

COMPTE-RENDU DE LA RENCONTRE DU VENREDI 30 MARS (SEMAINE DU DEVELOPPEMENT DURABLE 2007)

SE DEPLACER AUTREMENT...



Maison
de l'architecture
de la Drôme



caue



Rhône Alpes



LE DEPARTEMENT

PROGRAMME

■ Introduction de la matinée

■ Réalisations et pratiques aujourd'hui

- La promenade de l'Eyrieux
- La coulée verte de Saint-paul trois châteaux
- Le pédibus.vélobus de Romans
- Le PDE de ST Microélectronics

■ 3 tables rondes successives pour approfondir le thème

- Urbanisme et déplacements, deux thèmes intrinsèquement liés
- La voiture encore dominante mais des alternatives pour l'utiliser raisonnablement
- Les circulations douces, un vrai potentiel pour les trajets locaux et le tourisme

INTRODUCTION DE LA MATINEE

La matinée est introduite par le discours de Henri Masse, préfet de la Drôme, portant sur le développement durable. Jean-Yves Latournerie et Hélène Blanchard, respectivement préfet de l'Ardèche et représentante de la région Rhône-Alpes (vice-présidente déléguée à l'environnement et à la prévention des risques) lui font suite. Enfin Denise Rey-Huet, présidente de ADQE, clôture cette cérémonie avant de laisser place au déroulement de la matinée.



Jacques Ebel (ADIL 26), en guise d'introduction, présente les relations domicile travail dans la Drôme.

Relations domicile travail dans la Drôme.

Quelques chiffres

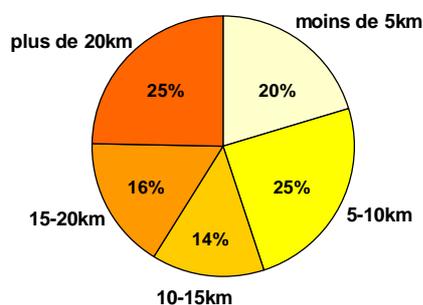
Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, selon les informations fournies par les entreprises, correspondent à 1/3 des déplacements routiers.

En Drôme, 65% des salariés ne travaillent pas dans la commune où ils résident. Les lieux de résidence et de travail étaient en moyenne, dans la Drôme, distants de 17,4 km en 2004 (contre 17,8 km en 1999, soit un chiffre stable).

Pourtant, sur ces 5 ans, le cumul des distances domicile travail a considérablement augmenté (il est passé en 5 ans de 172 000 km/jour/an à 213 000 km dans la vallée de la Drome par exemple). Cette hausse s'explique par une multiplication de ces trajets, l'« effet navette ». Cette répétition des trajets est notamment observable dans le nord et l'est de la Drôme, avec une augmentation des distances cumulées de 25 à 43% dans ces parties du département sur les cinq dernières années.

La répartition de la population dans un département comme la Drôme donne une dispersion des lieux de résidence et une dissociation de plus en plus forte avec le lieu de travail. L'étude « se déplacer autrement... » trouve dans ces trajets répétés un champ d'action large, où la marge de progression semble importante.

Distance domicile-travail des navetteurs travaillant à Valence



REALISATIONS ET PRATIQUES D'AUJOURD'HUI

1. « La promenade de l'Eyrieux »

Présentation réalisée par Jean-Louis CIVAT, maire de Saint-laurent du pape (07) et Pascal Pierron, maître d'œuvre.

La promenade de l'Eyrieux est la réhabilitation de l'ancienne voie CFD sur 14 km.

Initialement, il était seulement prévu la mise en place de protections et de gardes-corps dans une zone difficile à sécuriser, présentant des aplombs de 20 à 25 mètres.

Il n'était cependant pas possible d'obtenir des subventions de l'état pour un projet qui s'axait seulement sur la sécurisation.

L'idée de réhabiliter l'ancien CFD en itinéraire « doux et sécurisé » est venue en élaborant la possibilité de relier ce chemin au « Léman à la mer », une piste cyclable de découverte et de promotion de la vallée du Rhône.



Principe

« La promenade de l'Eyrieux » est donc un projet de voie partagée, entre les personnes (elle se destine à la fois aux locaux et aux visiteurs souhaitant découvrir la vallée), et entre les pratiques (elle est prévue pour accueillir à la fois des cyclistes, des cavaliers ou encore des promeneurs et des tracteurs).

Conception

Tout d'abord, la conception de la promenade doit se faire en prenant en compte les différents types d'utilisateurs.

