



*autosBus*  
moins de voitures autour des villes



Bourg, le 13/10/2016

***Avis sur le projet de modification  
du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Bourg-Bresse-Revermont  
remis au nom du Collectif autosBus.***

Le collectif autosBus (Collectif de réflexion sur le covoiturage périurbain - <https://autosbus.org>) est un groupe de citoyens qui habitent dans un rayon de 30 km autour de Bourg-en-Bresse et qui font la promotion de l'écomobilité pour leurs déplacements entre la ville et la campagne. Il s'agit d'éviter la voiture en solo, par exemple en utilisant les transports collectifs, le vélo, le covoiturage, l'autostop ou l'autopartage.

En rapport avec l'objet de nos travaux, cet avis porte sur tout ce qui concerne les déplacements dans le Document d'orientations et d'objectifs (DOO) et dans le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

***Des intentions qu'il convient de saluer***

Tout d'abord, nous exprimons une avis très favorable sur les intentions affichées dans le dossier en ce qui concerne l'augmentation de la part des transports collectifs et des autres alternatives à la voiture en solo.

Une première liste d'intentions peut se résumer ainsi : concentrer la construction le long de quelques lignes de transport en commun à rendre très performantes afin de réduire le trafic automobile et donc les émissions de gaz à effet de serre. Voici ce que nous avons relevé :

- Encourager la réduction des consommations d'énergie fossile et favoriser la mutation du secteur des transports qui absorbe 35% de la consommation d'énergie finale du territoire, notamment par la réduction du trafic automobile (PADD p39).
- Choisir un développement limitant les émissions de gaz à effet de serre en articulant urbanisation et transports (PADD p2).
- Maîtriser les besoins en déplacement qui vont être générés par l'accroissement de la population et de l'activité économique. Promouvoir un modèle de développement basé sur la cohérence entre l'urbanisation et l'offre de transport. Prioriser les développements urbains là où des transports efficaces existent ou peuvent se développer et limiter la croissance urbaine dans les secteurs dont la desserte est insuffisante et non envisageable à long terme (PADD p19).
- Répartir la croissance démographique pour que l'agglomération burgienne et les pôles structurants atteignent une taille critique permettant d'assurer ... l'organisation des transports publics, leur optimisation et leur développement (PADD p 17).
- Mettre en place progressivement des transports collectifs très performants sur des lignes fortes centrées sur Bourg-en-Bresse (DOO p13). Dans les pôles structurants (Montrevel, Vonnas, Ceyzériat et St Etienne-du-Bois-Val-Revermont) privilégier les liens en transport en commun avec l'agglomération burgienne (PADD p14). Dans les pôles structurants, rechercher une desserte à la demi-heure aux heures de pointe pour répondre aux besoins de déplacement de type pendulaire (PADD p20).
- Mettre en oeuvre de sites propres réservés aux bus tout particulièrement aux croisements des routes départementales et de la rocade pour garantir la performance du système de transport public (PADD p22).

- Faciliter l'usage des transports en commun grâce aux technologies de l'information et de la communication (PADD p20).
- Offrir pour tout le territoire des rabattements sur les lignes principales par la mise en place de systèmes de transport alternatifs comme les modes doux (DOO p12).
- Gérer de façon stricte le stationnement en centre-ville pour permettre le report modal vers les transports publics et préserver des aires de stationnement à proximité des gares et des points d'arrêts des cars sur l'ensemble du territoire (PADD p 22).
- Créer des services de transport à la demande pour pallier le faible niveau de desserte des plus petites communes et garantir une offre de transports aux populations captives (PADD p20).
- Augmenter la part des distances parcourues en transports en commun à 8% en 2030 contre une part modale de 3,1% estimée dans la situation de référence (PADD p20).

Une seconde liste d'intentions consiste à promouvoir les mobilités alternatives sur tout le territoire du SCoT. Voici ce que nous avons relevé :

- Faciliter l'usage de modes alternatifs tels que le covoiturage, l'autopartage et l'autostop sécurisé en développant des outils et des équipements adaptés (DOO p12). Soutenir le covoiturage, via le développement d'aires dédiées, en cohérence avec les aménagements routiers (PADD p22).
- Prendre des mesures de sauvegarde telles que des emplacements réservés pour la réalisation d'itinéraires piétons et cyclables (PADD p20).
- Développer l'intermodalité avec la mise en place de parkings relais ou d'aires de stationnement aux abords des gares et des points d'arrêts des cars (PADD p20).
- Élaborer un schéma directeur des modes doux avec l'objectif que ces modes représentent 10% des distances parcourues dans le territoire du SCoT (PADD p21).

