

RAPPORT TECHNIQUE

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

14 novembre 2025



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.

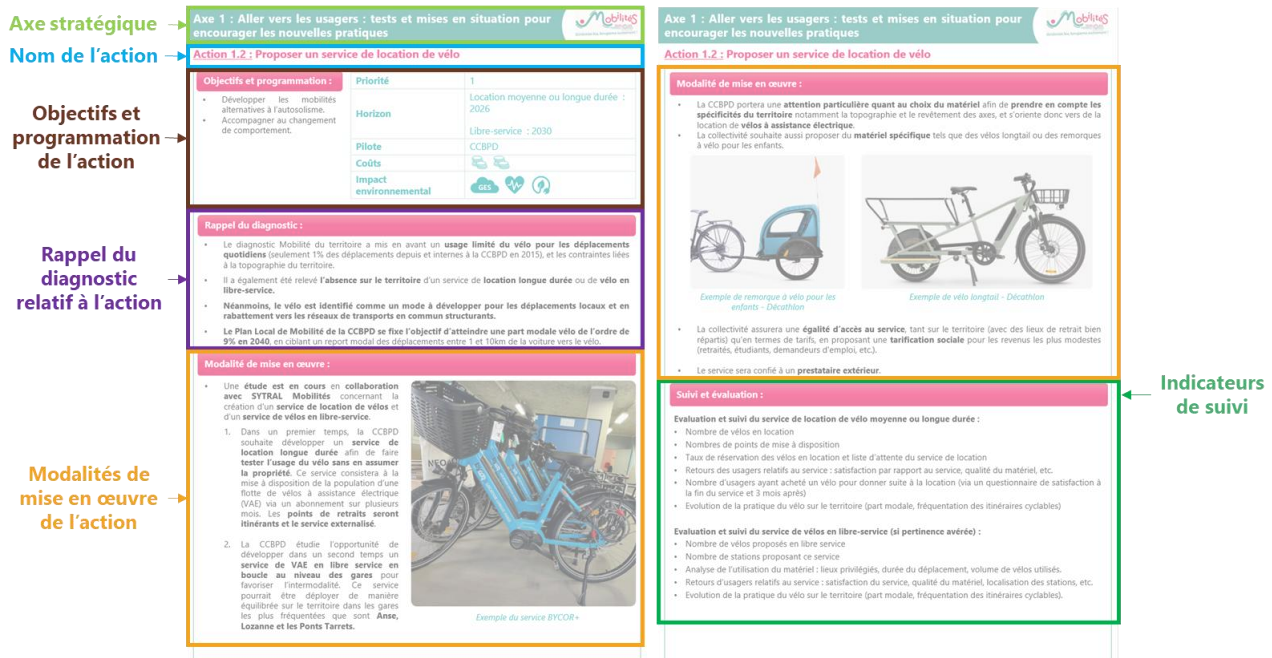


FIGURE 27 : MÉTHODOLOGIE DE LECTURE DES FICHES ACTIONS

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, Légnay, 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.

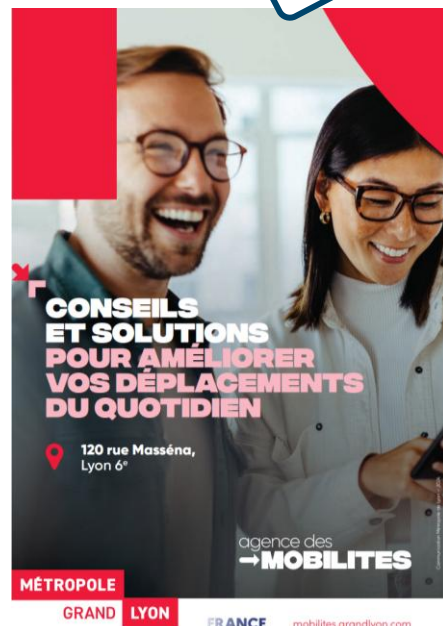
Action 1.1 : Proposer des points d'information locaux / itinérants sur la mobilité

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.