La promenade, et plus précisément les garde-corps de sécurisation qui sont installés, ne sont pas soumis à la norme des bâtiments, ce qui permet de ne pas avoir de contraintes d'installation et de caractéristiques de ces garde-corps (hauteur et résistance notamment). Ils sont donc conçus en acier brut CORTEN (meilleure durabilité que le bois) découpé au laser.

Valorisation

Ces garde-corps sont utilisés comme supports d'information pour les différents utilisateurs de l'ancien CFD. On trouve dessus des informations concernant la faune et la flore locale, et la signalisation homogénéisée de l'itinéraire. Une recherche de plus value esthétique permet enfin au site d'être un véritable lieu de promenade et de vie.

Projet évolutif

Les 14 km ouverts sont appelés à terme à s'allonger, pour serpenter la vallée vers le pays de Lamastre.

Le projet conserve la possibilité de relier la promenade de l'Eyrieux à l'itinéraire de vélotourisme « du Léman à la mer ».

Problèmes rencontrés

La maîtrise d'ouvrage a été prise en charge par les communes et communautés de communes intégrées au projet, celles-ci n'ayant pas trouvé de syndicat d'aide pour « porter » un projet de vallée. Une assistance technique est cependant assurée par le Syndicat Eyrieux Clair.

2. La coulée verte : Saint-Paul trois châteaux

Présentation réalisée par Michel SEUX, adjoint au maire de Saint-Paul Trois Châteaux (26), responsable de la sécurité et de l'environnement.

Le projet de coulée verte est initié par de nombreuses réclamations des habitants auprès des élus, concernant la vitesse excessive des voitures et le manque de places de parking.

Les premières modifications apportées sont la mise en place de ralentisseurs et un rétrécissement de la chaussée pour limiter la vitesse des voitures, ainsi que la construction de voies cyclables, rendues le plus visible possible (sensibilisation de la population aux modes de transport doux).



Objectifs de la coulée verte

Initialement le projet était de relier 2 écoles de Saint-Paul trois châteaux, et d'encourager ainsi les modes de déplacement doux. Aujourd'hui la coulée verte offre la possibilité de traverser Saint-paul trois châteaux au calme et en sécurité pour les plus jeunes, sans circulation automobile, reliant 3 écoles, 2 installations sportives, 1 collège ou encore 2 supermarchés, pour au final prêter de 3km d'itinéraire.

Valorisation

Un verger et une plantation aromatique permettent de mettre en valeur les abords de la coulée verte.

Résultats

Aujourd'hui les apports de la coulée verte sont « quantifiables ». On dénombre par exemple pour chaque école une cinquantaine d'enfants venant à vélo contre une dizaine par école avant la construction des nouveaux aménagements. De même, le nombre de vélos au collège a plus que doublé (environ 200 contre 80 auparavant).

Projet évolutif

Il est envisagé de prolonger la coulée verte hors de Saint-paul trois châteaux, vers Pierrelatte d'un côté et Nyons de l'autre.

3. Pédibus de romans

Présentation réalisée par Anne-Cécile FOUVET, chargé de mission développement durable à la ville de Romans-sur-Isère, accompagnée d'un parent d'élève.

Le pédibus de Romans est un projet qui s'inscrit dans le plan de déplacement des établissements scolaires (PDES). Il s'agit à la fois d'une démarche écologique et sécuritaire, reposant sur la volonté et l'investissement des parents d'élèves.

Objectifs

- Réduire la dépendance à l'automobile
 - à Romans, 1/3 des élèves habitent à moins de 750 mètres de leur école et pourtant 70% des élèves viennent en voiture
 - ces déplacements (domicile - école) cumulés représentent 5000km/jour, soit 1 tonne de CO2 par jour
- Pacifier les abords des écoles

Projet porté par les acteurs

Le pédibus repose sur les disponibilités, le volontariat (pour l'encadrement du pédibus/vélobus) et l'organisation des parents d'élèves. Constitués en groupes de travail, ils assurent la reconnaissance des itinéraires, le calcul des horaires ou encore mènent une réflexion sur la matérialisation des arrêts.