### *Mais des intentions peu cohérentes*

Comme on vient de le voir, le projet de SCoT accorde une place importante à l'articulation des nouvelles constructions et des lignes de transport collectif fortement améliorées. Un souhait affiché (PADD p 20) est que la part des distances parcourues en transport en commun augmente de 3,1% à 8% en 2030. Un autre objectif plus modeste est que la part modale des transports en commun atteigne 5% en 2030 (DOO p12). Revenons sur ce second objectif qui nous semble dériver de l'Etude d'amélioration des dessertes en transports collectifs du bassin de Bourg-en-Bresse (TTK, 2013), étude dont nous savons gré au Syndicat Mixte Bourg-Bresse-Revermont d'avoir pu consulter. En effet, dans le 'scénario cible' de cette étude (p 97-98), la part des transports collectifs passe de 2,8% en 2009 à 5,2% en 2030. Après avoir fait une analyse approfondie de ce scénario, nous avons estimé que ces chiffres globaux recouvrent en fait deux volets très contrastés : la part des TC dans la mobilité urbaine passerait de 6% à 12% mais pour ce qui est de la mobilité périphérique elle passerait de 0,7% à 1,4% seulement<sup>1</sup>, alors même que des hypothèses assez optimistes étaient faites sur l'amélioration des services et de la fréquentation. Dans ce scénario, le nombre de déplacements en transports collectifs passerait de 1000 à 2000 par jour en périphérie de Bourg.

Examinons maintenant le projet de SCoT. Il ambitionne de mettre en place des transports collectifs très performants entre la ville centre et les pôles structurants de Montrevel, Vonnas, Ceyzériat et St Etienne-du-Bois-Val-Revermont. En parallèle, ces pôles structurants devraient voir leur population augmenter légèrement plus vite que les communes rurales (1,2% au lieu de 0,9%). Nous estimons qu'aujourd'hui, environ 60 000 habitants résident en périphérie. Selon le projet de SCoT (PADD p17) la population de la périphérie devrait passer à terme à 80 000 habitants parmi lesquels nous estimons qu'environ 10 000 résideront au voisinage des lignes à haute performance offrant une véritable alternative à la voiture. Ces 10 000 habitants feront environ 15 000 déplacements par jour sur les routes d'accès à la ville, dans un sens ou dans l'autre. Une estimation optimiste est que les lignes performantes capteront 10 % des déplacements des riverains. Ces lignes devraient donc permettre d'augmenter le nombre de déplacements en transport collectif d'environ 1500 par jour, ce qui est un peu mieux que le scénario cité plus haut.

---

<sup>1</sup> autosBus (2015) Transports collectifs et écomobilité autour de Bourg-en-Bresse  
[https://www.autosbus.org/sites/default/files/Bourg\\_TC,P20150709\\_0.pdf](https://www.autosbus.org/sites/default/files/Bourg_TC,P20150709_0.pdf)

Dans le même temps, l'augmentation générale de la population périphérique, y compris les 10 000 habitants supplémentaires des communes rurales, aura conduit à augmenter le nombre de déplacements automobiles de l'ordre 25 000 par jour. Nous pensons donc que le SCoT, malgré une intention affichée de réduire le trafic automobile et les émissions de gaz à effet de serre va au contraire les augmenter de façon massive. Nous pouvons évidemment nous tromper dans nos estimations mais les chiffres sont tellement parlants que notre conclusion a toutes les chances de rester juste : les intentions affichées par le SCoT en matière de limitation des émissions de gaz à effet de serre ne sont pas cohérentes.

### ***Un véritable scénario alternatif est indispensable***

Dans la première couronne des 10 km autour du centre, le développement du vélo est une alternative crédible à la voiture pour une bonne partie de la population à condition que les itinéraires soient sécurisés. Que faire pour la couronne des 10-25 km, celle qui génère le plus grand nombre de véhicules \* kilomètres ?