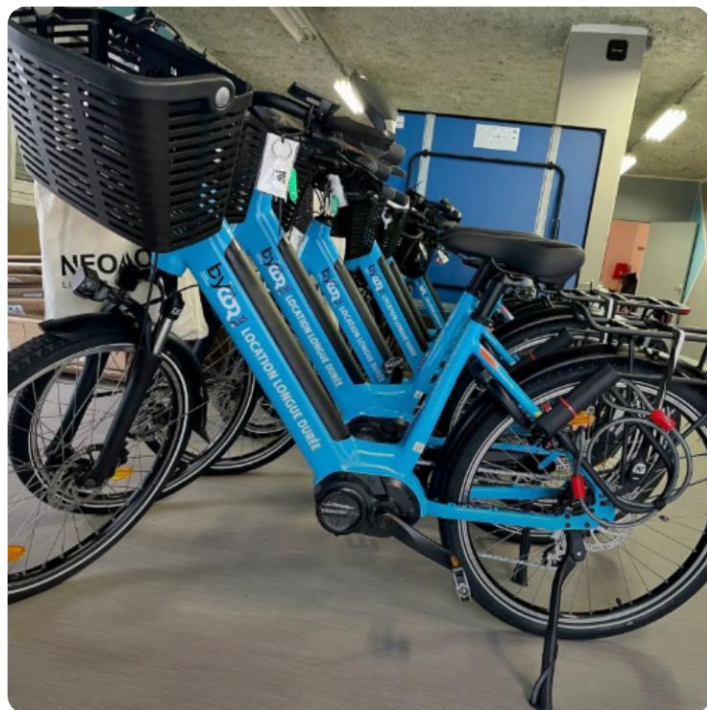
Priorité	1
Horizon	Location moyenne ou longue durée : 2026 Libre-service : 2030
Pilote	CCBPD
Coûts	
Impact environnemental	

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 :

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)

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 événements, 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'événements, nombre de vélos réparés, nombre de personnes (re)mises en selle.
- Suivi de l'organisation des balades cyclistes ou urbaines : nombre d'événements, 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 :

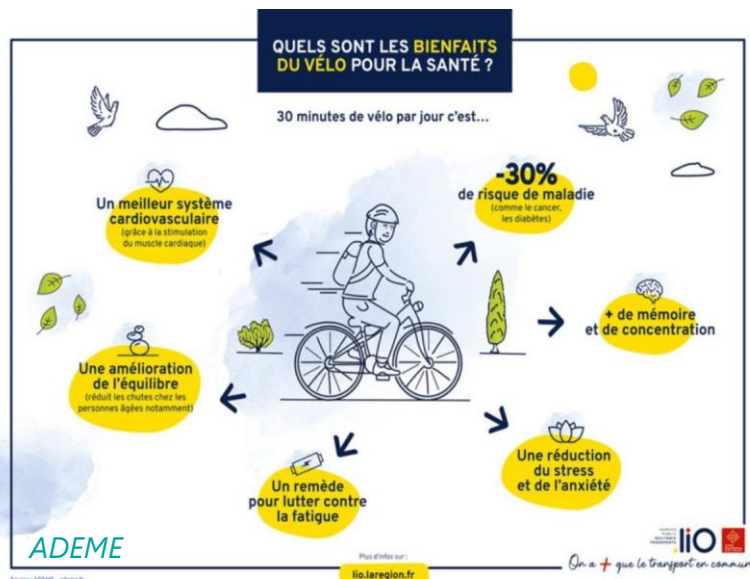
- Le diagnostic a montré une **forte dépendance à la voiture** des habitants de la CCBPD (utilisée pour 2/3 des déplacements). Dans ce cadre, les **transports collectifs et le vélo sont peu pratiqués** dans les déplacements du quotidien.
- La **communication** ciblée sur les alternatives à la voiture 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.).