Soutien de la mairie

La mairie s'est elle aussi engagée dans ce programme de transport en commun doux :

- Fourniture de matériel : mise en place de garages à vélo, fourniture de gilets et bandeaux fluorescents
- Sécurisation des abords des écoles
- Motivation des élèves/ communication autour du pédibus (visuels, journal de liaison diffusé aux écoles)
- Formation des usagers à la pratique du vélo au milieu de la circulation routière (formation, parcours d'apprentissage)



PÉDIBUS-VÉLOBUS
INFO

LETTRE ELECTRONIQUE N° 1 JANVIER 2007 page 1

Agir pour les déplacements doux

Un sondage effectué à l'école Jean Rostand en mars 2006 montrait que 72% des enfants venaient le plus souvent à l'école en voiture... La plupart pourtant n'hésitent pas loin de leur école.

De schéma « parents-taxi/parents-colis » n'est bon ni pour nos enfants, ni pour notre environnement.

Pour rendre la ville et les abords de l'école plus agréables et pour que chacun puisse agir à son niveau contre le réchauffement climatique, la Ville de Romans invite les parents et les enseignants à agir ensemble pour redécouvrir le plaisir et les bienfaits de se rendre à l'école à pied ou à vélo.

Pour accompagner votre démarche, la Ville de Romans vous apporte un soutien technique et vous fournit du matériel (gilets fluorescents, plans du quartier, film de présentation d'un pédibus...)

Nous vous invitons donc à embolter le pas des écoles déjà engagées.

Jean-Marie Chossion
Conseiller municipal délégué aux transports

Qu'est-ce qu'un pédibus ?

Un pédibus est un groupe d'écoliers, conduit par des adultes bénévoles, effectuant le trajet des zones d'habitations jusqu'à l'école à pied. Comme un autobus, le pédibus emprunte un itinéraire précis à des horaires fixes. Il est conçu pour être rapide et direct, mais en privilégiant toujours la sécurité des parcours. Les élèves et les adultes inscrits au pédibus signent une convention qui dicte les règles à suivre.

Afin d'organiser un Pédibus ou Vélobus, il convient de suivre quelques étapes incontournables :

- constitution d'un groupe de travail (parents, associations de parents, équipe pédagogique, municipalité) ;
- réalisation d'un diagnostic par un questionnaire afin de connaître les habitudes de déplacements des familles ;
- choix des actions les mieux adaptées ;
- et... ACTION !!!!!

CA L'ONNE BELLE JUNE NOT
PÉDIBUS ÉTRE ORCÉES
DANS LES ÉPOURTEILLAGES
...DONT SE MÉNE...

À C'ÉPOQUE MI PÉDIBUS,
C'EST DIMANCHE ! ELLES
SE COUPENT LES BRAS
AU MOYEN D'EL...

« Je vais à l'école à pied »

Les enfants préfèrent se rendre à leur école en cheminant à pied, surtout lorsqu'ils sont accompagnés par leurs camarades de classe. Ils ont raison car cela est bénéfique à tous les égards.

Le pédibus a la bénédiction des enseignants qui trouvent les élèves plus réceptifs une fois réveillés par une bonne marche à pied. Les intéressés aiment quant à eux se promener avec leurs copains.

Les fans du système vantent ses multiples bienfaits : **activité physique, éducation routière, socialisation des enfants**, mais aussi gain de temps (chaque famille gère entre 5 et 20 trajets d'école par semaine), et en bonus le pédibus permet de diminuer l'usage de la voiture, c'est bon pour l'environnement et pour la sécurité aux abords des écoles.

Env. avant pour Le PÉDIBUS et à bientôt pour le VELOBUS !

MELLEURS VOTELX 2007



La ville de ROMANS

3. PDE ST Microelectronics

Présentation réalisée par Pascale POBLET, chef de projet PDE au sein de ST Microélectronics (Grenoble, 38)

En analysant les données de déplacement de ses employés, ST Microélectronics s'est lancé dans l'instauration d'un Plan de Déplacement d'Entreprise. Basé sur la communication et l'éducation, il vise à encourager les employés à utiliser les transports alternatifs pour se rendre sur leur lieu de travail.



Données initiales

Suite à une forte croissance des effectifs de ST Microélectronics (1100 employés en 1990, 2300 en 2007), l'entreprise connaît des problèmes pour le parking de l'ensemble des véhicules des employés.

- 40% de l'énergie utilisée par le site est consommée dans les déplacements.
- 60% des salariés habitent Grenoble (le site est dans Grenoble)
- Le site est situé à 1,5 km de la gare, et pourtant $\frac{3}{4}$ des salariés viennent seuls en voiture

Objectifs

Le PDE mis en place par l'entreprise s'organise par cycle de 5 ans. Pour les 5 premières années, l'objectif a été fixé à 50% des employés qui utilisent les transports alternatifs pour se rendre sur leur lieu de travail.

