

CHAPITRE 3

DEPLACEMENTS

1 – A L'ECHELLE REGIONALE

1.1 - Le transport routier

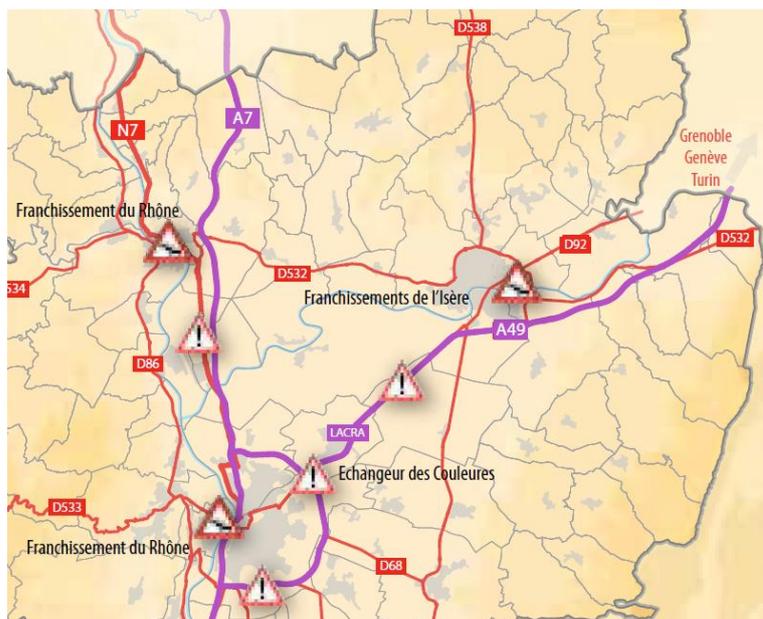
La commune bénéficie d'une qualité de desserte très favorable, avec la proximité de grands axes structurants :

- ✓ à l'échelle du sillon alpin, avec l'autoroute A49, la RN532 (LACRA - *Liaison assurant la continuité du réseau autoroutier*) et la RN7 dans son rôle de périphérique Est de l'agglomération de Valence,
- ✓ à l'échelle de la vallée du Rhône, avec l'autoroute A7 et la RN7 dans son rôle de trafic nord-sud.

Le projet de SCOT fait ressortir que le réseau routier, bien qu'il soit bien développé sur l'ensemble du territoire, souffre cependant d'un manque de hiérarchisation qui permettrait de fluidifier les différents trafics (internes, traversées du territoire, logistiques...). Parmi les principaux points de difficulté figurent les franchissements de l'Isère, notamment sur le secteur de Chatuzange le Goubet, Bourg-de-Péage et Romans-sur-Isère.

Hiérarchie du réseau routier à l'échelle du SCOT (extrait)

Source : *Projet de SCOT, rapport de présentation*



1.2 - Le transport ferré

La Région Rhône-Alpes a engagé en 2006 l'élaboration d'un nouveau **Schéma régional des services de transport (SRST)**, voté le 10 avril 2008 par l'assemblée plénière. Le SRST a été conçu pour constituer un cadre de référence en vue d'appuyer l'action politique régionale. Des objectifs clairs sont ainsi énoncés, les actions définies pour pouvoir être suivies et évaluées et servir de point d'appui à l'égard des autres thématiques de la Région Rhône-Alpes. Les axes de développement de la politique régionale des transports permettent aussi d'aider les partenaires lors de l'élaboration de planifications (SCoT, PDU, PLU). Le SRST doit permettre de développer une politique régionale des transports exemplaire en matière de développement durable (accentuation du ferroviaire et du fluvial et donc réduction des nuisances environnementales), privilégier le service rendu aux usagers (répondre aux besoins de mobilité, articuler les transports et les dynamiques des territoires) et d'adapter l'action régionale aux spécificités des territoires.

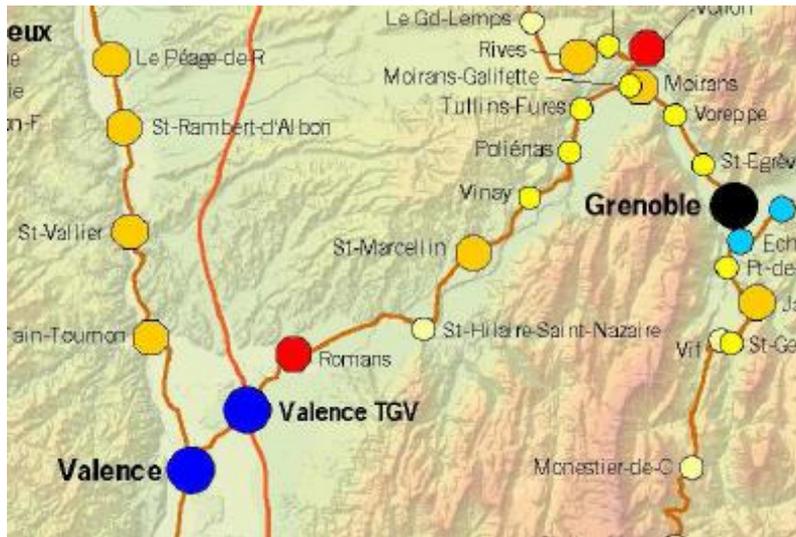
Les orientations cadres du SRST constituent les principes généraux qui guident le schéma régional des services de transport :

- ✓ Orientation I - Conforter le maillage du territoire par sa desserte en transport collectif
- ✓ Orientation II - Faire fonctionner pleinement l'intermodalité et la complémentarité des services
- ✓ Orientation III - Faire évoluer la gouvernance, la mobilisation des ressources et les logiques d'investissement
- ✓ Orientation IV - Valoriser une situation stratégique a un croisement de flux européens et de longue distance
- ✓ Orientation V - Promouvoir l'innovation avec pragmatisme

Ces orientations sont ensuite déclinées en 17 finalités et 60 objectifs cibles qui constituent le corps des propositions du SRST. Pour atteindre les objectifs, plusieurs échéances temporelles ont été définies (2013, 2020 et 2030).

Chatuzange le Goubet se situe à proximité de la gare ferroviaire de Romans-sur-Isère, sur l'axe Valence / Grenoble / Genève-Annecy, concerné au titre du SRST par une problématique de modernisation du sillon alpin sud.

La gare de Romans-sur-Isère est définie dans le cadre du SRST comme un « pôle d'échanges de villes moyennes » / Quant à la gare de Valence TGV, elle correspond à un « grand pôle d'échanges » (voir la carte ci-dessous).

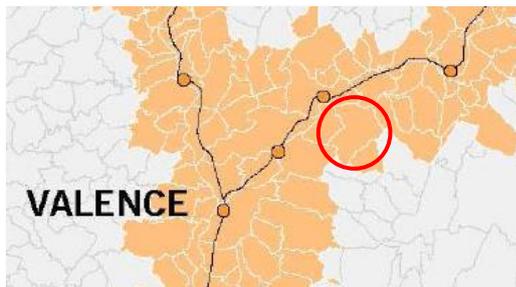


Typologie régionale des gares ferroviaires

Source : SRST, 2008

On observe sur la carte ci-après que Chatuzange le Goubet fait partie des communes incluses dans l'« aire de chalandise » de la gare de Romans, pour lesquelles le temps d'accès à la gare TER la plus proche ne dépasse pas 15 mn. A l'échelle du bassin de vie, il s'agit donc d'une alternative possible à l'usage de la voiture.

Aire de chalandise des gares



Source : SRST, 2008

1.3 Les modes doux

Le schéma régional des véloroutes et voies vertes en Rhône-Alpes

Le Conseil régional de Rhône-Alpes a engagé un dispositif régional de soutien aux modes doux favorisant l'aménagement de véloroutes et de voies vertes. Celles-ci sont inscrites au Schéma régional de référence des Itinéraires cyclables structurants en Rhône-Alpes.