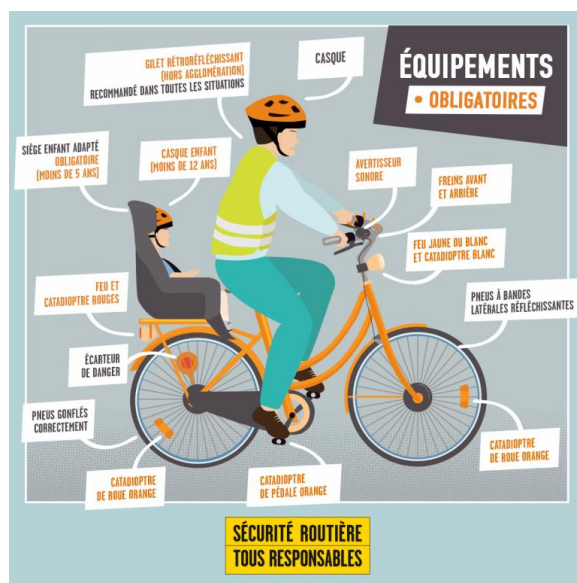
Action 2.1 : Porter des campagnes de communication en faveur des modes alternatifs en incitant au changement de comportement

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 événements 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'événement 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

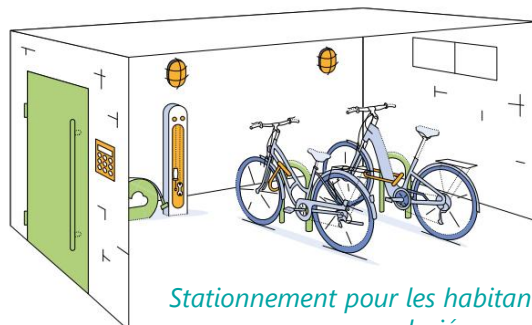
Action 2.4 : Faire de la CCBPD un territoire exemplaire en intégrant la mobilité dans ses projets

Cadre légal : stationnement vélo

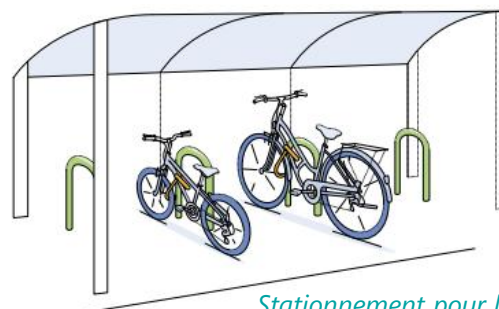
Caractéristiques des infrastructures de stationnement des vélos :

- 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. Systématiser 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 :

PDM

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 éteindre 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 :

1. 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

2. 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

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

4. 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

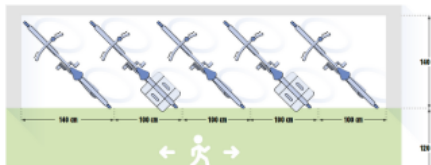
Des critères à prendre en compte, pour assurer l'usage des stationnements vélo :

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

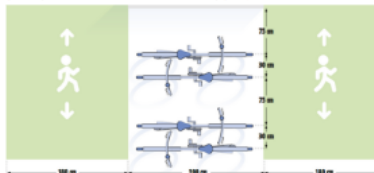
Recommandation pour l'installation de stationnement vélo sur l'espace public :

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

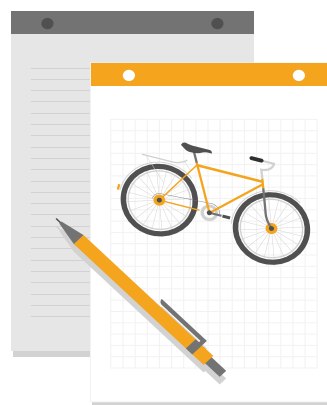
Priorité	1
Horizon	Dès 2025
Pilote	CCBPD
Partenaires	Communes, département, EPCI voisins
Coûts	
Impact environnemental	  

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 :