Actions

- Transports en commun :

Mise en place de navettes gratuites pour les salariés entre la gare et le site de l'entreprise. Cette ligne, initialement réservée aux employés de ST Microélectronics, a été reprise par les transports de l'agglomération grenobloise.

Les titres de transport sont pris en charge à 80% par l'entreprise pour les employés

- Aide à l'utilisation des vélos :

ST Microélectronics met à disposition des « kit vélo », composés d'équipements de protection contre la pluie ou encore de bandeaux réfléchissants.

Un service d'entretien des vélos est également proposé aux usagers de ST Microélectronics

- Développement des services de proximité (restauration à la pause déjeuner, service de poste par exemple), pour limiter les trajets de journée
- Encouragement aux déplacements en commun : le parking de ST Microélectronics, dont la capacité n'est pas suffisante pour accueillir l'ensemble du trafic que peut engendrer l'entreprise, a été organisé de telle manière que les places les plus proches sont réservées au covoiturage.

ST Microelectronics a réduit son activité à 2 sites (initialement 4) et a mis en service des navettes entre ces deux sites (limiter les déplacements inter-sites)

Résultats

L'objectif de 50 % d'utilisateurs des transports alternatifs pour se rendre sur le lieu de travail a été atteint sur les 5 ans fixés.

L'objectif pour le cycle suivant (2005-2010) est d'atteindre 60% d'utilisateurs

3 TABLES RONDES POUR APPROFONDIR LE THEME

1. Urbanisme et déplacements, deux thèmes intrinsèquement liés

Patrice GORCE

Henri BERTHOLET, président de ROVALTAIN

Géraldine BIAU, chef de projet habitat, urbanisme et construction au CETE de Lyon

Laurent COGERINO, chargé de mission développement durable et éco-mobilité à Rhônalénergie Environnement

Pour bien comprendre les liens entre les déplacements et l'urbanisme, il est tout d'abord important de répondre à la question : pourquoi prend-t-on sa voiture ? Si l'on admet que l'usage abusif de l'automobile de nos jours est du à un souci de confort et à une nécessité, il est alors clair que des efforts en matière d'urbanisme pourront aider à réduire cette notion de nécessité.

Le développement durable se décline en trois caractéristiques : l'économique, le social et l'environnement. Les modes de déplacements doux, se doivent d'intégrer ces trois caractéristiques, tout comme l'urbanisme (Catégorisation économique et sociale de l'espace par exemple)

La conception même des villes ne permet pas, aujourd'hui, d'avoir un réseau de transports en commun présentant suffisamment de souplesse pour répondre aux besoins de chacun. Alors qu'il semble déjà difficile d'avoir une couverture élargie des zones urbaines par les réseaux de transports (« comment couvrir une surface avec des lignes ? »), les modes de déplacement se heurtent à un étalement urbain de plus en plus important.

Comment est-il possible de réduire ces contraintes pour rendre plus attractifs les déplacements doux ?

- Réduire les distances pour réduire les déplacements → densifier les villes
- Diversifier les fonctions de la ville (ensemble des services, développer l'aspect loisir, proposer des aménagements de qualité des espaces publics pour retrouver des lieux d'échanges sociaux.)
- Développement d'Internet : réduit la nécessité de certains déplacements du quotidien
- Rendre les transports en commun séduisants et attractifs (coût et couverture maximale de terrain)
- Les collectivités doivent montrer l'exemple → orientation des aides (subventions pour les aides au logement en centre ville pour les jeunes ménages par exemple)
- Faciliter l'utilisation des déplacements doux (travailler sur la continuité piétonne, cyclable...)

Quoiqu'il en soit, il est important de travailler dans le sens de l'éducation des populations, et non pas vers un découragement par la contrainte.

Le thème des déplacements est un problème général de notre monde, non spécifique à un espace spécifique, ne serait-ce que par son aspect polluant (« la pollution n'a pas de frontières de déplacement »). Il est tout donc important de mener une réflexion globale pour ensuite agir localement. Il sera ainsi possible d'avoir une approche uniformisée du problème, de conserver une continuité dans la promotion des déplacements doux quels qu'ils soient, d'offrir un meilleur service plus attractif.

Pour mettre en place cette démarche, les collectivités disposent de l'ensemble des documents d'urbanisme :

- SCOT (schémas de cohérence territoriaux)
- PLU (Plan local d'Urbanisme, obligatoire pour les plus grandes villes, accessibles et conseillé pour les autres)
- Projet de quartier
- Plan de déplacements urbains
- ...