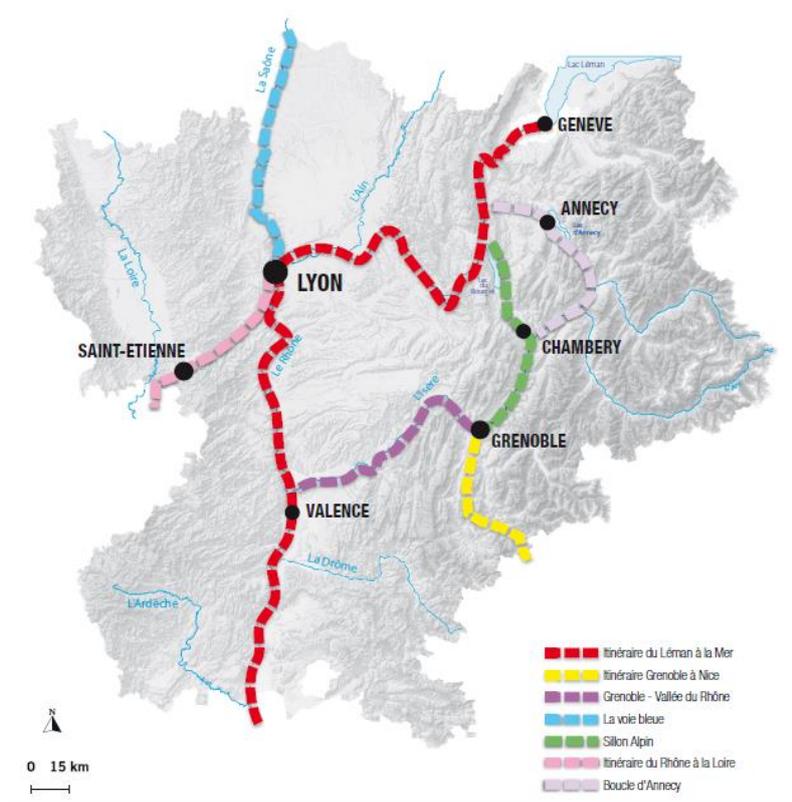


Schéma régional des véloroutes et voies vertes en Rhône-Alpes

Source : Schéma Régional des Services de Transport pour des transports durables, Région Rhône-Alpes, 2008

La commune de Chatuzange le Goubet est principalement concernée par la Véloroute Voie Verte de la Vallée de l'Isère entre Grenoble et la vallée du Rhône.

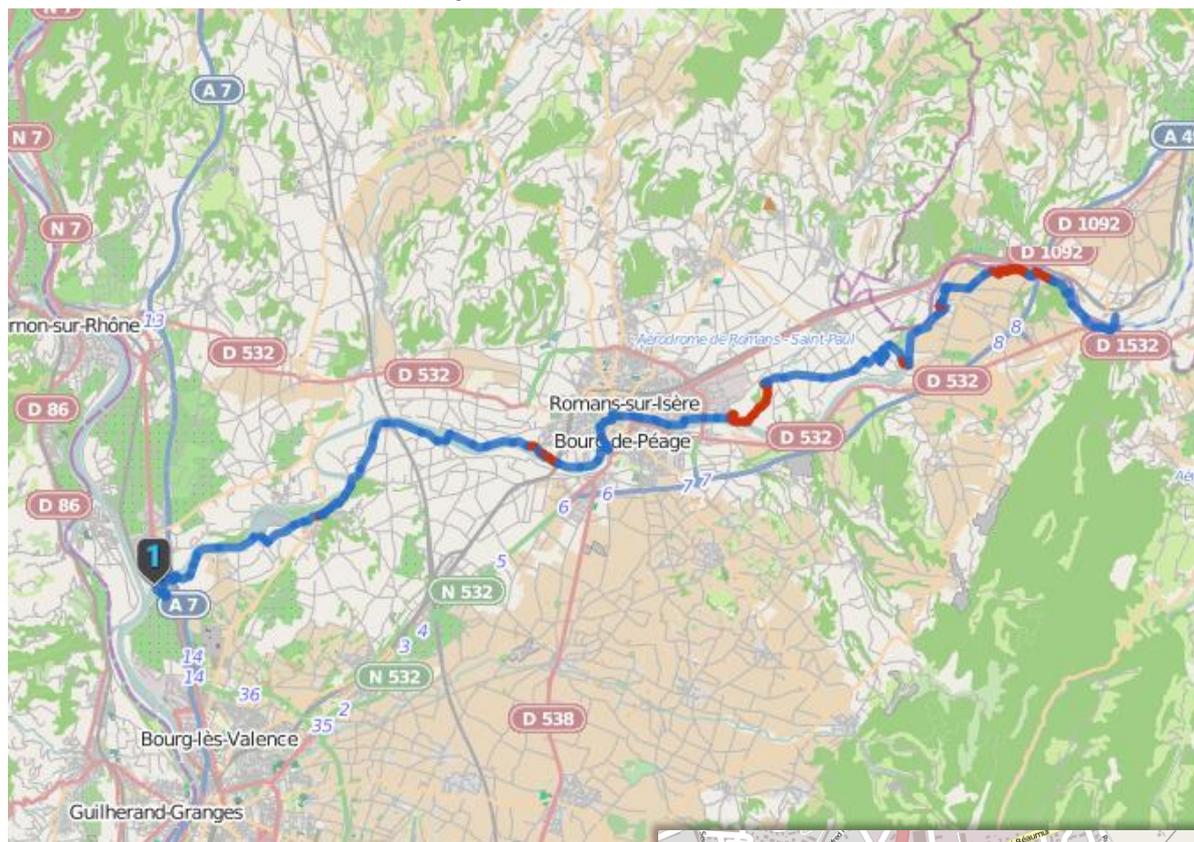
La Véloroute Voie Verte (VVV) de la Vallée de l'Isère

Il s'agit d'une Véloroute Voie Verte qui reliera la Haute-Savoie à la Drôme. Au départ de St Nazaire-en-Royans, 42 kilomètres traversent la Drôme des Collines avant de rejoindre le Rhône et la ViaRhôna, au lieu dit le Saut des chèvres à Châteauneuf-sur-Isère. Elle est inscrite au schéma national des véloroutes et voies vertes (itinéraire V63). La VVV s'adresse aux marcheurs, aux cyclistes, aux rollers et sur certaines parties, aux randonneurs à chevaux. Le parcours alterne entre véloroutes, portions partagées avec les véhicules motorisés, et voies vertes, pistes réservées aux modes de déplacements doux.

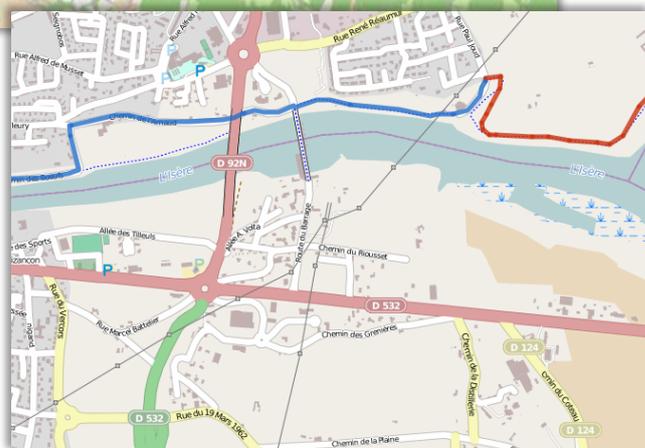
En plus des voies longeant l'Isère, trois passerelles sont construites pour franchir la rivière et circuler d'une rive à l'autre. Celles de Bourg de Péage/Romans-sur-Isère et du Port d'Ouvey entre Saint Paul-lès-Romans et Eymeux sont déjà praticables. La dernière à La Vanelle, entre Châteauneuf-sur-Isère et Granges-lès-Beaumont, s'achève.

Concernant le tracé, l'itinéraire drômois passe par Saint-Nazaire-en-Royans, la Baume-d'Hostun, Eymeux, St-Paul-les-Romans, Bourg-de-Péage, Romans, Granges-les-Beaumont et Châteauneuf-sur-Isère. Le tracé de la VVV passe à proximité immédiate de Chatuzange le Goubet, en rive droite de l'Isère, sur la commune de Romans.

Tracé de la VVV entre St Nazaire-en-Royans et Châteauneuf-sur-Isère



Source : <http://www.dromedescollines-tourisme.com/>



La ViaRhôna

La commune de Chatuzange le Goubet n'est pas directement concernée par le tracé de la véloroute du Léman à la mer, désormais dénommé « Via Rhôna, du Léman à la Méditerranée », qui reliera à terme le lac de Genève à la mer Méditerranée, soit 650 km à vélo par la vallée du Rhône.

Il convient cependant de signaler que ViaRhôna est reliée à la La Véloroute Voie Verte (VVV) de la Vallée de l'Isère.

