

ANALYSE DES RESULTATS DE L'APPLICATION DU SCOT 2019 - 2025



5

**TRANSPORTS ET
MOBILITES**

TRANSPORTS ET MOBILITES

T1 : Favoriser l'offre alternative à la voiture individuelle pour permettre à tous les habitants de se déplacer et réduire les risques et nuisances liés au trafic routier.

Indicateur T1a. Nombre de PDM réalisés. Nombre d'autres schémas en faveur des mobilités réalisés.

Indicateur T1b. Evolution du nombre de logements et d'habitants dans les zones desservies par les TC.

Indicateur T1c. Evolution de l'offre TC sur le territoire : extensions de réseau, fréquence des dessertes, réouverture de gares, offre en stationnements près des gares).

Indicateur T1d. Evolution de la fréquentation des TC (nombre d'utilisateurs réseaux TC et TER).

Indicateur T1e. Etat d'avancement des schémas cyclables des EPCI et des aménagements pour les cyclistes (km de linéaires aménagés, offre de stationnements sécurisés...).

Indicateur T1a. Nombre de PDM réalisés. Nombre d'autres schémas en faveur des mobilités réalisés.

Données utilisées pour l'indicateur T1a :

-Recensements des PDM et autres schémas en faveur des mobilités avec les EPCI

Le Plan De Mobilité (PDM) est un document qui fixe les principes pour l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement.

Ils ont été créés afin de développer l'usage de moyens de déplacements plus durables et donc les moins polluants.

Il est obligatoire pour les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) dont le périmètre est inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Dans le cas où l'AOM est une communauté de communes ou bien s'il s'agit de la région, le PDM n'est jamais obligatoire, il est alors basé sur le volontariat.

Le contenu du plan de mobilité doit offrir un ensemble de solutions, de politiques publiques et d'actions pour permettre de diminuer les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports tout en luttant contre la pollution de l'air, la pollution sonore et en assurant la préservation de la biodiversité.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) a permis la mise en œuvre d'une planification au niveau local par le biais de deux outils complémentaires que sont le plan de mobilité et le Plan De Mobilité Simplifié (PDMS).

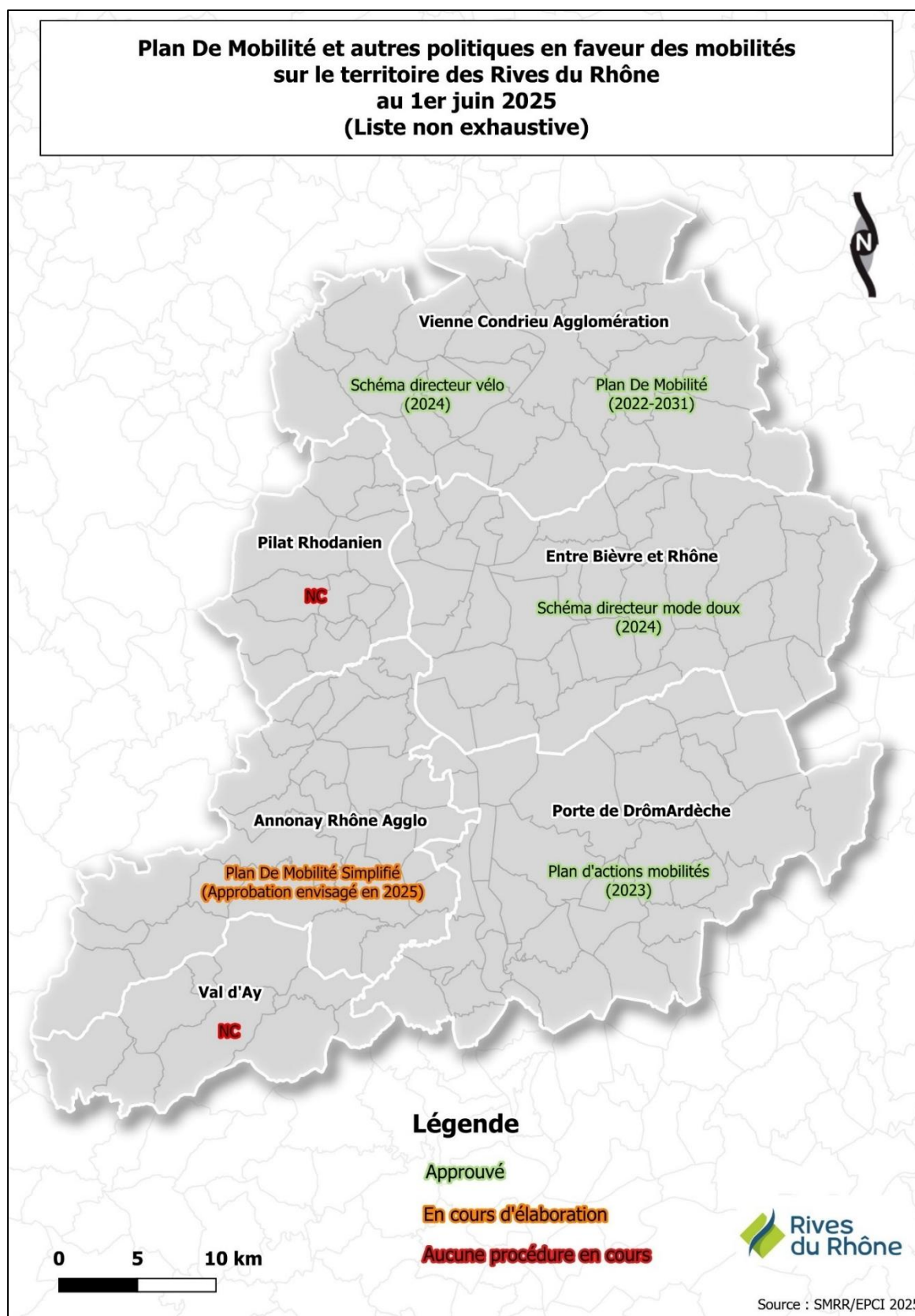
Il n'est pas obligatoire, il permet à une AOM de mettre en place une stratégie de mobilité adaptée aux enjeux locaux des villes moyennes et des espaces ruraux.

Sur le territoire du Scot, Vienne Condrieu Agglomération est dotée d'un plan de mobilité approuvé (2022-2031). Annonay Rhône Agglo est en cours d'élaboration de son plan de mobilité simplifié, en visant une approbation en 2025.

La communauté de communes de Porte de DrômArdèche a quant à elle mis en place un plan d'action mobilité en 2023. Celui-ci contient de multiples actions telles que la réalisation d'études gare, la mise en place d'actions en faveur du covoiturage, mais également des actions telles que l'attribution d'une bourse aux permis. Dans la continuité de ce plan d'actions, la communauté de communes est aujourd'hui en cours d'élaboration de son schéma cyclable.

Notons que la communauté de communes d'Entre Bièvre et Rhône a adopté son schéma directeur Modes doux en 2024.

Vienne Condrieu agglomération dispose également d'un schéma directeur vélo approuvé en 2024.



Indicateur T1b. Evolution du nombre de logements et d'habitants dans les zones desservies par les TC.

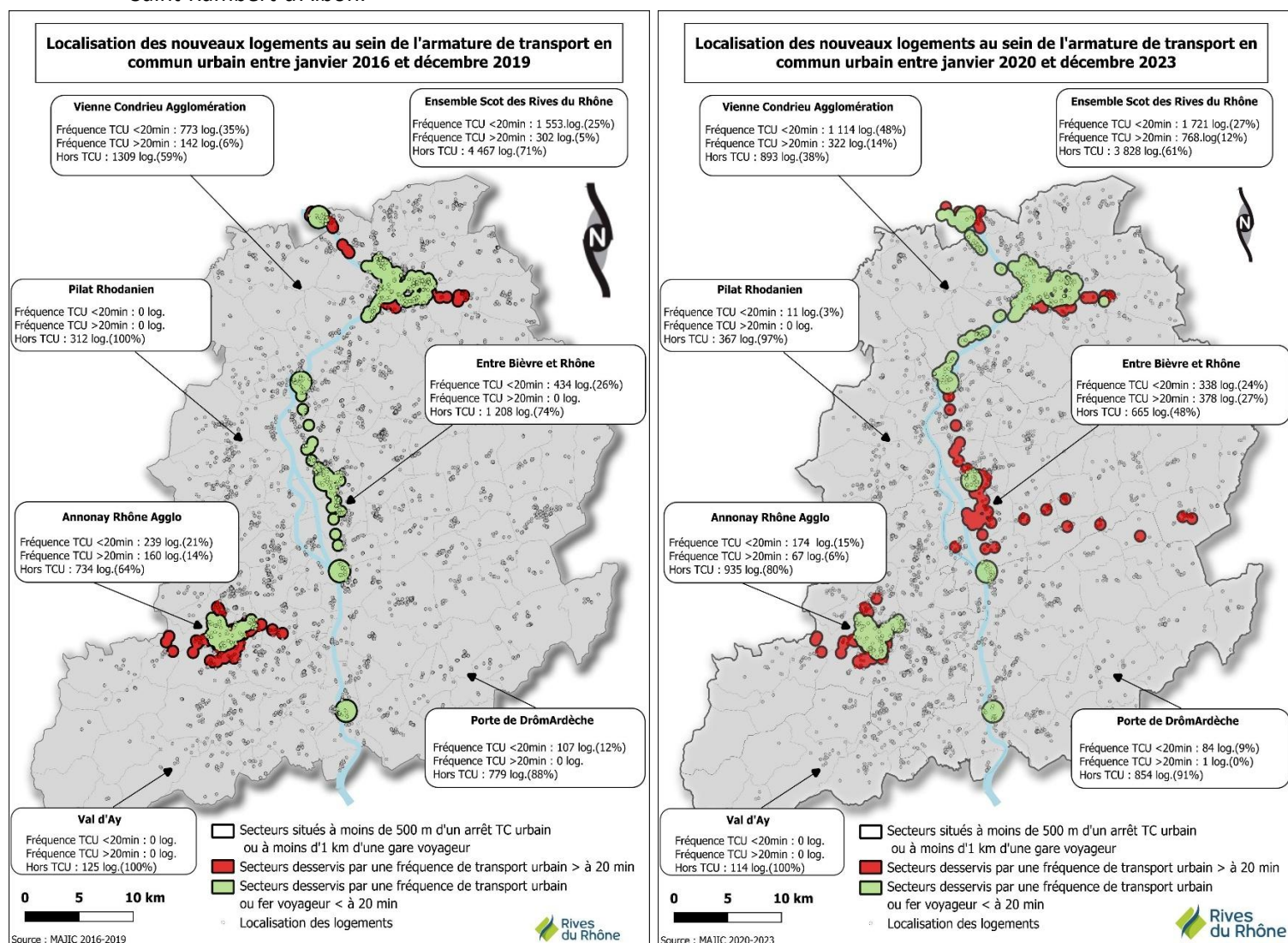
Données utilisées pour l'indicateur T1b :

