

Actu locale | Vienne

VIENNE CONDRIEU AGGLOMÉRATION

Notre dossier transport : est-ce que le plan de mobilité est assez ambitieux ?

Édith Rivoire et Tim Buisson



Le plan de mobilité vise à réduire la part des déplacements en voiture notamment au profit du vélo et des transports en commun à l'horizon 2031. Photo d'archives Le DL /Tim Buisson

Après notre série d'articles sur différents moyens de transport (bus, vélo, train, voiture) utilisés dans Vienne Condrieu Agglomération pour des trajets quotidiens, le dernier volet de notre dossier est consacré au plan de mobilité, un document capital qui détermine la feuille de route des modes de déplacement sur le territoire de l'Agglo.

Le plan de mobilité vise à répondre à 11 objectifs pour faciliter les mobilités au sein d'un territoire tout en diminuant le trafic automobile et en développant les autres modes de transport. Le tout à l'horizon 2031.

• **Le vélo : un objectif de 2,6 % de déplacements dans l'agglo en 2031**

Est-ce un seuil suffisant quand on sait que l'Ademe fixe un objectif de 9 % de déplacements à vélo sur le territoire national... en 2025 ? « C'est modeste, concède le vice-président chargé des transports et de la mobilité à Vienne Condrieu Agglomération, Nicolas Hyvernât. Mais c'est tripler les usages (de 0,7 % en 2015 à 2,6 % en 2031). On part de loin. La ville est contrainte de par sa topographie et son réseau routier mais on avance. » Et de citer les aménagements en cours ou à venir : le cours Brillier, l'avenue Général-Leclerc, la [halte fluviale](#) ... Les études pour

relier Vienne aux communes de la Sévenne via la route de Leveau vont commencer en fin d'année.

La collectivité s'est dotée d'un Schéma directeur vélo (2024-2035) dont le budget s'élève à 25 millions d'euros pour développer les infrastructures, les services vélo... À ce sujet, une [nouvelle consigne](#) de 50 places va voir le jour rue de Bourgogne et celle place Charles-de-Gaulle va être agrandie avec 32 nouveaux emplacements. Un nombre déjà insuffisant puisque la liste d'attente compte 100 demandes... « Il y a une évolution des mentalités sur le sujet. Les gens veulent passer aux modes doux », souligne Nicolas Hyvernât. À charge de la collectivité de suivre le rythme des usagers.

• Le bus : atteindre les 10 %

La nouvelle délégation de service public (DSP) Transports et mobilités est entrée en vigueur [le 1^{er} septembre 2022](#). La fréquence, les horaires et les tracés ont été repensés à cette occasion, avec une nette amélioration pour les usagers. Un point souligné par [Ruben Sargsyan](#), le Viennois que nous avons rencontré dans le cadre de notre dossier. Le nouveau réseau de bus est composé de huit lignes régulières. « Il faut encore qu'on affine notre offre et qu'on travaille sur la billettique », explique Nicolas Hyvernât.

En revanche, la gratuité n'est pas à l'ordre du jour. « Les gens prendraient le bus pour faire un arrêt, ça dissuaderait de se déplacer à pied. » Pour la collectivité, ce serait aussi une perte de recettes : « Soit c'est l'utilisateur qui paie, soit c'est le contribuable. »

L'élus rappelle que la gratuité s'applique déjà pour les propriétaires de véhicules qui ne peuvent pas circuler lors des pics de pollution, mais aussi pour les scolaires. « C'est un public qu'on veut habituer aux transports en commun. »

• La voiture : réduire son usage à 41 %

L'augmentation des modes alternatifs va forcément faire baisser le nombre de déplacements en voiture. Pour autant, le chiffre reste élevé avec « une culture de la voiture » identifiée sur le territoire. Et un trafic dense comme l'avait montré notre témoin, [Marie Duranton](#). « Sur l'agglomération, le taux d'équipement est de l'ordre de 1,42 voiture/ménage et le taux de motorisation de l'ordre de 89 % de la population. »

Reste que l'agglomération voit se développer le covoiturage de manière exponentielle avec Blablacar daily ainsi que l'autopartage.

• Le train : un atout à développer

Le train n'est pas une compétence de l'agglomération mais de la Région. Rames surchargées, retards, annulations... La circulation sur la ligne de TER Avignon-Valence-Lyon est difficile pour

les usagers quotidiens. Depuis septembre dernier, la situation s'est [un peu améliorée](#). Dix nouvelles rames ont été ajoutées et neuf autres devraient être mises en place dans la région d'ici 2026, en priorité sur le même tronçon. Mais depuis 2019, la fréquentation sur la ligne est en hausse de 25 %. Malgré les nouvelles rames, cela reste insuffisant pour les usagers. Qui attendent avec impatience le fameux RER à la lyonnaise.