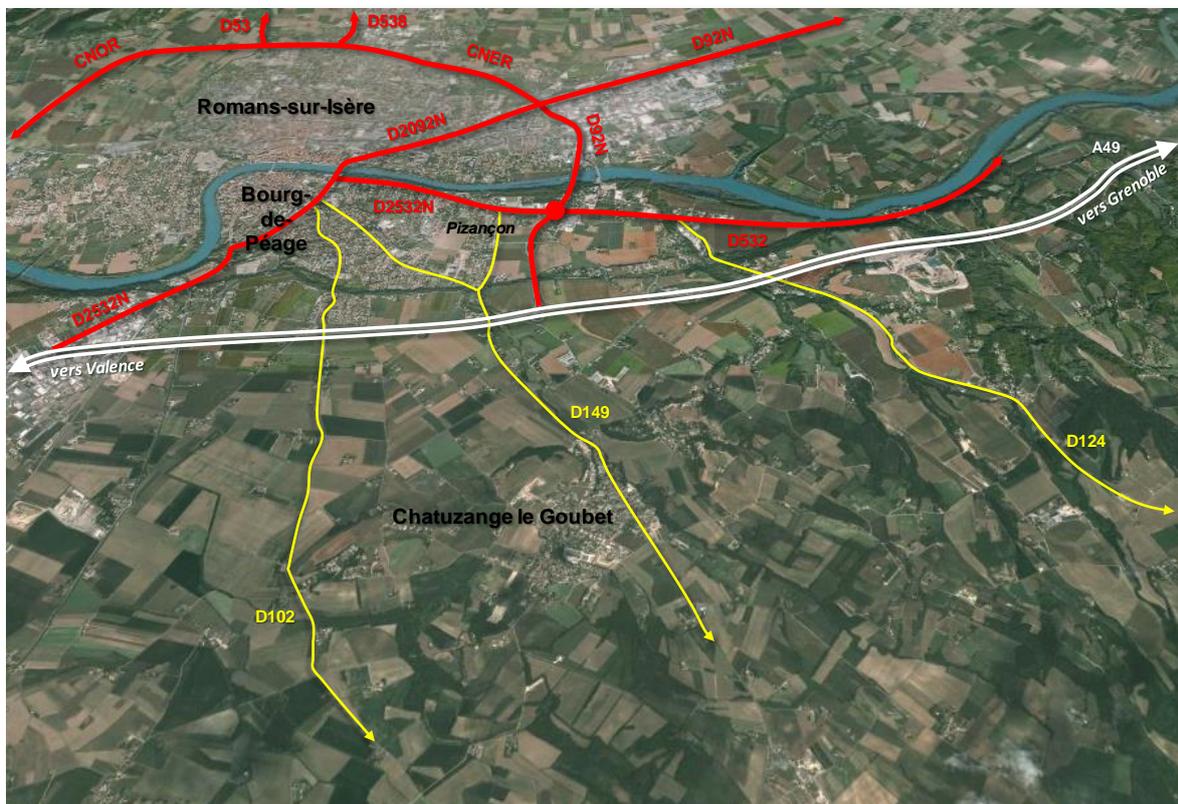
2 – A L'ECHELLE DU BASSIN DE VIE

2.1 Le transport routier à l'échelle Romano-Péageoise

A l'échelle du bassin de vie, les voies les plus structurantes sont situées au nord de la commune et formées par les axes suivants (voir la carte ci-dessous) :

- ✓ L'axe est-ouest constitué par la D532, prolongée par la D2532N (avenue Charles de Gaulle), en direction de Bourg-de-Péage
- ✓ Le CNER (Contournement Nord Est de Romans) et le CNOR (Contournement Nord Ouest de Romans)
- ✓ La D92N, depuis Saint-Paul-lès-Romans, prolongée par la D2092N en direction de Bourg-de-Péage
- ✓ La bretelle d'accès à l'A49 depuis le rond-point des Allobroges

Hiérarchisation du maillage routier à l'échelle de l'agglomération Romano-Péageoise



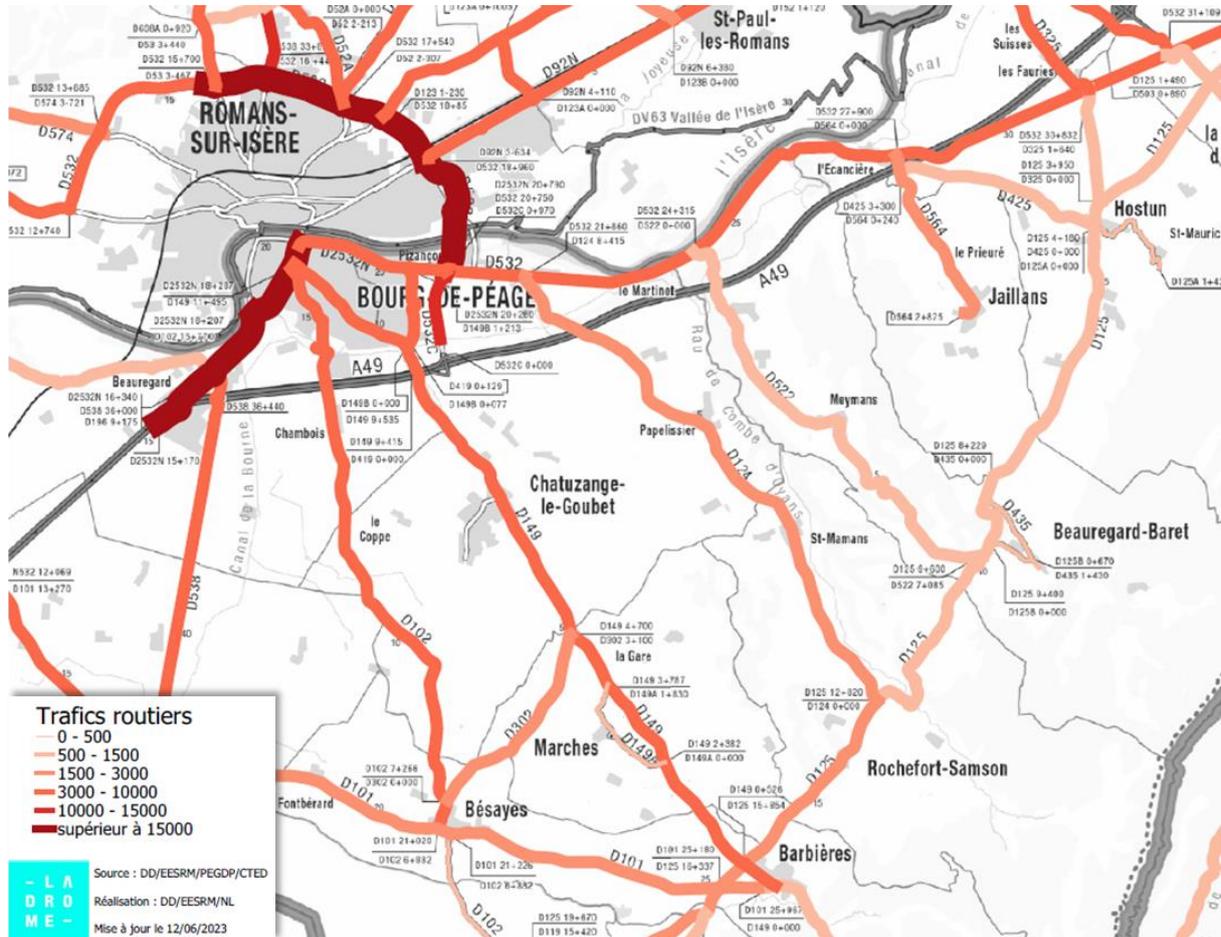
Source : Ad hoc Aménagement, d'après le fond de plan Google Earth

Depuis ces axes structurants, trois axes majeurs desservent la commune de Chatuzange le Goubet :

- ✓ La D149 : elle relie Chatuzange le Goubet à Bourg-de-Péage
- ✓ La D124 : elle dessert, depuis la D532, le bourg de Papelissier en direction de Saint-Mamans
- ✓ La D102 : elle dessert la partie ouest de Chatuzange le Goubet (lieu-dit le Coppe, etc.) en direction de Besayes

Le Conseil départemental de la Drôme établi annuellement une carte des trafics observés sur les voies départementales.

Réseau routier départemental et trafics 2022



Source : <https://sigfiles.ladrome.fr/atlas/pdf/trafics.pdf>

On constate que, sur la commune de Chatuzange le Goubet :

- ✓ Les voies les plus empruntées sont la D92N, avec un trafic supérieur à 15 000 véhicules/j, et la D532C dont le trafic se situe entre 10 000 et 15 000 véhicules/j.
- ✓ La D532 et la D2532N, ainsi que la D149 et la D102, enregistrent un trafic important qui se situe entre 3 000 et 10 000 véhicules/j.
- ✓ Le trafic sur la D124 qui dessert Papelissier est significatif, bien que moins important (1 500 à 3 000 véhicules/j.) par rapport aux autres axes

Concernant la problématique de sécurité des voies départementales, les principaux enjeux concernent la D149, avec :

- l'entrée nord de Chatuzange le Goubet, en raison du tracé courbe de la route. Un projet d'aménagement est en cours d'élaboration.
- la traversée du cœur de village, en raison de la présence de nombreux équipements (mairie, école,...), commerces, services, etc.

Enfin, il convient de signaler la rétrocession en cours par le Conseil général de la Drôme à la Commune d'une partie de la D149B (rue du Vercors).

Fonctionnement du transport urbain sur le territoire communal

Chatuzange le Goubet est desservie par le réseau Citéa qui, sur le secteur de Romans-sur-Isère / Bourg-de-Péage, est organisé autour de 2 lignes régulières (voir le plan page suivante) :

✓ la **ligne n°32** « La Gloriette – Tordières / Chatuparc »

Cette ligne permet de relier la zone d'activités de Chatuparc et, plus largement, le bourg de Pizançon, à Bourg-de-Péage et à Romans-sur-Isère. Elle bénéficie d'un bon niveau de desserte, avec une quinzaine de courses quotidiennes. Cependant, deux points de fragilité peuvent être signalés :

- les départs et les arrivées ne se font pas systématiquement depuis l'arrêt « Chatuparc ». Une dizaine de courses ont pour point de départ l'arrêt « Goubetière » ou « Tordières », ce qui limite la qualité de desserte du bourg de Pizançon,
- le tracé de la ligne ne favorise pas une liaison directe entre le bourg de Pizançon et le centre-ville de Bourg-de-Péage. On recense en effet environ 12 arrêts de bus entre ces deux points.