- Logements neufs en 2024 (données MAJIC 2024)
- Carroyage INSEE (2016 et 2022)
- Secteurs desservis par les transports en commun (SMRR 2019 et 2025)

Le Scot préconise de développer l'offre TC sur le territoire et de favoriser l'accès aux TC au plus grand nombre. Dans ce cadre, le Scot préconise d'intensifier l'urbanisation dans les secteurs les mieux desservis par les gares ou les réseaux TC urbains.

Sur la période 2016-2019, près de 30 % des nouveaux logements étaient construits dans les secteurs desservis par les TC à l'échelle des Rives du Rhône. Entre 2020 et 2023, cette part est montée à 39 %, facilitée notamment par le développement des réseaux TC ces dernières années, plus particulièrement sur Vienne Condrieu Agglomération et Entre Bièvre et Rhône.

Concernant les secteurs définis au Scot, nous observons que la majorité des nouvelles constructions dans les polarités d'agglomération se sont faites dans des secteurs desservis par les transports en commun et que la part de ces logements a augmenté sur les agglomérations viennoise et Roussillon-Saint-Rambert-d'Albon.

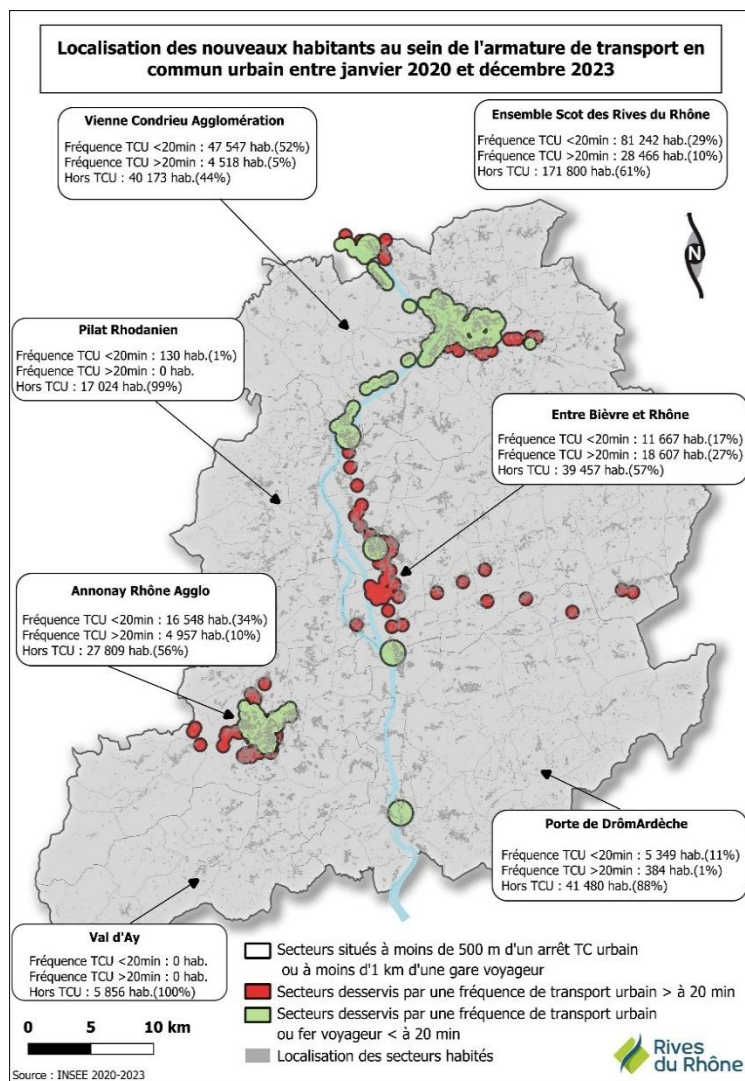
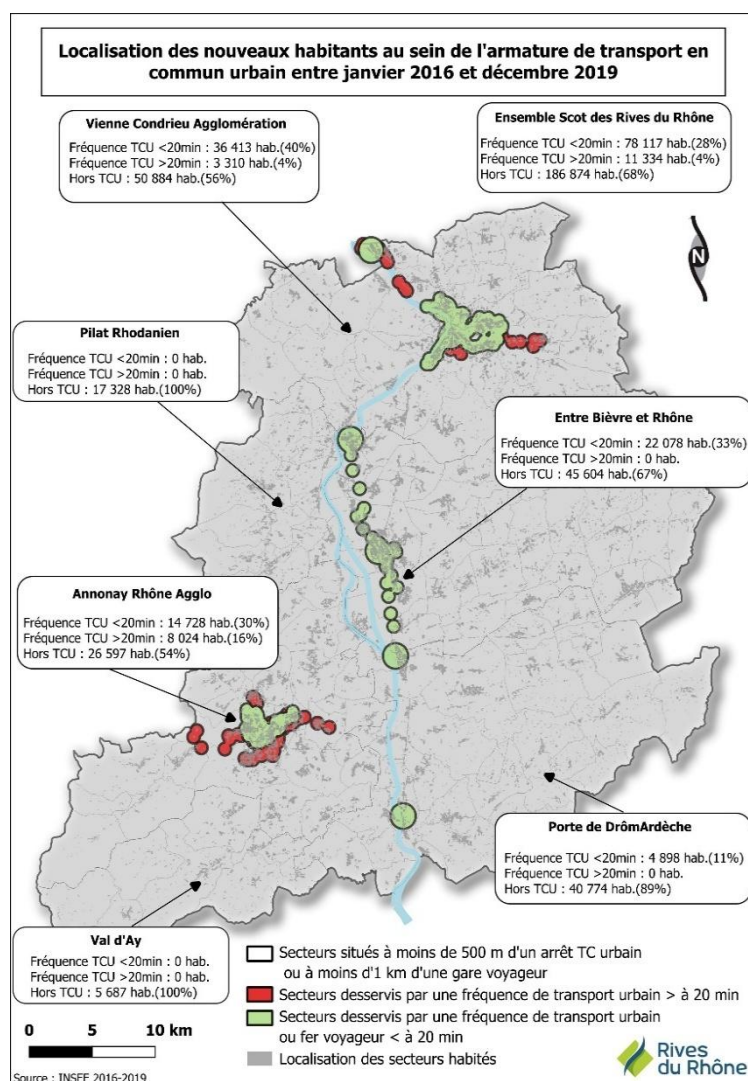


Les constructions dans les secteurs desservis par les TC sont aussi majoritaires entre 2020 et 2023 sur les polarités intermédiaires de Condrieu – Saint-Clair ainsi que sur les communes du secteur Bièvre Valloire d'EBER.

Part des logements neufs desservis ou non par les TC (urbain ou gare) sur quelques secteurs définis au Scot :

