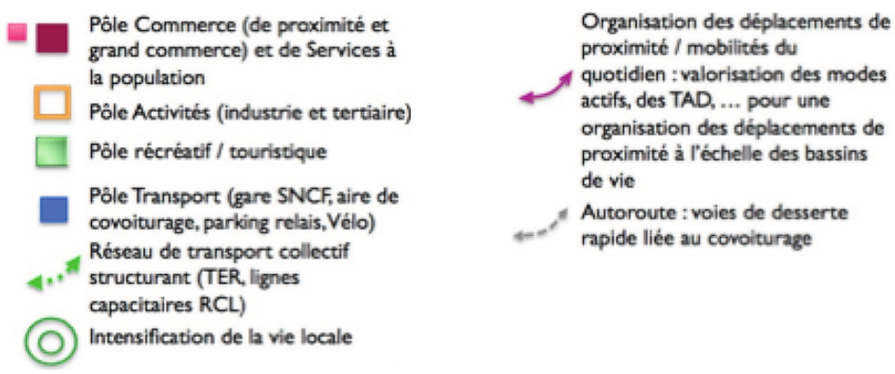
- Le SCoT, en lien avec les filières d'excellence du BUCOPA et sa volonté d'asseoir son positionnement stratégique en matière de R&D, anticipe les évolutions législatives en matière d'équipement du territoire en bornes de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables, ainsi que des stations d'avitaillement gaz (GNL, GNC, GPL, GNV, biogaz,...). Pour cela, les collectivités locales prévoiront dans leurs documents d'urbanisme locaux l'équipement des espaces de stationnement des ensembles d'habitation et des équipements accueillant du public en points de charge. Les nouvelles opérations d'aménagement intègreront ces dispositions.
- Par ailleurs, le SCoT invite les collectivités locales et les entreprises du BUCOPA à mettre en place des parcs de vélos à assistance électrique (VAE) pour le déplacement de leurs collaborateurs, à l'échelle d'un site d'activité, d'une commune, entre le domicile et le travail, ... Plus largement, les collectivités pourront insuffler une dynamique d'équipement des ménages par l'accord « d'éco-subventions » compatibles avec l'achat d'un VAE. Ce mode de déplacement devra être intégré dans les Plans de Déplacements Urbains ainsi que les Plans de Déplacements d'Entreprises.

bucopa - livret n°6-exe.indd 6 20/03/18 18:38

Structurer le territoire en espace de vie optimisant les mobilités à leur échelle

- Leur mise en place contribue à la mise en œuvre des objectifs du SCoT à l'échelle locale, en matière de développement économique et résidentiel (pérennisation de l'emploi et rapprochement lieu de travail / lieu de vie), de politique des transports (adaptation aux contextes des solutions de mobilité proposées) et de qualité du cadre de vie (aménagements, perception des paysages, vie locale riche). La structuration de ces espaces de vie consolide les bassins de vie autour des pôles identifiés par le SCoT.
- L'amélioration du maillage des dessertes internes aux espaces de vie visera le renforcement des liaisons entre et vers les bourgs, les villages et les pôles d'emplois qui structurent le territoire. Les autorités organisatrices du transport urbain définiront le niveau d'offre et le mode de déplacement à employer suivant le niveau de service recherché (desserte urbaine, locale, interurbaine) ainsi que leur capacité financière, les densités à desservir, ...L'organisation au sein des espaces de vie visera le rabattement des flux de déplacement sur les pôles gares ou de transport structurants.





bucopa - livret n°6-exe.indd 7 20/03/18 18:38

Le développement d'une ville des déplacements de proximité

→ Les documents d'urbanisme locaux définiront les nouvelles zones urbaines à destination de logements dans les espaces desservis, ou amenés à être desservis, par les transports collectifs, ceci afin de maîtriser le besoin en déplacements.

→ En outre, ils devront permettre un niveau de densité bâtie suffisamment élevé pour répondre aux objectifs fixés précédemment dans les espaces desservis par un transport collectif, et y localiseront en priorité les secteurs d'accueil privilégié du logement locatif social

Les modes doux et actifs pour les déplacements de proximité

- Le SCoT entend limiter l'usage de la voiture personnelle par des modes de déplacement alternatifs, en particulier pour les déplacements de proximité de courte portée, répondant ainsi à la fois à la nécessaire rationalisation de l'emploi de ce mode mais aussi aux enjeux de santé publique en matière de limitation des pollutions atmosphériques, des particules fines et des GES.
- Les documents d'urbanisme locaux aménageront un maillage de cheminements doux et sécurisés pour les piétons et les vélos, vers et depuis les équipements publics, les centres anciens. Dans les opérations d'aménagement nouvelles, la voirie et les espaces publics devront répondre aux enjeux suivants :
  - la hiérarchisation du maillage viaire, de la rue principale au chemin, en intégrant déplacements piétons et vélos, avec la mise en place de zone de limitation de vitesse (« zone 30 », « espace de rencontre »),
  - la définition d'un plan de déplacement piétons et vélos à l'échelle des bourgs et des villes plus importantes, avec des rabattements aménagés et sécurisés sur les points d'arrêt des réseaux de transport collectif,
  - la non réalisation d'espaces de cheminement en impasse.

© Graphisme et mise en page : S. Ruty 01500 / 2018