✓ la **ligne n°35** « Peyrins Mairie – Chatuzange Les Pierres »

Cette ligne relie le centre-ville de Chatuzange le Goubet à Bourg-de-Péage, Romans-sur-Isère, Mours-Saint-Eusèbe et Peyrins. Jusque récemment, cette ligne bénéficiait, sur le territoire communal de Chatuzange le Goubet, d'un niveau de desserte satisfaisant, avec environ 10 courses quotidiennes. Compte-tenu de la faible fréquentation des bus sur le territoire communal, un système de transport à la demande (TAD) a été mis en place depuis la rentrée 2013. La ligne régulière, qui fonctionnait avec 10 courses, fonctionne à présent avec seulement 2 courses, destinées principalement aux scolaires. Les autres courses relèvent à présent du TAD.

Extrait de la fiche horaire de la ligne n°35

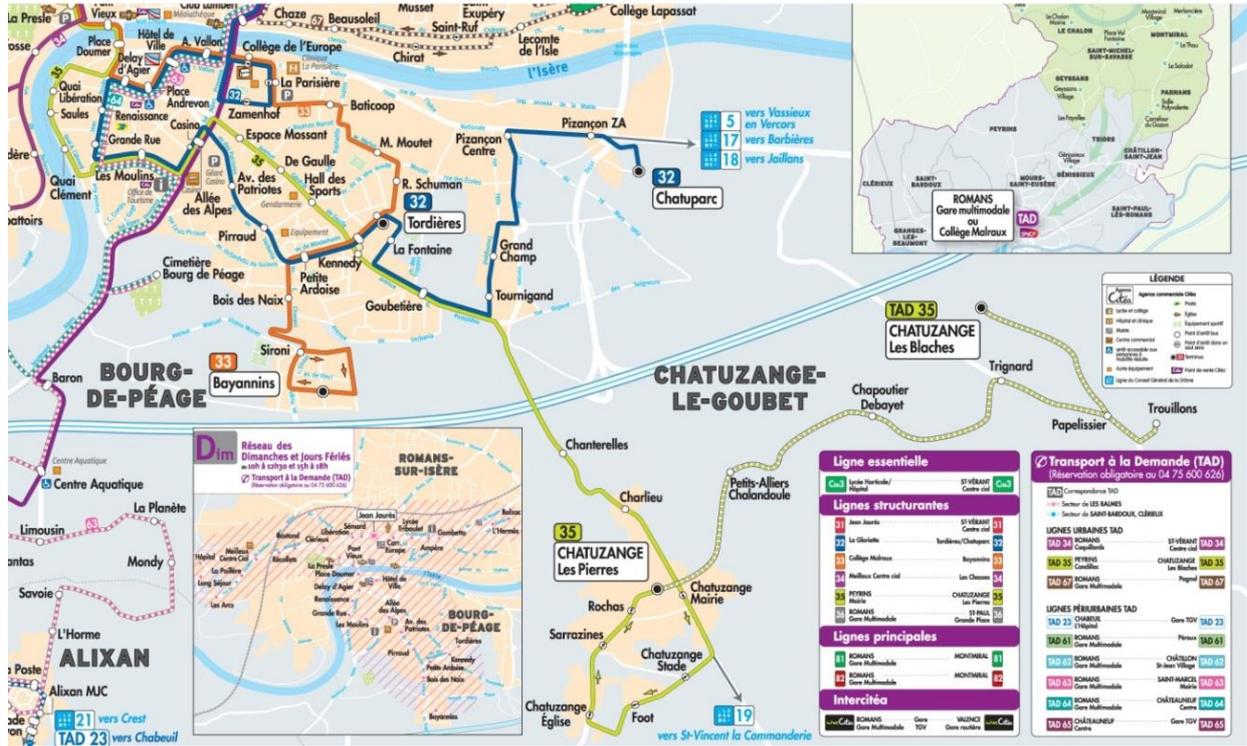
35 de CHATUZANGE Les Pierres vers PEYRINS Mairie											
> Du lundi au vendredi en période scolaire											
	7:36	8:36	10:48		12:20	13:20	14:48		16:36	18:48	
CHATUZANGE LES BLACHES TAD											
CHATUZANGE LES PIERRES	7:14	7:39	8:39	10:51		12:23	13:23	14:51	16:39	17:44	18:51
GOUBETIÈRE	7:21	7:41	8:41	10:53		12:25	13:25	14:53	16:41	17:51	18:53
CASINO	7:25	7:45	8:45	10:57		12:29	13:29	14:57	16:45	17:55	18:57
PLACE DOUMER	7:30	7:50	8:50	11:02		12:34	13:34	15:02	16:50	18:00	19:02
JEAN JAURÈS (ARRIVEE)	7:35	7:55	8:55	11:07		12:39	13:39	15:07	16:55	18:08	19:07
JEAN JAURÈS (DEPART)	6:50	7:35	7:55	8:55	11:07	11:56	12:39	15:07	15:56	16:55	18:08
ROMANS GARE MULTIMODALE	6:53	7:38	7:58	8:58	11:10	11:59	12:42	15:10	15:59	16:58	18:11
COLLÈGE MALRAUX	6:59	7:45	8:05	9:05	11:16	12:05	12:48	15:16	16:05	17:05	18:17
ZA REVOLS	7:09	7:48	8:08	9:08	11:26	12:08	12:58	15:26	16:08	17:08	18:20
MONTEIL	7:11	7:55	8:15	9:15	11:28	12:15	13:00	15:28	16:15	17:15	18:27
PEYRINS MAIRIE	7:13	7:59	8:19	9:19	11:30	12:19	13:02	15:30	16:19	17:19	18:31
PEYRINS CONDILLAC TAD	7:16			11:33		13:05	15:33				

TAD : Transport à la demande

Source : Citéa

La desserte de plusieurs quartiers de la commune éloignés du centre ville ou du bourg de Pizançon (quartier Petits Alliers, Chapoutier, Trignard, Papelissier, Trouillons, les Blaches) sont desservis par le TAD. Il s'agit d'une offre adaptée à ce type de tissu urbain en milieu diffus et peu dense. Il conviendrait, dans la même perspective, de s'interroger sur l'opportunité de desservir d'autres quartiers éloignés tels que La Cour ou Carcaille.

Desserte de transport urbain Citéa sur le secteur de Chatuzange le Goubet



Source : www.citea.info

En conclusion, la commune est inégalement desservie par l'offre de transports urbains, avec :

- ✓ une desserte satisfaisante du bourg de Pizançon (ligne n°32) et des principaux quartiers dans le diffus (offre de TAD adaptée au contexte). Sur ces secteurs, l'offre de transports urbains constitue une alternative à l'usage de l'automobile ;
- ✓ une desserte de faible niveau du centre-ville de Chatuzange le Goubet, qui s'explique par le passage d'un fonctionnement de ligne régulière à un fonctionnement de TAD (transport à la demande) ne permettra pas aux habitants d'envisager un report modal de la voiture vers les transports urbains. Le TAD ne constitue donc pas, en l'état, une alternative réelle à l'usage de l'automobile.

2.3.3 Le transport scolaire

A l'initiative de Valence Romans Déplacements (VRD), la commune de Chatuzange le Goubet est desservie depuis la rentrée scolaire 2012 par les lignes « Express » (= lignes du Conseil Général de la Drôme auparavant) pour le transport des collégiens et des lycéens. Des bus ou des cars aux itinéraires et aux horaires spécialement étudiés pour les scolaires desservent les principaux établissements aux heures d'entrées et sorties les plus courantes. Les cars de ramassage scolaire du Conseil Général de la Drôme sur le périmètre VRD, qui s'appellent donc désormais « Express », fonctionnent aux mêmes horaires et aux mêmes itinéraires que l'année 2011/2012. Pour un abonnement de 120 euros annuels, les collégiens et lycéens peuvent se rendre à leurs établissements respectifs et utiliser le réseau CITEA dans sa totalité (express scolaire + transport en commun).