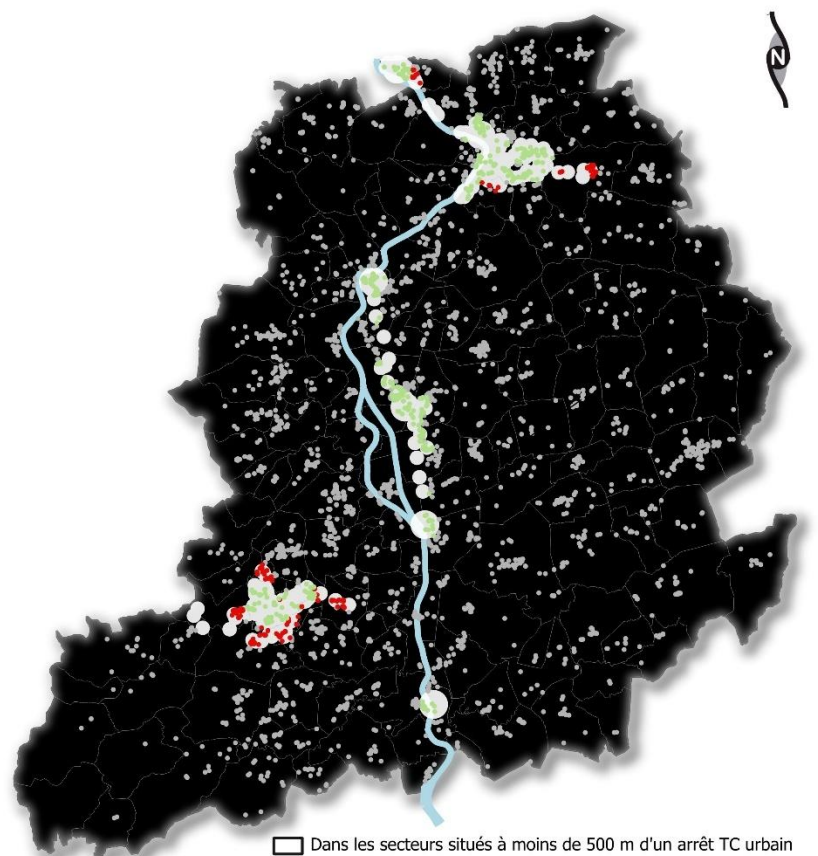
	2016-2019			2020-2023		
	Nouveaux logements desservis par les TC (fréquence < 20 min en HP)	Nouveaux logements desservis par les TC (fréquence > 20 min en HP)	Nouveaux logements non desservis par les TC	Nouveaux logements desservis par les TC (fréquence < 20 min en HP)	Nouveaux logements desservis par les TC (fréquence > 20 min en HP)	Nouveaux logements non desservis par les TC
Agglo Annonay	60 % 239	30 %* 120	10% 42	55 % 172	20 % 62	25 % 78
Agglo Vienne	78 % 754	2 % 17	20 % 198	73 % 934	21 % 265	6 % 79
Agglo Roussillon Saint-Rambert (EBER)	48 % 317	0 % 0	52 % 340	41 % 280	29 % 199	30 % 202
Agglo Roussillon Saint-Rambert (CCPDA)	11 % 27	0 % 0	89 % 215	25 % 55	0 % 0	75 % 162
Polarité Condrieu – Saint-Clair (VCA)	0 % 0	0 % 0	100 % 101	100 % 115	0 % 0	0 % 0
Polarité Condrieu – Saint-Clair (EBER)	82 % 117	0 % 0	18 % 25	46 % 58	35 % 45	19 % 24
Polarité Beaurepaire	0 % 0	0 % 0	100 % 170	0 % 0	45 % 54	55 % 67
Bièvre Valloire (EBER)	0 % 0	0 % 0	0 % 189	0 % 0	59 % 80	41 % 56

Concernant l'accueil de nouveaux habitants, la part des nouveaux habitants accueillis dans des secteurs desservis par les TC est en augmentation entre 2016-2019 (32 % des nouveaux habitants) et 2020-2023 (39 %).



Concernant les secteurs définis au Scot, comme pour les nouveaux logements, les secteurs où la majorité des nouveaux habitants se sont installés à proximité des TC concernent les agglomérations, la polarité intermédiaire de Condrieu – Saint-Clair et le secteur de Bièvre Valloire côté EBER.

**Répartition des logements construits
entre janvier 2016 et décembre 2019**

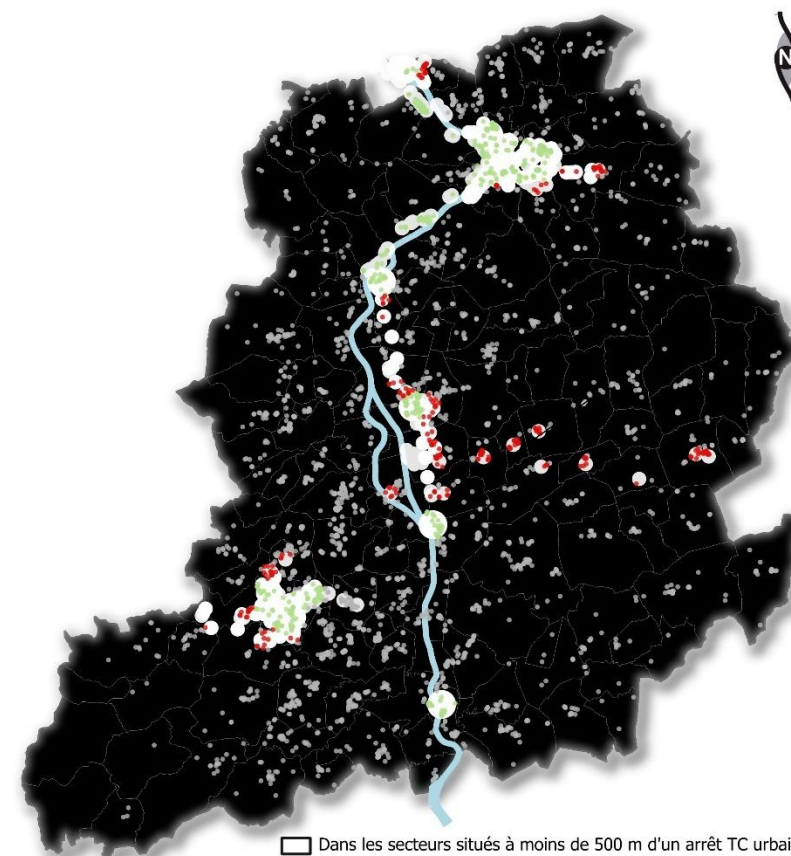


- Dans les secteurs situés à moins de 500 m d'un arrêt TC urbain ou à moins d'1 km d'une gare voyageur
- Dans les secteurs desservis par une fréquence de transport urbain ou fer voyageur < à 20 min
- Dans les secteurs desservis par une fréquence de transport urbain > à 20 min
- En dehors des secteurs desservis par les transports urbains ou fer voyageur

0 5 10 km

Source : MAJIC 2016-2019

**Répartition des logements construits
entre janvier 2020 et décembre 2023**



- Dans les secteurs situés à moins de 500 m d'un arrêt TC urbain ou à moins d'1 km d'une gare voyageur
- Dans les secteurs desservis par une fréquence de transport urbain ou fer voyageur < à 20 min
- Dans les secteurs desservis par une fréquence de transport urbain > à 20 min
- En dehors des secteurs desservis par les transports urbains ou fer voyageur

0 5 10 km

Source : MAJIC 2020-2023

Période 2016-2019	Nb de nouveaux log. se situant dans les secteurs desservis par une fréquence de transport urbain de moins de 20 minutes ou fer voyageur	% de nouveaux log. se situant dans les secteurs desservis par une fréquence de transport urbain de moins de 20 minutes ou fer voyageur	Nb de nouveaux log. se situant dans les secteurs desservis par une fréquence de transport urbain de plus de 20 minutes ou fer voyageur	% de nouveaux log. se situant dans les secteurs desservis par une fréquence de transport urbain de plus de 20 minutes ou fer voyageur	Nb de nouveaux log. se situant hors des secteurs desservis par les transports urbains ou fer voyageur	% de nouveaux log. se situant hors des secteurs desservis par les transports urbains ou fer voyageur	Total général
Annonay Rhône Agglo	239	21%	160	14%	734	65%	1 133
Agglo_Anonnay	239	60%	120	30%	42	10%	401
Cance	-	0%	-	0%	49	100%	49
Cotiere	-	0%	-	0%	135	100%	135
Pilat	-	0%	-	0%	37	100%	37
PlateauAnnonay	-	0%	40	8%	471	92%	511
Entre Bièvre et Rhône	434	26%	-	0%	1 208	74%	1 642
Agglo_RSR	317	48%	-	0%	340	52%	657
Balmes	-	0%	-	0%	321	100%	321
Bievre_Valloire	-	0%	-	0%	189	100%	189
Piemont	-	0%	-	0%	163	100%	163
Villes_Beaurepaire	-	0%	-	0%	170	100%	170
Villes_Condrieu_St_Clair	117	82%	-	0%	25	18%	142
Pilat Rhodanien	-	0%	-	0%	312	100%	312
Cotiere	-	0%	-	0%	102	100%	102
Pilat	-	0%	-	0%	147	100%	147
Villes_Pelussin	-	0%	-	0%	63	100%	63
Porte de DrômArdèche	107	12%	-	0%	779	88%	886
Agglo_RSR	27	11%	-	0%	215	89%	242
Ay	-	0%	-	0%	46	100%	46
Bievre_Valloire	-	0%	-	0%	179	100%	179
Cotiere	-	0%	-	0%	53	100%	53
Galaure	-	0%	-	0%	211	100%	211
Villes_St_Vallier	80	52%	-	0%	75	48%	155
Val d'Ay	-	0%	-	0%	125	100%	125
Ay	-	0%	-	0%	51	100%	51
PlateauAnnonay	-	0%	-	0%	74	100%	74
Vienne Condrieu Agglomération	773	35%	142	6%	1 309	59%	2 224
Agglo_Vienne	754	78%	17	2%	198	20%	969
Balmes	19	2%	125	13%	831	85%	975
Cotiere	-	0%	-	0%	149	100%	149
Pilat	-	0%	-	0%	30	100%	30
Villes_Condrieu_St_Clair	-	0%	-	0%	101	100%	101
Scot	1 553	25%	302	5%	4 467	71%	6 322