2. La voiture encore dominante mais des alternatives pour l'utiliser raisonnablement

Bernard CUSENIER, Service transports du Département de la Drôme,

Roland RIESS, Caisse Régionale d'Assurance Maladie Rhône-Alpes

Jean-Marc DELORME, ECOVOITURONS

Daniel DOMINGO, Auto-Stop Participatif

Pascal POBLET, ST Microélectronics

Pour développer des utilisations parallèles à « l'autosolisme », il est important d'en faciliter l'approche à des usagers potentiels. Aujourd'hui, et particulièrement dans les milieux ruraux comme la Drôme-Ardèche, les gens semblent prêt à envisager l'autostop ou le covoiturage comme moyen de déplacement stable, mais ne franchissent pas pour l'instant le pas. Il paraît donc important de les encourager dans ce sens, en les rassurant, en régularisant et en officialisant ces modes de transports, tout en limitant les contraintes.



Pour cela :

- Sensibiliser les instances pour « officialiser » le covoiturage
- Mettre en place des transports en commun plus réguliers
- Faciliter l'approche de ces nouveaux déplacements (points de rendez-vous fixes et reconnaissables)
- Mettre en relation les gens et ne pas systématiser (ne pas donner un caractère obligatoire au covoiturage, mais une notion de service)
- Utiliser Internet pour favoriser cette organisation

Des systèmes de covoiturage peuvent également être envisagés dans les PDE d'entreprises (exemple : ST Microelectronics, à Grenoble)

- Mettre en place les structures avant d'encourager au covoiturage (il est important que tout soit opérationnel dès le lancement de la campagne de covoiturage)
- Encourager la démarche de PDE (une participation financière des collectivités à la mise en place de ces PDE faciliterait l'engagement des entreprises)

Le covoiturage présente enfin une vertu sociale de communication, de partage et d'échange en voyageant à plusieurs...

3. Les circulations douces, un vrai potentiel pour les trajets locaux et le tourisme

Mr SYLVESTRE

Jean-Marie CHOSSON, Conseiller municipal de Romans délégué aux transports,

Patrick LART, Conseiller municipal de Bourg-les-Valence délégué à l'environnement,

Albert CESSIEUX, relais Drôme AF3V/Association Française Véloroutes et Voies Vertes

Jean-Louis CIVAT, Maire de Saint-Laurent du Pape

Michel SEUX, Adjoint au maire de Saint Paul-Trois-Châteaux

Les circulations douces sont une alternative au transport autoroutier. C'est également une approche touristique intéressante pour les zones rurales (écotourisme). Il semble cependant impératif d'adapter les infrastructures à ces nouveaux modes de déplacement, et faciliter ainsi leur emploi :

Sécurisation des itinéraires cyclables → continuité des parcours, accotements et revêtements des sols adaptés au vélo, mettre des entrées et sorties pour les vélo sur les giratoires...

Les pouvoirs publics ont un rôle à jouer dans le développement des transports doux. Il est important que les collectivités appuient, facilitent et développent les initiatives individuelles, en soutenant toutes les alternatives à l'automobile (et pas seulement les transports en commun)

Cette cohérence entre les modes de déplacement, qu'ils soient doux, en commun ou individuels s'organise à des échelles larges : exemple de la ville de Romans.

Schéma directeur d'aménagement recyclable (SDAC): ville de Romans. L'objectif du SDAC (l'aménagement progressif d'un itinéraire cyclable) s'inscrit dans la durée. Le SDAC comprend l'ensemble des modifications de voirie qui doivent être à terme opérées sur la ville de Romans. Dès que des travaux de voirie sont envisagés, une consultation rapide du SDAC permet de connaître les projets en terme de développement des infrastructures destinées aux vélos, et d'associer les modes doux de déplacement aux modifications apportées. Tous les travaux

prennent désormais en compte les déplacements alternatifs. Il s'agit donc d'une évolution automatique et continue.

La création de voies vertes (exemple : Saint-Paul trois châteaux) ou d'itinéraires d'écotourisme (« Léman a la mer » et « promenade de l'Eyrieux ») sont enfin d'excellents modes de promotion des transports alternatifs, mais également du potentiel touristique d'une région. Ces initiatives nécessitent cependant encore une fois l'implication totale des collectivités dans la mise à disposition d'infrastructures de sécurité et de loisirs encourageantes pour l'utilisateur.