3 – A L'ECHELLE COMMUNALE

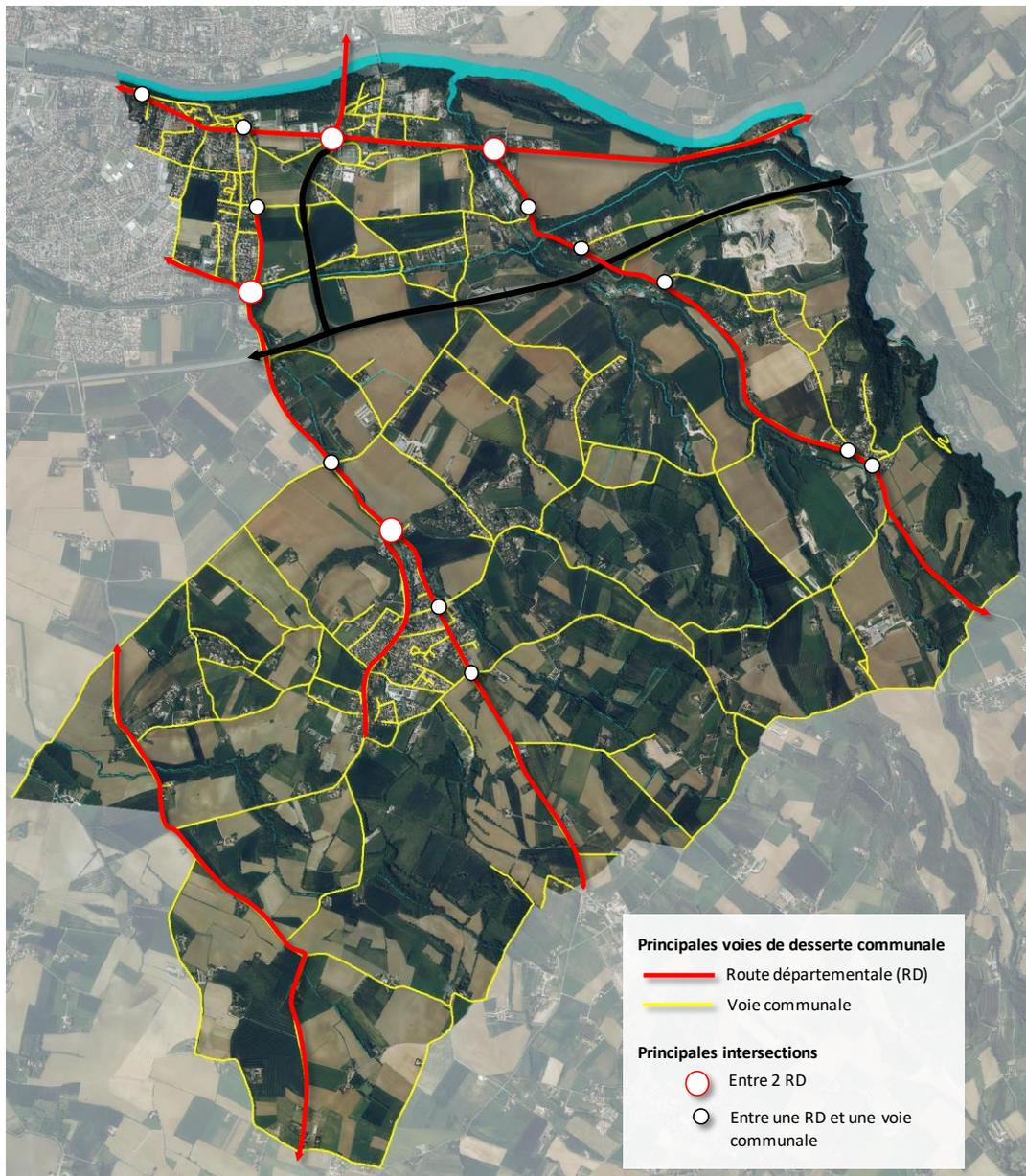
2.1 Le réseau viaire communal

2.1.1 La structuration du réseau

Localement, la commune s'organise autour d'un réseau de desserte (voir la carte ci-après) structuré par :

- **un axe est / ouest** formé par la D532 et D2532N entre Tain-l'Hermitage et Saint-Nazaire-en-Royans, via Bourg-de-Péage. Il s'agit de l'axe principal à l'échelle communale car il permet de relier la vallée de l'Isère à la vallée du Rhône
- **deux axes nord-ouest / sud-est** formés par :
 - ✓ la D149 reliant Bourg-de-Péage à Barbières
 - ✓ la D124 reliant Chatuzange le Goubet à Saint-Mamans

Structuration du réseau viaire communal



Source : AD HOC AMENAGEMENT, d'après la photographie aérienne

A noter que l'autoroute A49 a un double impact sur le réseau communal, avec :

- ✓ un effet positif puisque l'A49 dessert directement la commune, sur le secteur de Pizançon,
- ✓ un point de fragilité lié aux flux de transit qui traversent une partie du territoire, notamment entre l'A49 et les agglomérations de Bourg-de-Péage et de Romans-sur-Isère.

En complément de ces axes structurants, les 28 km² ha de la commune sont irrigués par un réseau de voies communales de plus de 80 km. Ce réseau permet notamment de desservir et relier :

- **les différents quartiers** : village de Chatuzange le Goubet, bourgs de Pizançon et de Papelissier,
- **les principaux équipements** autour des pôles urbains,
- **les principaux hameaux ou quartiers** de la commune : Malossanes, Carcaille, les Petits Alliers, etc.,
- l'ensemble des secteurs d'**habitat diffus** présents sur la commune.

2.2 Les modes doux

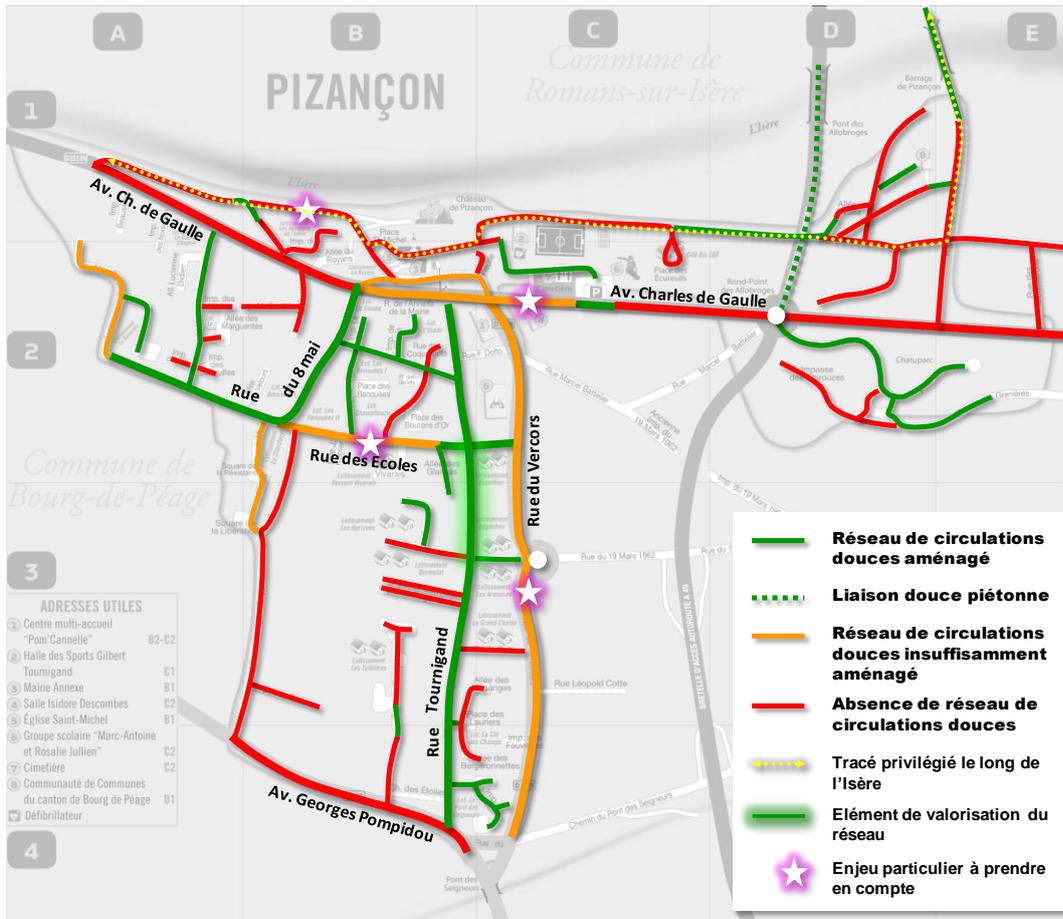
Les problématiques en terme de mobilité douce (piétons / cycles) se déclinent selon plusieurs enjeux.