Période 2020-2023	Nb de nouveaux log. se situant dans les secteurs desservis par une fréquence de transport urbain de moins de 20 minutes ou fer voyageur	% de nouveaux log. se situant dans les secteurs desservis par une fréquence de transport urbain de moins de 20 minutes ou fer voyageur	Nb de nouveaux log. se situant dans les secteurs desservis par une fréquence de transport urbain de plus de 20 minutes ou fer voyageur	% de nouveaux log. se situant dans les secteurs desservis par une fréquence de transport urbain de plus de 20 minutes ou fer voyageur	Nb de nouveaux log. se situant hors des secteurs desservis par les transports urbains ou fer voyageur	% de nouveaux log. se situant hors des secteurs desservis par les transports urbains ou fer voyageur	Total général
Annonay Rhône Agglo	174	15%	67	6%	935	80%	1 176
Agglo_Anonnay	172	55%	62	20%	78	25%	312
Cance	-	0%	1	3%	29	97%	30
Cotiere	-	0%	-	0%	172	100%	172
Pilat	-	0%	-	0%	52	100%	52
PlateauAnnonay	2	0%	4	1%	604	99%	610
Entre Bièvre et Rhône	338	24%	378	27%	665	48%	1 381
Agglo_RSR	280	41%	199	29%	202	30%	681
Balmes	-	0%	-	0%	214	100%	214
Bievre_Valloire	-	0%	80	59%	56	41%	136
Piemont	-	0%	-	0%	102	100%	102
Villes_Beaurepaire	-	0%	54	45%	67	55%	121
Villes_Condrieu_St_Clair	58	46%	45	35%	24	19%	127
Pilat Rhodanien	11	3%	-	0%	367	97%	378
Cotiere	11	7%	-	0%	142	93%	153
Pilat	-	0%	-	0%	161	100%	161
Villes_Pelussin	-	0%	-	0%	64	100%	64
Porte de DrômArdèche	84	9%	1	0%	854	91%	939
Agglo_RSR	55	25%	-	0%	162	75%	217
Ay	-	0%	-	0%	63	100%	63
Bievre_Valloire	-	0%	1	0%	262	100%	263
Cotiere	-	0%	-	0%	72	100%	72
Galaure	-	0%	-	0%	222	100%	222
Villes_St_Vallier	29	28%	-	0%	73	72%	102
Val d'Ay	-	0%	-	0%	114	100%	114
Ay	-	0%	-	0%	55	100%	55
PlateauAnnonay	-	0%	-	0%	59	100%	59
Vienne Condrieu Agglomération	1 114	48%	322	14%	893	38%	2 329
Agglo_Vienne	934	73%	265	21%	79	6%	1 278
Balmes	2	0%	57	8%	665	92%	724
Cotiere	63	34%	-	0%	120	66%	183
Pilat	-	0%	-	0%	29	100%	29
Villes_Condrieu_St_Clair	115	100%	-	0%	-	0%	115
Scot	1 721	27%	768	12%	3 828	61%	6 317

Période 2016-2019	Nb de nouveaux hab. se situant dans les secteurs desservis par une fréquence de transport urbain de moins de 20 minutes ou fer voyageur	% de nouveaux hab. se situant dans les secteurs desservis par une fréquence de transport urbain de moins de 20 minutes ou fer voyageur	Nb de nouveaux hab. se situant dans les secteurs desservis par une fréquence de transport urbain de plus de 20 minutes ou fer voyageur	% de nouveaux hab. se situant dans les secteurs desservis par une fréquence de transport urbain de plus de 20 minutes ou fer voyageur	Nb de nouveaux hab. se situant hors des secteurs desservis par les transports urbains ou fer voyageur	% de nouveaux hab. se situant hors des secteurs desservis par les transports urbains ou fer voyageur	Total
Annonay Rhône Agglo	14 728	30%	8 024	16%	26 597	54%	49 350
Agglo_Anonnay	14 708	59%	6 910	28%	3 210	13%	24 828
Cance	-	0%	85	3%	2 775	97%	2 860
PlateauAnnonay	20	0%	1 029	7%	14 277	93%	15 327
Ay	-	0%	-	0%	2	100%	2
Cotiere	-	0%	-	0%	5 286	100%	5 286
Pilat	-	0%	-	0%	1 045	100%	1 045
Entre Bièvre et Rhône	22 078	33%	-	0%	45 604	67%	67 682
Agglo_RSR	17 638	59%	-	0%	12 494	41%	30 131
Balmes	97	1%	-	0%	10 321	99%	10 418
Villes_Condrieu_St_Clair	4 343	77%	-	0%	1 268	23%	5 611
Bievre_Valloire	-	0%	-	0%	6 790	100%	6 790
Piemont	-	0%	-	0%	9 051	100%	9 051
Villes_Beaurepaire	-	0%	-	0%	5 676	100%	5 676
Porte de DrômArdèche	4 898	11%	-	0%	40 774	89%	45 673
Agglo_RSR	2 228	22%	-	0%	8 034	78%	10 262
Ay	-	0%	-	0%	1 971	100%	1 971
Bievre_Valloire	-	0%	-	0%	11 935	100%	11 935
Cotiere	-	0%	-	0%	2 475	100%	2 475
Galaure	-	0%	-	0%	12 218	100%	12 218
Villes_Beaurepaire	-	0%	-	0%	2	100%	2
Villes_St_Vallier	2 670	39%	-	0%	4 135	61%	6 805
Vienne Condrieu Agglomération	36 413	40%	3 310	4%	50 884	56%	90 607
Agglo_Vienne	35 119	77%	1 718	4%	8 723	19%	45 561
Balmes	952	3%	1 592	5%	28 999	92%	31 543
Cotiere	-	0%	-	0%	7 462	100%	7 462
Piemont	-	0%	-	0%	0.3	100%	0.3
Pilat	-	0%	-	0%	2 461	100%	2 461
Villes_Condrieu_St_Clair	331	9%	-	0%	3 202	91%	3 533
Pilat Rhodanien	-	0%	-	0%	17 328	100%	17 328
Cotiere	-	0%	-	0%	6 976	100%	6 976
Pilat	-	0%	-	0%	6 561	100%	6 561
Villes_Condrieu_St_Clair	-	0%	-	0%	7	100%	7
Villes_Pelussin	-	0%	-	0%	3 783	100%	3 783
Val d'Ay	-	0%	-	0%	5 687	100%	5 687
Ay	-	0%	-	0%	3 050	100%	3 050
PlateauAnnonay	-	0%	-	0%	2 637	100%	2 637
Scot	78 117	28%	11 334	4%	186 874	68%	276 326

Période 2020-2023	Nb de nouveaux hab. se situant dans les secteurs desservis par une fréquence de transport urbain de moins de 20 minutes ou fer voyageur	% de nouveaux hab. se situant dans les secteurs desservis par une fréquence de transport urbain de moins de 20 minutes ou fer voyageur	Nb de nouveaux hab. se situant dans les secteurs desservis par une fréquence de transport urbain de plus de 20 minutes ou fer voyageur	% de nouveaux hab. se situant dans les secteurs desservis par une fréquence de transport urbain de plus de 20 minutes ou fer voyageur	Nb de nouveaux hab. se situant hors des secteurs desservis par les transports urbains ou fer voyageur	% de nouveaux hab. se situant hors des secteurs desservis par les transports urbains ou fer voyageur	Total
Annonay Rhône Agglo	16 548	34%	4 957	10%	27 809	56%	49 315
Agglo_Anonnay	16 516	66%	4 632	19%	3 703	15%	24 851
Ay	-	0%	-	0%	2	100%	2
Cotiere	-	0%	-	0%	5 252	100%	5 252
Vocance	-	0%	-	0%	2 969	100%	2 969
Pilat	-	0%	-	0%	1 050	100%	1 050
Cance	-	0%	65	100%	-	0%	65
PlateauAnnonay	32	0%	260	2%	14 824	98%	15 116
Entre Bièvre et Rhône	11 667	17%	18 607	27%	39 457	57%	69 732
Agglo_RSR	8 138	26%	13 411	42%	10 079	32%	31 629
Balmes	14	0%	86	1%	10 548	99%	10 649
Bievre_Valloire	-	0%	2 318	33%	4 618	67%	6 936
Piemont	-	0%	-	0%	8 994	100%	8 994
Villes_Beaurepaire	-	0%	1 965	33%	3 935	67%	5 900
Villes_Condrieu_St_Clair	3 515	63%	827	15%	1 279	23%	5 620
Porte de DrômArdèche	5 349	11%	384	1%	41 480	88%	47 213
Agglo_RSR	2 350	22%	-	0%	8 280	78%	10 630
Ay	-	0%	-	0%	1 958	100%	1 958
Bievre_Valloire	-	0%	384	3%	11 635	97%	12 019
Galaure	-	0%	-	0%	12 629	100%	12 629
Villes_Beaurepaire	-	0%	-	0%	2	100%	2
Cotiere	-	0%	-	0%	2 470	100%	2 470
Villes_St_Vallier	2 999	40%	-	0%	4 503	60%	7 502
Vienne Condrieu Agglomération	47 547	52%	4 518	5%	40 173	44%	92 238
Agglo_Vienne	40 536	86%	1 814	4%	4 641	10%	46 991
Balmes	1 171	4%	2 704	9%	27 557	88%	31 432
Cotiere	2 881	38%	-	0%	4 746	62%	7 626
Pilat	-	0%	-	0%	2 496	100%	2 496
Piemont	-	0%	-	0%	0.4	100%	0.4
Villes_Condrieu_St_Clair	2 949	81%	-	0%	700	19%	3 648
Pilat Rhodanien	130	1%	-	0%	17 024	99%	17 154
Cotiere	130	2%	-	0%	6 783	98%	6 913
Pilat	-	0%	-	0%	6 564	100%	6 564
Villes_Pelussin	-	0%	-	0%	3 665	100%	3 665
Villes_Condrieu_St_Clair	0.1	1%	-	0%	11	99%	11
Val d'Ay	-	0%	-	0%	5 856	100%	5 856
Ay	-	0%	-	0%	3 231	100%	3 231
PlateauAnnonay	-	0%	-	0%	2 625	100%	2 625
Scot	81 242	29%	28 466	10%	171 800	61%	281 508