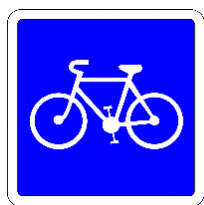
- Dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable, document stratégique fort en faveur du développement du vélo, la CCBPD souhaite **créer une charte intercommunale des aménagements cyclables**. Ce document servira de **guide de référence** pour la collectivité et les communes du territoire.
- L'objectif 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



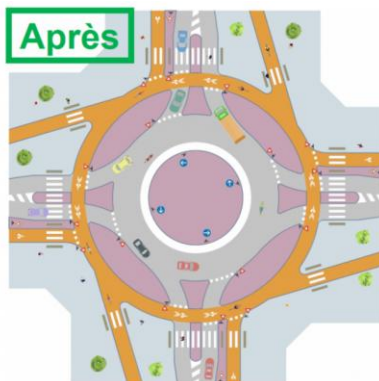
Panneau obligatoire à l'entrée
du double sens cyclable
signifiant : interdit sauf cyclistes
(panonceau M9v2)



Bordure émergente large contrastée
(Grand Lyon – CEREMA)



Avant



Après

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'automobile.
- 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.

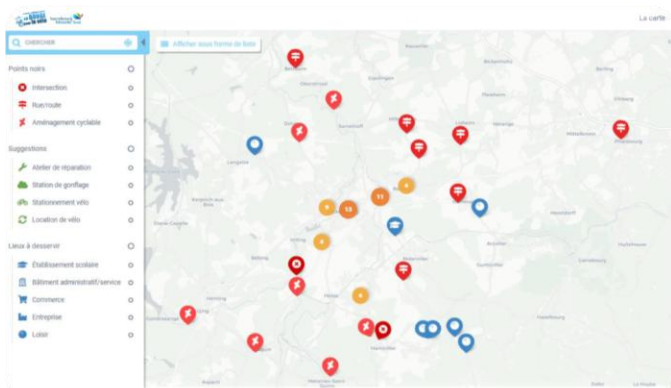
Modalité de mise en œuvre :

- **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 :

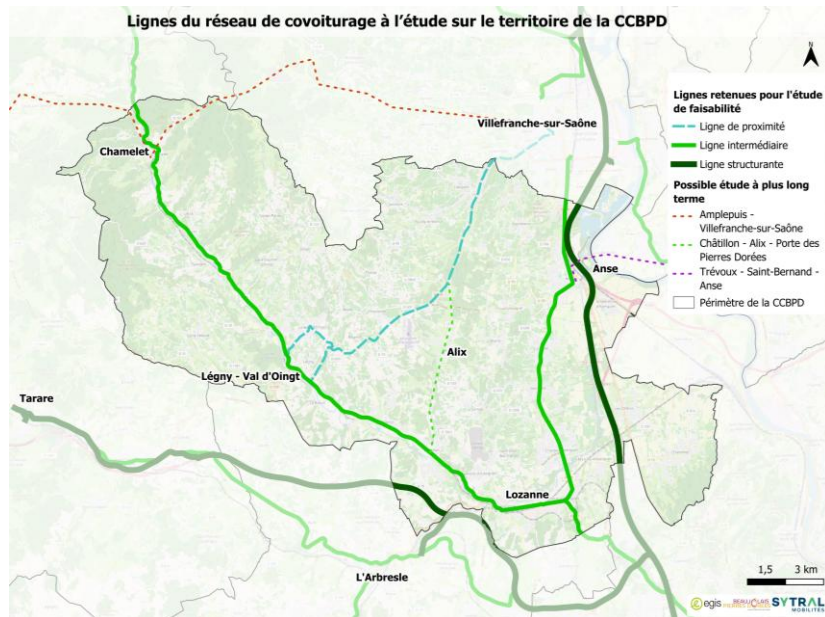
Des études de faisabilité engagée en 2025 ont la charge de préciser le niveau de service à retenir et seront poursuivies à court terme sur 3 lignes :