2.2.1 Les enjeux liés aux circulations douces dans le secteur aggloméré de Pizançon

Comme l'indique la carte ci-après, la continuité du réseau de circulations douces s'appuie principalement sur deux axes : la rue Félix Tournigand et la rue du 8 mai, aménagées de trottoirs sur l'ensemble de leur linéaire. Au-delà de ces deux axes, la continuité du réseau est inégale :

- Certains secteurs, comme la zone d'activités de Chatuparc ou certains lotissements, disposent d'**aménagements permettant l'usage des circulations douces**, avec la présence a minima d'un trottoir disposant d'une largeur réglementaire (au moins d'un côté de la route). Ils sont représentés en vert sur la carte ci-dessous. Cependant, ces secteurs ne sont pas toujours reliés à d'autres liaisons douces : le maillage n'est donc pas toujours assuré.
- Sur d'autres secteurs, **l'usage des circulations douces est possible mais les aménagements sont insuffisants** : trottoir trop étroit, simple marquage au sol, etc. Ils sont représentés en orange sur la carte ci-dessous.
- Enfin, certains secteurs ne possèdent **aucun aménagement permettant l'usage des circulations douces**. On distingue différents types d'enjeux selon qu'il s'agit de voies qui supportent un important trafic (telles que l'avenue Charles de Gaulle), de voies de desserte de quartier où la circulation est apaisée (rue de l'Isère, allée des Serments, allée des Tilleuls, impasse de la Fée électricité, rue de Poitiers,...) ou de voies de desserte d'opérations de taille très limitée (impasse des Iris, impasse Roger Delluc, allée A. Volta,...). Ces secteurs sont représentés en rouge sur la carte ci-dessous.

Carte des circulations douces sur le secteur aggloméré de Pizançon



Source : Ad hoc Aménagement (fond de plan : plan de ville, mairie de Chatuzange le Goubet)

La carte fait également apparaître des enjeux particuliers sur certains secteurs :

- la rue des Ecoles, dont les aménagements de circulations douces doivent être renforcés compte-tenu de l'enjeu lié à la desserte de l'école (sécurisation des piétons). Il s'agit également d'assurer un maillage cohérent entre la rue du 8 mai et la rue Tournigand. Le réaménagement de la rue des Ecoles est d'ores et déjà prévu par la Ville,
- un autre enjeu est lié à la traversée de l'avenue Charles de Gaulle, notamment pour les scolaires qui doivent accéder aux terrains de sport situés au nord de l'avenue,
- de manière générale, on constate que l'avenue Charles de Gaulle est très insuffisamment aménagée sur l'ensemble de son linéaire, ce qui soulève la question de la sécurisation des piétons sur une importante séquence (plus d'1,5 km),
- à l'exception d'une séquence de liaison douce en site propre sur une partie de l'allée des Tilleuls, un enjeu lié au manque de valorisation des berges de l'Isère peut être signalé (absence de cheminements le long des rues de l'Isère et de l'allée des Serments, etc.). La carte ci-dessus fait apparaître le tracé privilégié qu'il est possible d'emprunter le long de l'Isère : ce tracé pourrait être valorisé par des aménagements adaptés.
- enfin, concernant la rue du Vercors, la réflexion sur le réaménagement de la desserte des circulations douces s'inscrit en lien avec le développement envisagé sur la partie est de la rue.

Enfin, il importe de souligner la qualité de l'aménagement de la séquence de la rue Félix Tournigand située entre la rue des Ecoles et la rue des Horizons puisque celle-ci est équipée d'une bande cyclable.

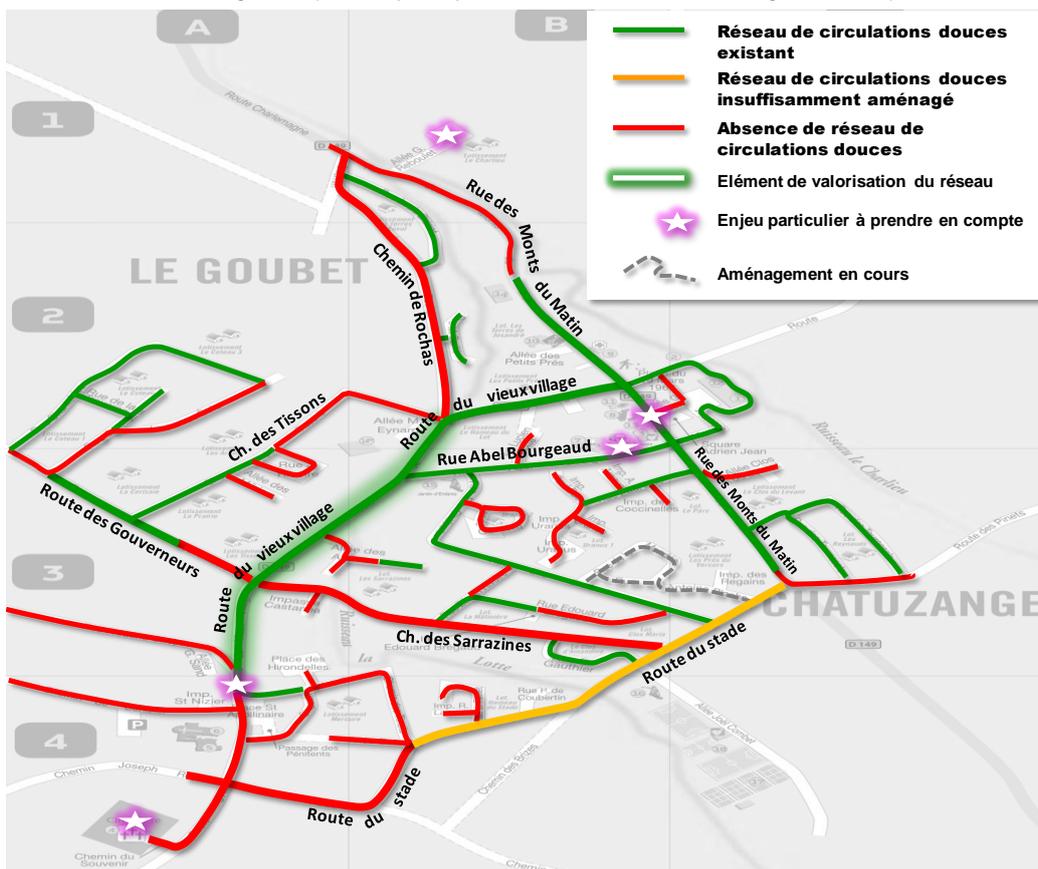
2.2.2 Les enjeux liés aux circulations douces dans le secteur aggloméré de Chatuzange-le-Goubet

La continuité du réseau de circulations douces sur le secteur aggloméré de Chatuzange-le-Goubet s'appuie principalement sur deux axes : la rue des Monts du Matin et la route du Vieux Village, aménagées de trottoirs sur l'ensemble de leur linéaire. Au-delà de ces deux axes, la continuité du réseau est inégale :

- Plusieurs secteurs, qu'il s'agisse d'équipements publics (ensemble Charles Bringuier) ou de lotissements (les Reynauds, le Coteau, le Hameau du Lot,...) disposent d'**aménagements permettant l'usage des circulations douces**, avec la présence a minima d'un trottoir disposant d'une largeur réglementaire (au moins d'un côté de la route). Ils sont représentés en vert sur la carte ci-après. Cependant, ces secteurs ne sont pas toujours reliés à d'autres liaisons douces : le maillage n'est donc pas toujours assuré. Sur certains secteurs, le maillage sera assuré lors de l'aménagement de zones constructibles limitrophes (lotissement Le Coteau 2, etc.).
- Sur un secteur, **l'usage des circulations douces est possible mais les aménagements sont insuffisants**. Cette problématique concerne une séquence importante de la route du stade, aménagée par un simple marquage au sol. Cependant, cet aménagement est provisoire et la rue fera l'objet d'un réaménagement lorsque l'aménagement de la zone à urbaniser limitrophe (partie sud de la route du Stade) sera finalisé.
- Enfin, plusieurs secteurs ne possèdent **aucun aménagement permettant l'usage des circulations douces**. Cela concerne d'une part des rues structurantes (séquence ouest de la route du Stade, séquence nord de la rue des Monts du Matin, chemin des Sarrazines, chemin de Rochas, séquence est de la route des Gouverneurs, séquence nord du chemin des Tissons,...) : l'absence d'aménagement conduit à une discontinuité du maillage communal de circulations douces. Cette problématique doit être relativisée pour certains secteurs sur lesquels le maillage sera assuré lors de l'aménagement de zones constructibles limitrophes (chemin des Tissons, etc.). D'autres secteurs, correspondant à la desserte interne de lotissements, sont également concernés (lotissement Uranus 1 et 2, le Clos du Levant, ...).