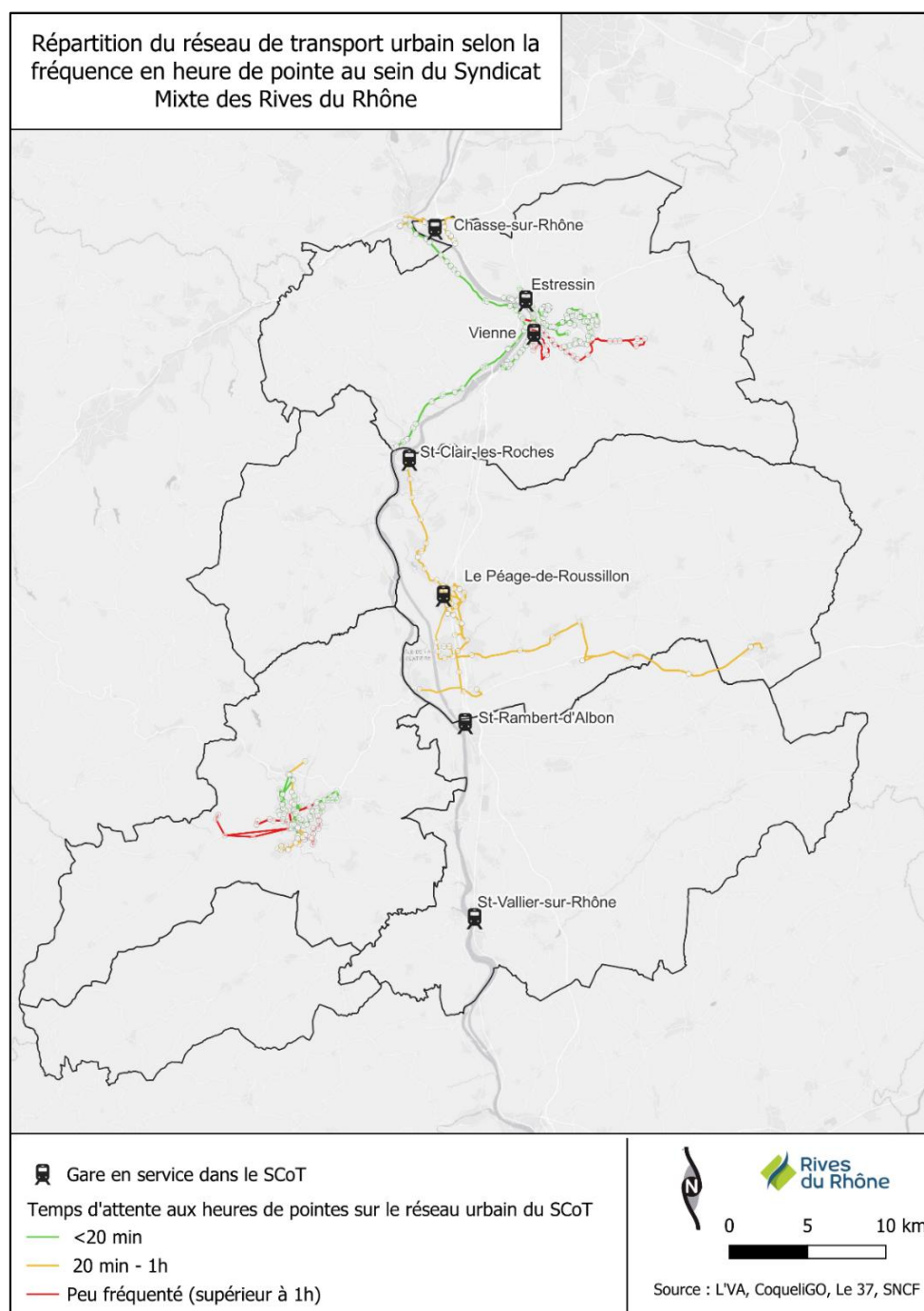
Indicateur T1c. Evolution de l'offre TC sur le territoire : extensions de réseau, fréquence des dessertes, réouverture de gares, offre en stationnements près des gares.

Données utilisées pour l'indicateur T1c :

-Données réseau de transport urbain (L'VA, CoqueliGo et réseau le 37).

-SNCF 2024 et cahier de bassin 2024 du SMT.

Sur le périmètre du SCOT, on retrouve trois réseaux de transport collectif gérés par différents EPCI. Le réseau L'VA est porté par la Communauté d'agglomération Vienne Condrieu Agglomération, CoqueliGO par Annonay Rhône Agglo, et Le 37 par la Communauté de communes Entre Bièvre et Rhône. Les autres EPCI ne proposent pas de service de transport de ce type, mais s'appuient sur les cars régionaux, notamment pour l'accès aux gares.



Dans le cadre de ces différents réseaux, des ajustements notables ont été opérés pour améliorer la couverture territoriale. Entre 2019 et 2024, ces réseaux ont connu une transformation progressive marquée par des extensions ciblées, des adaptations d'itinéraires et une augmentation des fréquences aux heures de pointe. Ces évolutions visent à répondre aux besoins croissants de mobilité de la population et à renforcer l'accessibilité des différents pôles du territoire.

À titre d'exemple, le réseau L'VA a connu une importante restructuration des lignes à partir de 2022, avec notamment la suppression de la ligne 8, remplacée en 2024 par un service de transport à la demande, plus souple et adapté aux besoins locaux. Le renforcement de la desserte scolaire a également été une priorité, avec désormais 31 lignes scolaires proposées. En parallèle, les services existants tels que « L'VA à la demande », « L'VA sur demande entreprises » et certaines lignes régionales ont été remplacés en 2022 par un nouveau service structuré autour de quatre zones, sous le nom de « Navette L'VA ».

Dans une dynamique similaire, le réseau CoqueliGO a poursuivi l'adaptation de son offre pour mieux répondre aux besoins du territoire. Dès 2019, la ligne 1 a été prolongée jusqu'à la piscine de Vaure, puis son terminus déplacé en 2021 afin de mieux desservir l'est de Davézieux. La ligne 4, qui n'était utilisée qu'en aller simple très tôt le matin, propose désormais trois allers-retours répartis entre 9h20 et 16h25. Fin 2024, la ligne 6 a été prolongée jusqu'à Pont Arnaud. De plus, la ligne 5 est désormais réservée aux autocars scolaires, devenant ainsi la neuvième ligne scolaire du réseau. Depuis 2022 le réseau propose 2 lignes de transports à la demande.

Enfin, le réseau Le 37, plus récent, a vu le jour au premier trimestre 2024, remplaçant les anciens bus du Transport du Pays Roussillonnais. Ce nouveau réseau propose trois lignes régulières ainsi qu'un service de transport à la demande destiné à compléter l'offre sur les secteurs moins denses.

Au-delà de la réorganisation des lignes et de la création de nouvelles dessertes, les efforts ont aussi porté sur une amélioration notable de la fréquence des transports en heure de pointe. En 2025, les réseaux atteignent des niveaux plus performants avec une fréquence moyenne de 15 à 20 minutes pour L'VA, 20 à 30 minutes pour CoqueliGO et 30 à 40 minutes pour Le 37 en heures de pointe. En comparaison, entre 2019 et 2022, ces fréquences étaient plus faibles, avoisinant les 25 minutes pour L'VA et entre 35 à 45 minutes pour CoqueliGO (ex-BABUS).

Concernant la desserte des ZAE, nous observons que la majorité des ZAE métropolitaine et Scot sont desservies par les TC. Entre 2017 et 2024, 3 ZAE supplémentaires ont été desservies par des nouvelles lignes urbaines :

- **Réseau le 37 :**
 - La ZIP d'Inspira via la création de la navette Inspira.
 - Les zones de Champlard et la Maladière via la création de la ligne B.
- **Réseau L'va :**
 - Le SIP de Loire sur Rhône via la création de la ligne 134.

Évolution de la desserte des ZAE par les transports urbains	2017	2024
Zones métropolitaines		
<i>SIP Loire sur Rhône</i>	Non	Oui
<i>Axe 7</i>	Non	Non
<i>Plateforme chimique les Roches</i>	Oui	Oui
<i>Plateforme chimique Osiris</i>	Oui	Oui
<i>Zip inspira</i>	Non	Oui
Zones de niveau Scot		
<i>La Boissonnette / Le Flacher</i>	Non	Non
<i>La Lombardière/ Le Mas</i>	Oui	Oui
<i>Marenton</i>	Oui	Oui
<i>Munas</i>	Non	Non
<i>Champlard / La Maladière</i>	Non	Oui
<i>Rhône Varèze</i>	Oui	Oui
<i>L'Abbaye / Monplaisir / le Rocher</i>	Oui	Oui
<i>Le Saluant</i>	Non	Non
<i>ZI Chasse-sur-Rhône</i>	Oui	Oui
<i>Espace Saint-Germain</i>	Oui	Oui

Pour les 4 zones non desservies par les TC urbains en 2024, 3 zones disposent ou vont disposer d'offres alternatives :