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

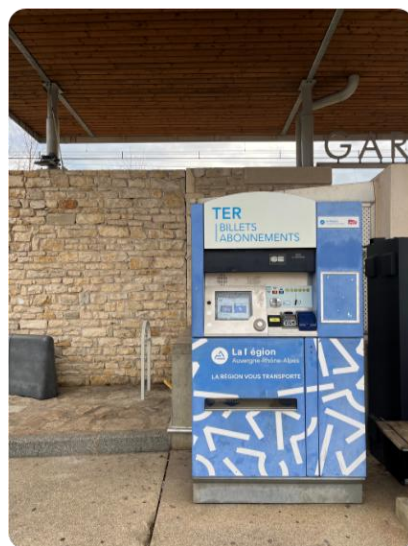
Objectifs et programmation :

- 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

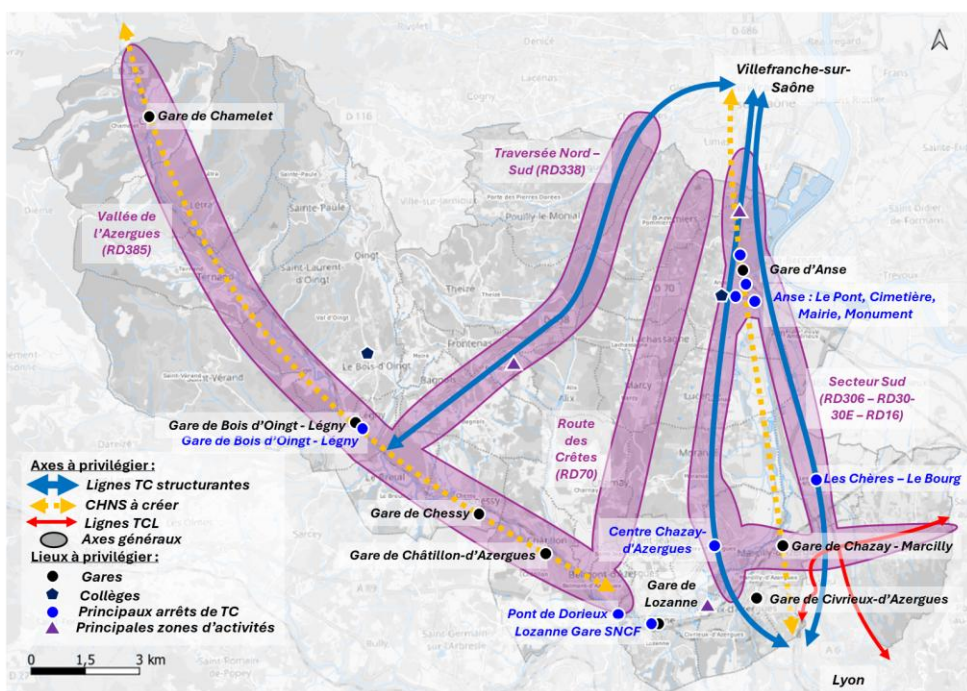
Action 4.1 : Développer des pôles d'échanges multimodaux avec des services, de l'information multimodale

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 :

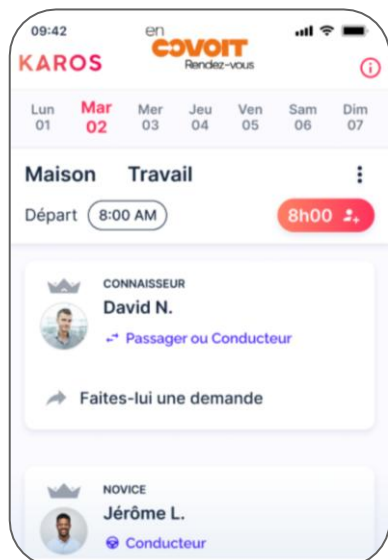
- Depuis 2014, la **majorité des déplacements domicile-travail sont effectués en voiture** (82%). Néanmoins, le **covoiturage reste peu pratiqué** par les habitants de la CCBPD en lien avec différents freins tels que la **difficulté à trouver un covoitreur** ou des **contraintes personnelles** (courses 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 covoitieurs 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.