Dans une étude récente<sup>2</sup>, nous avons estimé que les objectifs nationaux de réduction des gaz à effet de serre pouvaient être atteints, même en périphérie de Bourg, avec un scénario comprenant :

- L'utilisation d'une voiture pour 93% des déplacements (au lieu de 97% actuellement)
- Des voitures plus sobres et une proportion de 28% de voitures électriques (objectifs empruntés à une récente étude prospective de l'ADEME)
- Une forte augmentation du taux de remplissage des voitures qui passerait de 1,2 actuellement à 2,0 en moyenne.

Les deux premiers points de ce scénario se retrouvent à peu près dans les hypothèses du SCOT, mais pas le dernier.

Dans le scénario que nous imaginons, l'usage de la voiture solo devient exceptionnel. Chaque conducteur voyage le plus souvent avec un ou deux passagers et un déplacement sur deux se fait dans la voiture de quelqu'un d'autre. Ce scénario implique de fortes innovations sociales que nous croyons réalisables en quelques décennies. Il n'est pas incompatible avec le projet de SCoT et notamment les intentions affichées dans le domaine des mobilités alternatives. Il a cependant quelques incidences sur l'aménagement des territoires, incidences que nous allons préciser ci-dessous.

### ***Il implique des petites modifications dans le projet de SCoT***

Augmenter fortement le taux de remplissage des véhicules en périphérie de Bourg suppose que l'on réussisse à faire décoller le covoiturage à courte distance, ce que l'on ne sait pas encore faire aujourd'hui. Nous pensons qu'il sera possible d'y arriver en créant des lignes de covoiturage instantané (c'est-à-dire sans prise de rendez-vous préalable) sur tous les axes routiers entrant dans l'agglomération. Des expériences de ce genre sont actuellement en cours et permettent d'espérer une généralisation à moyen terme<sup>3</sup>. Ces lignes devraient être combinées avec les lignes de transports collectifs et partager les mêmes points d'arrêts et de correspondance. Cette formule permettrait de faire un bien meilleur usage de l'argent public, ce qui permettrait d'offrir une alternative performante à la voiture en solo sur tous les axes desservant la ville centre et non pas seulement sur quelques 'lignes fortes'.

Cependant, le covoiturage fait face aux mêmes difficultés que les transports collectifs en ce qui concerne les premiers et derniers kilomètres. Il est en effet exceptionnel que les équipages puissent se former entre voisins avec des horaires et des destinations compatibles. Les lignes de covoiturage instantané risquent donc de desservir uniquement les populations riveraines, comme le font les lignes de transport collectif, c'est-à-dire une petite fraction du territoire. Il est donc nécessaire d'organiser des rabattements sans voiture vers les axes desservant la ville centre. Or cette organisation a des

---

<sup>2</sup> autosBus (2015) Périphérie de Bourg-en-Bresse : vers de nouveaux modes de déplacement respectueux du climat <https://www.autosbus.org/sites/default/files/Climat151101.pdf>

<sup>3</sup> autosBus (2016) Le numérique et l'écomobilité en zone périurbaine [https://www.autosbus.org/sites/default/files/Num\\_PC3\\_PA9rique\\_P20160709.pdf](https://www.autosbus.org/sites/default/files/Num_PC3_PA9rique_P20160709.pdf)

implications pour l'aménagement, implications qui sont évoquées dans le projet de SCoT, mais pas suffisamment.

Nous demandons à ce titre que des modifications soient apportées à la partie 3 du Document d'orientations et d'objectifs. Voici les points qu'il conviendrait de modifier ou d'ajouter :

- Mettre en place progressivement des lignes très performants sur les dix principaux axes reliant l'agglomération et la périphérie, lignes desservies sous forme de transport collectif et/ou de tout autre moyen de transport alternatif à la voiture en solo.
- Offrir pour tout le territoire des rabattements sur ces dix lignes par la mise en place de modes de transports alternatifs tels que la marche, le vélo, le covoiturage et/ou l'autostop sécurisé.
- Réserver les emplacements nécessaires pour l'embarquement des passagers et le stationnement des voitures et des vélos à tous les points d'arrêts des dix lignes de transport, y compris aux entrées de l'agglomération.
- Réserver les emplacements nécessaires pour la réalisation de pistes cyclables permettant un accès sécurisé, depuis tout le territoire, à tous les points d'arrêts des dix lignes de transport.
- Réserver les emplacements nécessaires pour la réalisation d'itinéraires cyclables permettant un accès sécurisé à l'agglomération dans toute la couronne des 10 km autour du centre.