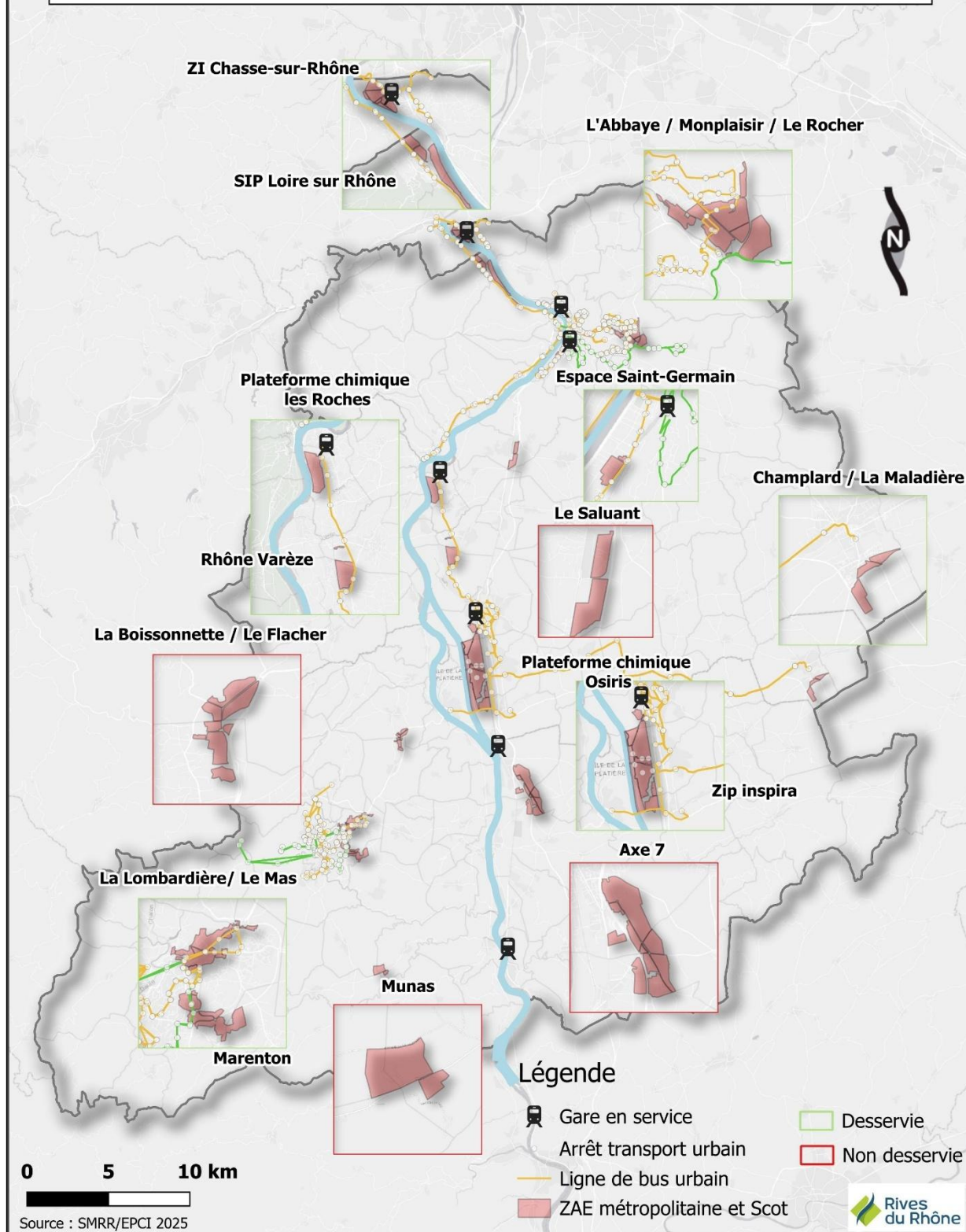
- La ZAE Boissonnette / le Flacher est desservie par la ligne régionale X75 reliant le centre-ville d'Annonay à la gare du Péage-de-Roussillon et de Lyon Part-Dieu et disposera prochainement d'un arrêt de TAD du réseau CoqueliGO.
- La ZAE Munas va prochainement disposer d'un arrêt de TAD du réseau CoqueliGO.
- La ZAE du Saluant est desservie par le TAD du réseau L'Va.

Seule la zone Axe7 ne bénéficie pas aujourd'hui d'une offre de TC urbaine par une ligne régulière ou un TAD. Vu les objectifs de développement de la zone en surface ainsi que son statut de zone d'envergure métropolitaine, il conviendra dans les prochaines années de développer une offre alternative à la voiture avec notamment du transport urbain ou du TAD.

Concernant les zones commerciales périphériques, les quatre zones principales, pôles majeur et d'agglomération de périphérie, sont bien desservis par des lignes TC urbaines structurantes :

- Green 7 et Jonchain/champ Rolland à Salaise-sur-Sanne desservi par la ligne 1 du réseau Le 37 ;
- Zone commerciale de Chasse-sur-Rhône desservie par la ligne 5 du réseau L'Va ;
- Vienne Estressin desservie par la ligne 1 du réseau L'Va ;
- Zone commerciale de Davézieux (la Lombardière / le Mas) desservie par la ligne 1 du réseau CoqueliGO.

La desserte des zones d'activités économiques (ZAE) en 2024 sur le territoire des Rives du Rhône



Stationnements en gares et intermodalité

Gare	Voitures 2020	Voitures 2024	Différence	Vélos 2019	Vélos 2024	Différence	Nombre de trains 2022*/Jour de semaine
Vienne	764	764	0	82	82	0	94
Péage-de-Roussillon	430	450	+20	48	48	0	54
Saint-Clair-les-Roches	160	160	0	48	48	0	49
Saint-Rambert-d'Albon	150	150	0	48	48	0	49
Saint-Vallier-sur-Rhône	106	106	0	48	48	0	49
Chasse-sur-Rhône	80	80	0	4	12	+8	39
Estressin	64	64	0	4	4	0	39

*Deux sens confondus

Concernant les gares, le territoire devrait compter prochainement une nouvelle halte ferroviaire à Vaugris au Sud de Vienne qui sera réouverte aux voyageurs avant 2030. Cette nouvelle halte ferroviaire permettra de désengorger les gares de Vienne et Saint-Clair-les-Roches notamment, dont les parkings sont aujourd'hui saturés. La question de la réouverture de la gare de Salaise-sur-Sanne, à proximité d'Inspira, mais aussi la réouverture de la voie ferrée aux voyageurs en rive droite du Rhône est actuellement portée par les élus des territoires concernés.

Concernant les capacités de stationnement dans les gares, celles-ci sont restées globalement stables entre 2020 et 2024, à l'exception du Péage-de-Roussillon qui a bénéficié de 20 places supplémentaires pour les voitures. En ce qui concerne les vélos, certaines améliorations ont été apportées, comme à Saint-Clair-les-Roches où des emplacements ont été ajoutés.

Ces évolutions témoignent d'une volonté de faciliter les connexions entre les différents modes de transport et montrent une prise de conscience des besoins de mobilité à long terme ainsi qu'une volonté de structurer un réseau ferroviaire de proximité.

Indicateur T1d. Evolution de la fréquentation des TC (nombre d'utilisateurs réseaux TC et TER).

Données utilisées pour l'indicateur T1c :

- Nombre de voyageurs dans les gares du territoire (SNCF 2019 et 2023)
- Fréquentation des transports en commun L'va, CoqueliGO, Réseau le 37 en 2022 et 2024 (Données EPCI)

Lignes urbaines	2023	2024	Evolution	
CoqueliGo	369 828	402 362	32 534	8.1%
Réseau Le 37	268 502	281 028	12 526	4.5%
L'va	1 495 104	1 613 301	118 197	7.3%

Evolution de la fréquentation des lignes régulières des réseaux urbains du territoire des Rives du Rhône par an. Source : EPCI

	Voyageurs 2021	Voyageurs 2023	Evolution	
Chasse-sur-Rhône	172 740	241 445	68 705	39.8%
Estressin	85 549	118 897	33 348	39.0%
Vienne	1 456 693	2 063 036	606 343	41.6%
Saint-Clair-les-Roches	444 871	671 449	226 578	50.9%
Le Péage-de-Roussillon	699 527	958 912	259 385	37.1%
Saint-Rambert-d'Albon	248 488	374 027	125 539	50.5%
Saint-Vallier sur Rhône	233 101	339 426	106 325	45.6%
Total gares	3 340 969	4 767 192	1 426 223	42.7%

Evolution de la fréquentation des gares TER du territoire des Rives du Rhône. Source : SNCF

Globalement, une utilisation des transports en commun urbains ou TER qui augmente sur les dernières années.

Concernant les gares TER :

Vienne et Le Péage-de-Roussillon sont les deux gares les plus fréquentées du territoire avec respectivement 2 063 036 et 958 912 voyageurs/an. Ce sont aussi elles qui sont desservies aujourd'hui par le plus de trains : 94 trains par jour pour la gare de Vienne et 54 trains pour la gare du Péage-de-Roussillon en 2022 (deux sens confondus).

Entre 2021 et 2023, toutes les gares du territoire des Rives du Rhône ont vu leur nombre d'utilisateurs augmenter, allant de 37 % de voyageurs en plus pour la gare du Péage-de-Roussillon à 51 % pour la gare de Saint-Clair-les-Roches.

Concernant les transports urbains :

L'augmentation continue de la fréquentation des réseaux témoigne de leur attractivité et de leur capacité à s'adapter aux besoins croissants de mobilité, grâce à des extensions ciblées et une amélioration des services. Ces évolutions renforcent l'accessibilité des différents pôles du territoire, soulignant l'importance d'une infrastructure de transport dynamique et réactive qui devient de plus en plus attractive.

Concernant les autres transports en commun du territoire :

Le transport à la demande est également pratiqué sur 3 intercommunalités : Vienne Condrieu Agglomération (L'va), Entre Bièvre et Rhône (Réseau le 37) et Annonay Rhône Agglo (CoqueliGO). Ces services ont un fonctionnement spécifique et sont plutôt destinés à des catégories restreintes de la population. Toutefois, on observe une augmentation de la fréquentation de ce type de service sur le territoire. À titre d'exemple, le transport à la demande proposé par la Navette L'va est passé de 7950 utilisateurs en 2021 à 17 236 en 2023. Pour le réseau CoqueliGO, le service de transport à la demande passe de 562 voyages en 2023 à 718 voyages en 2024.