Carte des circulations douces sur le secteur aggloméré de Chatuzange le Goubet

Source : Ad hoc Aménagement (fond de plan : plan de ville, mairie de Chatuzange le Goubet)

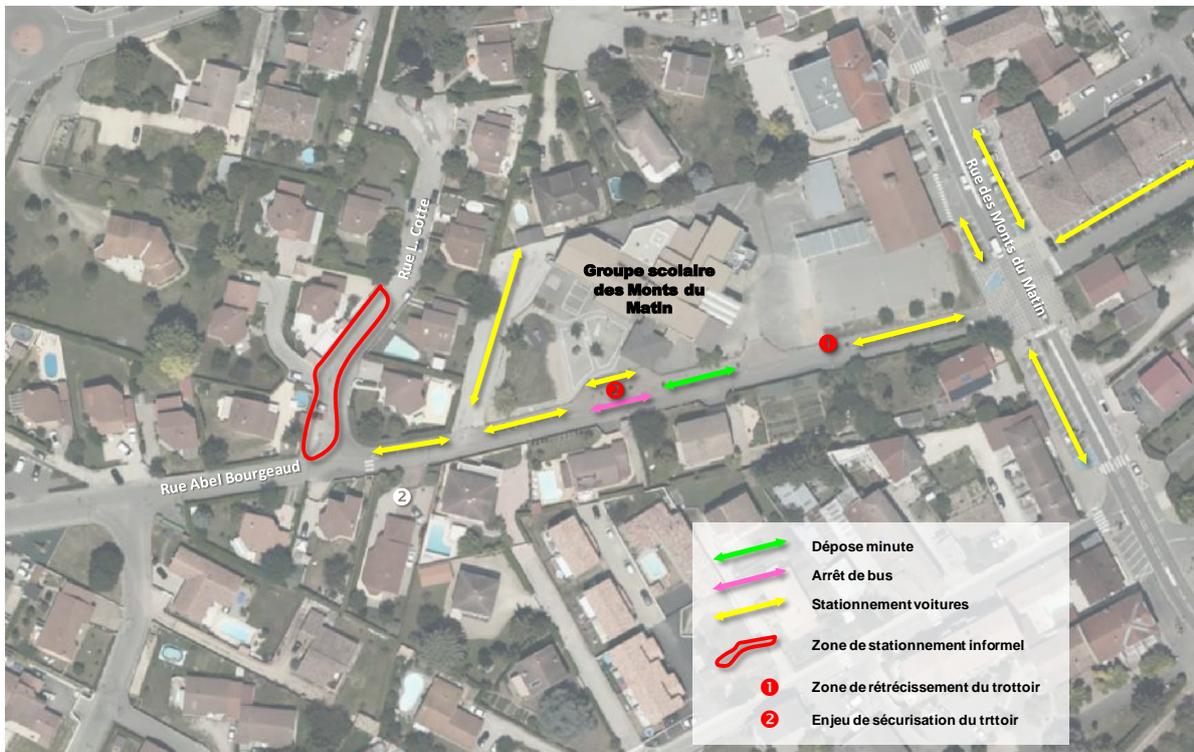


La carte fait également apparaître des enjeux particuliers sur certains secteurs :

- **L'un des principaux enjeux concerne le secteur du groupe scolaire des Monts du Matin.** La rue Abel Bourgeaud est équipée de trottoirs, mais la question de la mobilité se pose ici dans son ensemble. On constate en effet qu'aux heures d'entrées/sorties des élèves, la configuration des trottoirs est ponctuellement limitée par rapport au flux de piétons (élèves, adultes qui accompagnent,...). Ponctuellement, certains points de rétrécissement des trottoirs ne facilitent pas les déplacements des piétons (voir le schéma ci-après).

De plus, malgré la présence de trottoirs, ce secteur doit faire l'objet d'une réflexion globale qui intègre aussi la question de la circulation automobile et celle du stationnement. Concernant la circulation automobile, l'importance des flux aux heures d'entrées/sorties nécessite de réfléchir à l'amélioration de la sécurisation des piétons (aménagements de mobilier urbain,...). Concernant la problématique du stationnement, on observe que la présence de stationnements réglementés aux abords de l'école et à proximité immédiate (rue des Monts du Matin semble insuffisante par rapport aux besoins. On constate ainsi un phénomène de stationnement informel aux heures d'entrées/sorties dans la rue L. Cotte, proche du groupe scolaire.

Cartographie des enjeux sur le secteur du groupe scolaire des Monts du Matin



Source : Ad hoc Aménagement (fond de plan : photographie aérienne)

Illustration du point n° 1



Source : Google Earth

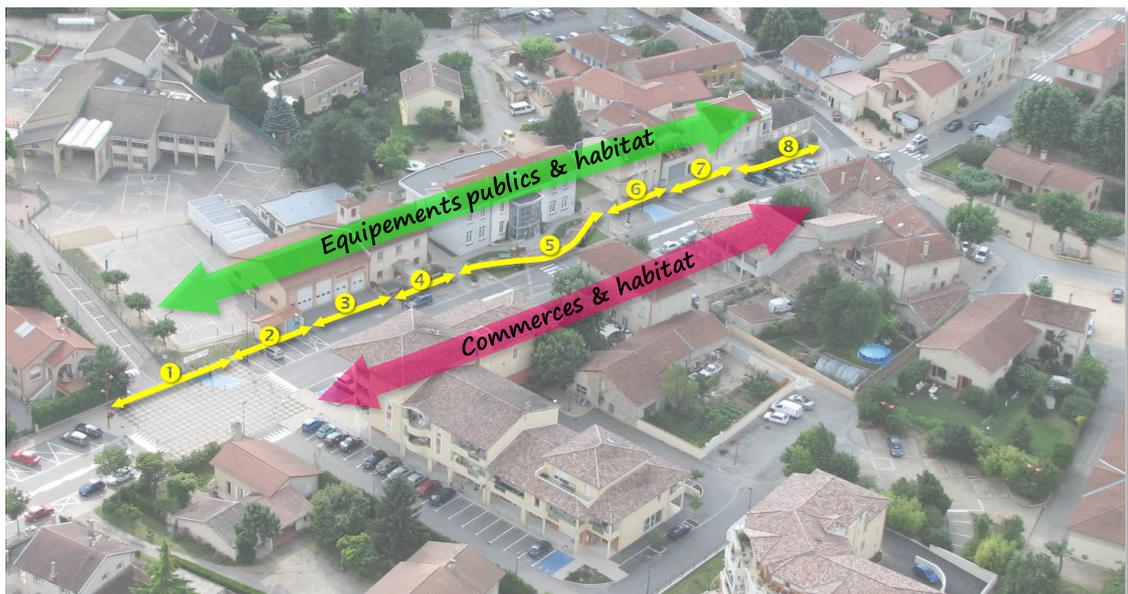
Illustration du point n° 2



- Parmi les autres enjeux se pose la problématique de la desserte du lotissement Le Charlieu qui n'est relié au centre-ville par aucune voie de circulation douce. La ville envisage à terme d'aménager un cheminement piéton en rive droite du ruisseau du Charlieu.
- Dans le cœur historique de Chatuzange, autour de la place Saint-Apollinaire et son environnement proche, les circulations douces sont peu représentées et mériteraient d'être renforcées. La ville a d'ores et déjà engagé une réflexion qui intègre aussi la mise en valeur paysagère autour de la place Saint-Apollinaire.
- Un enjeu spécifique est à signaler concernant la desserte du cimetière par les modes doux. Celui-ci n'est desservi par aucun trottoir le long de la route d'Alixan. Cependant, la Ville a déjà retenu le principe d'aménager un cheminement reliant le parking situé à l'ouest du cimetière et le cimetière.
- A noter également une **problématique de lisibilité des liaisons douces au centre-ville**, le long d'une séquence de la rue des Monts du Matin située entre la route du Vieux Village et la rue Abel Bourgeaud. Cette séquence regroupe un nombre important de lieux d'animation. On y trouve, de part et d'autre de la rue : des équipements publics structurants (mairie, poste, maison des services, centre de secours et groupe scolaire des Monts du Matin), des commerces (boulangerie, opticien, coiffeur, café et supérette) et de l'habitat. L'ensemble Charles Bringuier se situe en outre à proximité immédiate.

La carte ci-après montre que, malgré la continuité fonctionnelle de la desserte douce dans le centre-ville, la lisibilité de cette desserte n'est pas optimale et pourrait être améliorée.

Cartographie des enjeux au centre -ville



- | | |
|---|---|
| ❶ Traversée de plateau | ❺ Trottoir élargi devant la mairie |
| ❷ Trottoir le long d'un stationnement perpendiculaire à la chaussée | ❻ Trottoir le long d'un stationnement perpendiculaire à la chaussée |
| ❸ Marquage au sol | ❼ Trottoir ponctuellement élargi |
| ❹ Trottoir le long d'un stationnement parallèle à la chaussée | ❽ Trottoir le long d'un stationnement oblique |

Source : Ad hoc Aménagement (fond de plan : prise de vue aérienne, commune de Chatuzange le Goubet)

Enfin, il importe de souligner la qualité de deux aménagements de liaisons douces :

- ✓ l'aménagement de la rue du Vieux Village
- ✓ l'aménagement autour de l'ensemble Charles Bringuier, avec notamment un cheminement le long du Charlieu

2.2.3 Le PAVE et l'Ad'AP

Cadre réglementaire

La loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées n°2005-102 du 11 février 2005 impose notamment à chaque commune ayant compétence à cet effet l'élaboration d'un **Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics** (PAVE) avant le 23 décembre 2009 (décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006). La réalisation du PAVE permet notamment de réfléchir à la continuité de la chaîne de déplacement entre les bâtiments publics (mairie, écoles,...), commerces, rues et lieux de vie du village.