Les réseaux départementaux et réseaux de transports scolaires ont des fréquences moindres et ne sont pas compétitifs par rapport à la voiture individuelle. A noter qu'au cours des dernières années, des lignes de départements ont été réduites ou supprimées, par exemple les lignes Condrieu-Givors et Condrieu-Vienne.

Indicateur T1e. Etat d'avancement des schémas cyclables des EPCI et des aménagements pour les cyclistes (km de linéaires aménagés, offre de stationnements sécurisés...).

Données utilisées pour l'indicateur T1e :

- *Etat d'avancement des schémas cyclables des EPCI et aménagements pour les cyclistes (Données EPCI)*

Les différents EPCI du territoire des Rives du Rhône s'impliquent majoritairement dans l'élaboration de schémas cyclables et réalisent de plus en plus d'aménagements en lien avec la pratique du vélo.

Entre Bièvre et Rhône a adopté en 2024 son Schéma Directeur Modes Doux. Ce schéma vise à aménager un réseau de pistes cyclables structurant d'intérêt communautaire permettant d'intégrer également la notion de « vélo utilitaire » suivant trois axes :

- Un axe cyclable Nord / Sud des Roches de Condrieu à Chanas (Axe 1)
- Deux axes cyclables structurants Est / Ouest ;
Le premier reliant Cour et Buis à Saint Alban du Rhône (Axe 2)
Le second Saint Barthélémy à Sablons (Axe 3)

Ce schéma doit aboutir à la mise en œuvre opérationnelle des aménagements cyclables retenus et à la déclinaison d'un programme pluriannuel de travaux. Plusieurs axes de développement sont mis en avant notamment la sécurisation des ronds-points et des traversées des grands axes routiers ainsi que l'aménagement des tronçons « St-Barthélémy-Beaurepaire » (fréquentation potentielle importante) et « Sablons-Chanas » (connexions des centres-bourgs avec axe 1 et ViaRhôna).

Sur un volet plus touristique et en lien avec les collectivités territoriales (Région, Département, EPCI), il convient de réfléchir à la valorisation de l'ancienne voie ferrée « Beaurepaire – St-Rambert d'Albon » comme voie verte et au futur tracé de la voie cycliste régionale des lacs.

En complément de la création d'infrastructures et de la sécurisation des déplacements en modes doux, la Communauté de communes doit également développer les services autour de la pratique du vélo. Cela peut passer par le fait de travailler sur l'apprentissage et la promotion du vélo au travers d'actions pédagogiques dans les écoles mais aussi par l'organisation d'ateliers de réparation vélo et surtout l'installation d'équipements de services.

Les utilisateurs des pistes cyclables d'Entre Bièvre et Rhône doivent pouvoir trouver sur le territoire les équipements nécessaires à la bonne pratique du vélo. Ainsi, le conseil local de développement a préconisé la mise en place de stationnements et d'équipements pour les vélos comme des arceaux vélos, des box sécurisés, des points de recharge pour vélos électriques, des stations de gonflage, des abris à vélos, des points de réparation, etc.

Le déploiement du label Accueil Vélo par l'office de tourisme d'Entre Bièvre et Rhône et le développement d'un service de location de vélos à assistance électrique sont aussi des pistes encouragées par le conseil local de développement.

Annonay Rhône Agglo est en cours d'élaboration de son schéma des mobilités afin d'améliorer les déplacements. Piloté par l'Agglomération à l'échelle des 29 communes membres, le document cadre a pour ambition d'encourager la pratique de la marche et du vélo pour les déplacements quotidiens.

L'intercommunalité de **Porte de DrômArdèche** poursuit son plan d'actions mobilité mis en place en 2023 (études gares, covoiturage, bourse aux permis, animation vélo) puisqu'elle est aujourd'hui en cours de réalisation de son schéma cyclable.

En 2024, Porte de DrômArdèche interroge de nouveau les habitants pour recenser leurs besoins en matière de mobilité cyclable. Toutes ces informations contribuent à définir les actions prioritaires à mener. Il en est ressorti une volonté de création d'aménagements sécurisés et de faciliter le stationnement (création de consignes et arceaux).

Le projet de la « Via Galaure » axe reliant Saint Vallier à Roybon, un tronçon long de 40 km de voie sécurisée fait débat quant à sa forme entre habitants, associations et décideurs.

Le Parc du Pilat et les Communautés de communes des Monts du Pilat et du **Pilat Rhodanien** ont engagé, au printemps 2023, une étude visant à l'élaboration d'un schéma directeur cyclable. L'objectif est d'identifier les axes prioritaires pour renforcer l'usage du vélo à vocation utilitaire. Cette étude combine à la fois des approches techniques (analyse des axes routiers, observation des déplacements des habitants et visiteurs...) et la prise en compte du point de vue des usagers du vélo.

La communauté de communes constate le faible équipement, qui plus est disparate, de son territoire en stationnements sécurisés pour vélos. Lorsqu'ils existent, ils relèvent de l'initiative isolée des communes ou d'établissements recevant du public (ex : établissements scolaires). Or il est admis que la présence démultipliée et répartie sur un territoire de points permettant de stationner son vélo de façon sécurisée encourage les déplacements des cyclistes du quotidien. Dans ce cadre-là, la communauté de communes s'engage à son initiative à étoffer l'offre de stationnements vélo présente sur son territoire par l'installation de 35 arceaux, représentant 70 places.

Pour la communauté de communes du **Val d'Ay**, l'obtention du label Accueil Vélo pour l'office de tourisme du Val d'Ay, lui permet d'accueillir toutes les clientèles venant de « Sur les Routes de l'Ardéchoise », de la « Grande Traversée de l'Ardèche à VTT », mais aussi depuis la Via Rhôna à Sarra, la Dolce Via à St Agrève ou Lamastre. Il est également possible de louer un vélo à assistance électrique afin d'arpenter de nombreux parcours au départ de Lalouvesc pour ainsi découvrir les mythiques Routes de l'Ardéchoise, la sublime boucle départementale La Panoramique ou encore vous rendre dans les villages voisins en sillonnant les vallées naturelles de l'Ay, du Doux ou encore la Cance.

Vienne Condrieu Agglomération a mis en place depuis 2010 une politique cyclable assez volontariste et a adopté en 2024 son schéma directeur vélo 2024-2035. On compte actuellement environ 45 kilomètres d'aménagements cyclables sur ce territoire, principalement le long d'un axe Nord-Sud en

lien avec la ViaRhôna et un peu plus de 450 arceaux principalement installés sur la rive gauche, un service de location de vélos auprès des particuliers et via les entreprises et environ 175 places de stationnement sécurisées et individuelles dans le centre-ville de Vienne (via des consignes en rez-de-chaussée d'immeubles, ou grâce à des box individuels sur le domaine public).

En tout en 2024 on compte 1 471 places sur l'ensemble du territoire de VCA avec une moyenne de 15-20 places / 1 000 habitants à Condrieu, Chonas-l'Ambellan, Loire-sur-Rhône, St-Romain-en-Gal, Seyssuel, Vienne et 9 communes sans stationnement arceaux recensé.

Exemple du stationnement en gare



	Vienne	Vienne-Estresin	Chasse-sur-Rhône
Nb places arceaux	50	6	/
Nb places box individuels	17	/	12
Nb places consigne collective	76	/	/
Total nb places	143	6	12
Nb voyageurs / an 2020	1 100 000 + gare routière	62 000	136 000
Potentiel (nb voy. / 300 jours * 9 % de part modale)	330 + potentiel gare routière	20	40

Source : Schéma directeur vélo 2024-2035

En 2024, 13 des 30 communes sont équipées d'aménagements cyclables et Vienne regroupe 32% des aménagements et 59% de ceux-ci sont situés sur la ViaRhôna.

Vienne Condrieu Agglomération propose également une offre touristique de location de vélos, disponibles à l'Office de Tourisme Cap'vélo. La communauté d'agglomération met à disposition 25 vélos urbains (dont 3 porte-bébés), 4 vélos enfants et 8 vélos électriques.

Sur l'année 2018, ce sont près de 1 200 vélos qui ont été loués, sur une durée moyenne de 2h30 à 2h45, pour une vingtaine de kilomètres parcourus. En parallèle, des systèmes de consignes vélos et bagages ont été installés au pavillon du tourisme.

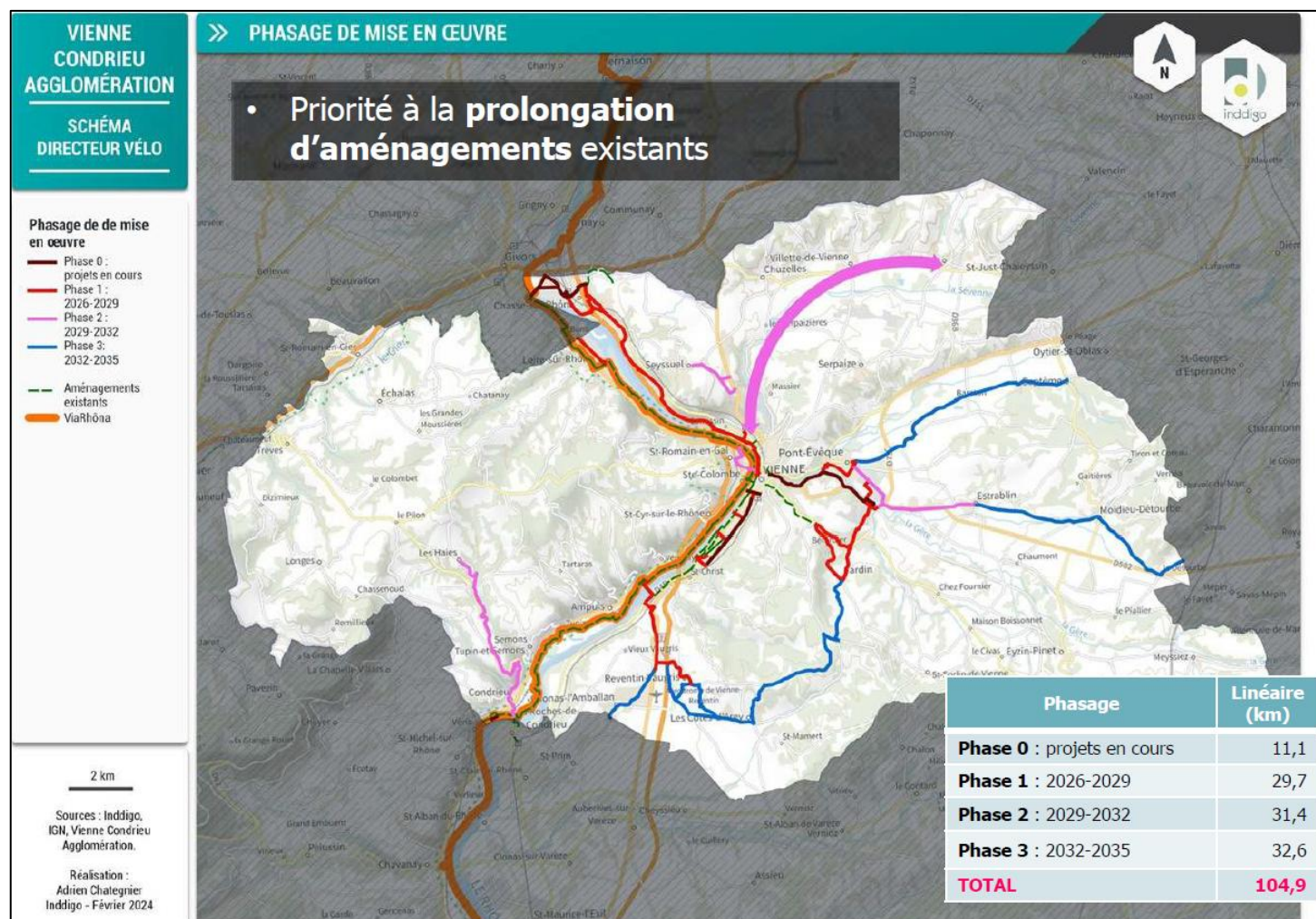
Récemment, des aménagements cyclables ont été réalisés, à l'image de la « Véloroute du futur », tronçon de 8 kilomètres sur le territoire qui regroupe des innovations en termes d'infrastructure et de services. Ce tronçon se veut innovant, en s'appuyant sur les nouvelles technologies en matière d'énergie, de services et de numérique.

Le schéma directeur vélo propose la création de différents axes cyclables tels que « Vienne-Chasse et Loire-sur-Rhône », « Pont-Evêque-Estrablin », « Pont-Evêque-Septème » afin de connecter le centre-ville de Vienne aux différents territoires de l'agglomération viennoise.

Phasage	Linéaire (km)
Phase 0 : projets engagés	11,1
Phase 1 : 2026-2029	29,7
Phase 2 : 2029-2032	31,4
Phase 3 : 2032-2035	32,6
Total	104,9

Source : Schéma directeur vélo 2024-2035

En 2025 c'est 11 km de linéaires cyclables qui devraient être livrés, puis le schéma directeur cyclable va s'étaler jusqu'en 2035 et comprendre 3 phases. Il prévoit l'achèvement de 29,7 km de linéaires cyclables en 2029, 31,4 km en 2032 et enfin 32,6 km en 2035 soit un total de 104,9 km d'ici 2035 sur le territoire de Vienne Condrieu Agglomération. Ce sont donc 17 nouvelles liaisons cyclables, en sus des tronçons existants qui vont voir le jour au cours des douze prochaines années soit à termes, près de 150 Km de linéaires cyclables.



L'agglomération de Vienne lance au 1er juillet 2025 son service de location longue durée de Vélos à Assistance Electrique (VAE) pour les habitants du territoire. Ce service est assuré par Fleeta, une entreprise viennoise. 50 vélos seront disponibles à la location dès le lancement puis jusqu'à 150 vélos à termes selon le succès du service. La durée de location peut aller de 3 à 6 ou 12 mois avec des prix attractifs (entre 35€ et 45€ par mois suivant la période de l'année désirée). Une plateforme web dédiée permettra de réserver, payer et prendre rendez-vous pour la livraison.

T2 : S'assurer de la réalisation des grandes infrastructures structurantes de mobilités inscrites dans le Scot.

Indicateur T2a. Etat d'avancement des demi-échangeurs (Reventin et Nord Drôme).

Indicateur T2b. Etat d'avancement des nouveaux franchissements du Rhône (Vienne et Sud Serrières) et des améliorations des franchissements modes doux (Saint-Vallier, Ampuis et Condrieu, Serrières).

Indicateur T2c. Etat d'avancement des contournements Sud et Nord Est d'Annonay et Nord de Vienne.

Indicateur T2d. Amélioration des infrastructures multimodales sur Inspira et le SIP de Loire-sur-Rhône.

Indicateur T2e. Evolution de la multimodalité pour le transport de marchandises.

Indicateur T2a. Etat d'avancement des demi-échangeurs (Reventin et Nord Drôme).

Données utilisées pour l'indicateur T2a :

-Collectivités et gestionnaires routes.

Le Scot identifie une liste d'infrastructures de transports majeures et structurantes à l'échelle du territoire qu'il conviendra de réaliser dans les prochaines années afin d'accompagner le projet de développement défini dans le Scot.

Réseau autoroutier : le Scot prévoit la création de 3 demi-échangeurs autoroutiers. Un au Sud de Vienne à Reventin-Vaugris et deux dans la Drôme sur Saint-Rambert-d'Albon et Saint-Barthélemy-de-Vals. Le demi-échangeur de Vienne Sud est actuellement en travaux pour une livraison prévue fin 2025. Pour les demi-échangeurs Nord Drôme, la DUP a été signée et la livraison est aujourd'hui envisagée en 2027.

Indicateur T2b. Etat d'avancement des nouveaux franchissements du Rhône (Vienne et Sud Serrières) et des améliorations des franchissements modes doux (Saint-Vallier, Ampuis et Condrieu, Serrières).

Données utilisées pour l'indicateur T2b :

-Collectivités et gestionnaires routes.

Nouveaux franchissements du Rhône : le franchissement du Rhône pour permettre les déplacements des habitants et des marchandises est un enjeu majeur du territoire. En effet, cela est aujourd'hui source de difficultés de circulation pour passer d'une rive à l'autre du Rhône. De plus, les ponts existants présentent des problèmes liés à leur ancienneté et les fermetures temporaires se sont multipliées ces dernières années (ponts de Chasse-sur-Rhône, Condrieu – les Roches, Serrières – Sablons, Andance – Andancette). Dans ce cadre, le Scot a identifié deux nouveaux ponts à réaliser : un franchissement dans le secteur de Vienne et un au Sud de Serrières. A ce jour, des premières études ont été réalisées mais aucun fuseau n'a été arrêté pour les deux projets.

Indicateur T2c. Etat d'avancement des contournements Sud et Nord Est d'Annonay et Nord de Vienne.

Données utilisées pour l'indicateur T2c :

-Collectivités et gestionnaires routes.

Contournements routiers d'agglomération : le Scot prévoit 3 contournements structurants d'agglomération : un au Nord de Vienne, un au Sud d'Annonay et un troisième au Nord-Est d'Annonay. Le contournement Nord de Vienne est aujourd'hui abandonné suite à une étude d'opportunité réalisée

par Vienne Condrieu Agglomération qui a conclu que sa réalisation n'apportait pas suffisamment de bénéfices pour la fluidité du trafic. Les deux contournements d'Annonay n'ont pas avancé à ce jour, notamment en raison de coûts de réalisation importants.

Indicateur T2d. Amélioration des infrastructures multimodales sur Inspira et le SIP de Loire-sur-Rhône.

Données utilisées pour l'indicateur T2d :

-Collectivités et gestionnaires routes.

-INSPIRA et SIP Loire-sur-Rhône

Améliorations des infrastructures multimodales d'Inspira et du SIP Loire-sur-Rhône : le Scot identifie les zones d'Inspira et de Loire sur Rhône comme sites économiques multimodaux majeurs du territoire et préconise l'implantation d'entreprises utilisant la multimodalité. Cet objectif passe notamment par l'amélioration de l'offre multimodale sur ces sites. Concernant Inspira : projet de barreau ferroviaire Sud. Le projet a reçu un avis favorable de la commission d'enquête publique fin 2024. De plus, des projets en lien avec le fluvial sont prévus par la CNR.

Concernant le SIP de Loire-sur-Rhône : pas d'améliorations prévues (aménagements existants suffisants à ce jour). En 2024, mise en place d'un AMI pour l'implantation de nouvelles entreprises sur le foncier CNR avec l'obligation de faire du report modal.

Indicateur T2e. Evolution de la multimodalité pour le transport de marchandises.

Données utilisées pour l'indicateur T2e :

-Collectivités et gestionnaires routes.

Réouverture de la ligne Saint-Rambert – Beaurepaire pour le fret marchandises. Des études d'opportunité ont été réalisées, notamment dans le cadre du GPRA Rhône Médiann. Mais aucun opérateur ne s'est positionné à ce jour et les entreprises sur Beaurepaire se sont réorganisées quant à l'organisation des flux de marchandises par le routier. La situation est aujourd'hui très défavorable et des réflexions sont en cours pour transformer la voie ferrée en voie verte.