Un diagnostic d'accessibilité est également obligatoire pour les Bâtiments ERP (Etablissements Recevant du Public). Les travaux de mise en conformité des bâtiments ERP devaient initialement être réalisés le 1^{er} janvier 2015 au plus tard. Pour les ERP existants de 5^{ème} catégorie, l'ensemble des travaux devaient également avoir été réalisés avant le 1^{er} janvier 2015.

Cependant, l'échéance de 2015 étant difficile à respecter pour nombre d'acteurs publics et privés, la loi reste d'actualité mais, pour maintenir l'objectif du 1^{er} janvier 2015 pour la mise en accessibilité des personnes handicapées dans les transports collectifs et les établissements recevant du public, l'Etat a décidé de mettre en place des Agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP).

L'**Ad'AP** est un outil de stratégie patrimoniale de mise en accessibilité adossée à une programmation budgétaire pour amplifier après 2015 le mouvement initié par la loi de 2005. Il est d'application volontaire. Il suspend l'application de l'article L1524 du code de la construction et de l'habitation (CCH), qui prévoit, pour les maîtres d'ouvrage, les architectes, les entrepreneurs ou toute autre personne responsable de l'exécution de travaux, une sanction pénale en cas de non respect des règles d'accessibilité. Les Ad'AP sont signés par les acteurs qui engagent leur responsabilité financière et ils peuvent être mis en œuvre par tous ceux qui sont concernés par la loi de 2005. Les décideurs doivent s'engager dans l'Ad'AP avant la date du 31 décembre 2014.

Enjeux mis en avant dans le cadre du PAVE

Au titre du PAVE, un diagnostic d'accessibilité a été réalisé en 2009 et concerne les ERP (établissements recevant du public) suivants :

- ✓ le groupe scolaire des Monts du Matin (au Goubet)
- ✓ le groupe scolaire Marc-Antoine et Rosalie Jullien (à Pizançon)
- ✓ l'espace rural d'animation (ensemble Charles Bringuier)
- ✓ la halle des sports de Pizançon,

L'ensemble Charles Bringuier a fait l'objet d'importants travaux de rénovation et répond aux normes d'accessibilité en vigueur. Concernant les autres ERP, l'accessibilité doit être adaptée vis-à-vis de la réglementation en vigueur.

La ville a également réalisé en 2009 un rapport de diagnostic des voiries et de l'accessibilité aux personnes handicapées dans le cadre du PAVE. Il a porté sur un périmètre de voies sélectionnées en concertation avec les représentants de la commune, à savoir :

- ✓ Chatuzange le Goubet : allée du stade, liaison route du stade, route de la bibliothèque jusqu'à l'abri bus, route du stade, route du vieux village, rue Abel Bourgeaud, rue des Monts du Matin (côté mairie, côté station service, traversées), rue Marius Lattier et liaison place du 19 mars 1962
- ✓ Pizançon : chemin de liaison place Saint-Michel (liaison rue des sports / Léon Vallier), rue des sports (entre l'église et le portail du gymnase et depuis le portail du gymnase jusqu'au cimetière), rue du Vercors, rue Léon Vallier, traversée avenue Charles de Gaulle, rue Françoise Dolto

L'état de l'accessibilité en 2009 des zones diagnostiquées est résumé par le tableau suivant :

Quartier ou zone	Nombre de rues	Linéaire des rues			
Chatuzange le Goubet	10	2243	0	9	1
Pizançon	8	697	0	6	2
Total			0	15	3

 Circulation possible quelle que soit la forme de handicap	 Circulation possible quelle que soit la forme de handicap mais voiries non réglementaires	 Circulation impossible (point bloquant pour au moins 1 type de handicap)
---	---	--

Source : PAVE, 2009

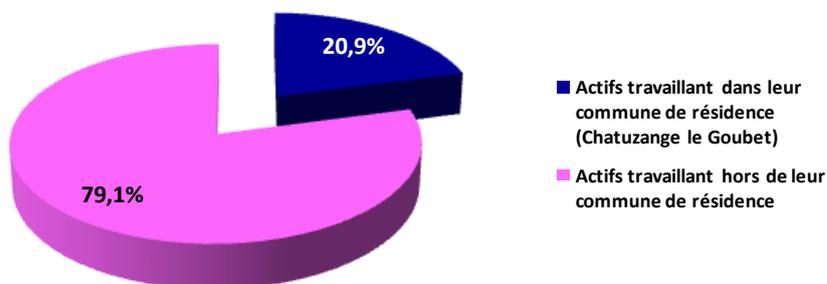
Parmi les points faibles mis en avant sur le secteur de Pizançon figurent la traversée de l'avenue Charles de Gaulle et la desserte de la rue du Vercors. A Chatuzange le Goubet, le principal point faible concernait la liaison entre la place du 19 mars 1962 et la rue Marius Lattier. Cette liaison est aujourd'hui assurée par un cheminement piéton qualitatif.

2.3 Des déplacements tournés principalement vers le bassin d'emploi romano-péageois

2.3.1 Les déplacements domicile – travail

En s'appuyant sur les données de l'INSEE, il est possible de caractériser la mobilité professionnelle. La principale problématique en terme de mobilité concerne les déplacements domicile – travail qui touchent près de 80% des actifs de plus de 15 ans de Chatuzange le Goubet ayant un emploi (1 685 actifs sur un total de 2 129 actifs).

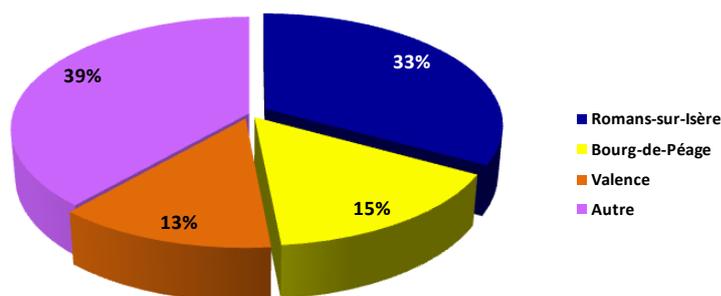
Déplacements domicile / travail des actifs de plus de 15 ans résidant à Chatuzange le Goubet et ayant un emploi



Source : Insee, Recensement de la population, exploitation complémentaire

Sur les 1 685 actifs résidant à Chatuzange le Goubet et travaillant en dehors du territoire communal (soit environ 80% des actifs), 1/3 ont pour lieu de travail Romans-sur-Isère (voir le graphique ci-après).

Commune du lieu de travail des actifs de plus de 15 ans ayant pour lieu de résidence Chatuzange le Goubet



Source : Insee, Recensement de la population, exploitation complémentaire

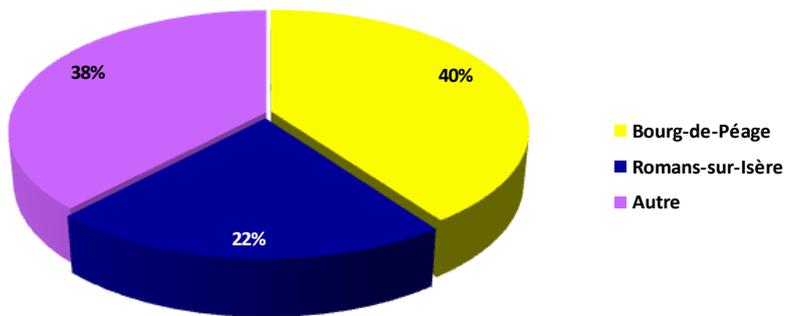
Cependant, Chatuzange le Goubet constitue également un pôle d'emploi attirant les actifs d'autres communes. Ainsi, les actifs (de 15 ans ou plus ayant un emploi) les plus nombreux en provenance d'autres communes et travaillant à Chatuzange le Goubet sont originaires de Romans-sur-Isère (121 actifs sont concernés).

2.3.2 Les déplacements domicile – école

On recense sur la commune 1 155 enfants scolarisés. La mobilité concernant les déplacements domicile / école montre que 39% des enfants (à partir de 2 ans) sont scolarisés à Chatuzange le Goubet (450 élèves) tandis que 61% le sont en dehors de la commune (705 élèves). Cela s'explique principalement par la nécessité, pour une partie des élèves, de se déplacer pour rejoindre des équipements que l'on ne trouve pas sur la commune (niveaux collège et lycée).

Près des 2/3 de la population scolarisée en dehors de Chatuzange le Goubet a pour lieu d'étude un établissement situé soit à Bourg-de-Péage (283 élèves), soit à Romans-sur-Isère (154 élèves).

Commune du lieu de scolarisation de la population scolaire ayant pour lieu de résidence Chatuzange le Goubet



Source : Insee, Recensement de la population, exploitation complémentaire

Chatuzange le Goubet s'inscrit donc dans une dynamique plus large de bassin de vie, dont les déplacements caractérisent des interactions fortes entre des pôles urbains proches.