



TRANSPORT

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

PDU



DÉCEMBRE 2010 Approbation
PDU 2010 - 2015



INTRODUCTION

Ce document est une vision prospective de ce que seront les aménagements des modes de déplacements au sein de la CAPI, et vers les territoires avec lesquels nous entretenons des liaisons privilégiées et quotidiennes.

Un programme, un projet, fruit d'études et de réflexions menées conjointement par les associations d'usagers, les élus, les techniciens et administratifs, les entreprises, les établissements scolaires de ce territoire.

Dix ans, c'est une échéance raisonnable pour entreprendre et réaliser. Ce moyen terme verra sans doute l'éclosion de nouvelles réalités, de nouveaux besoins, qu'il n'est pas toujours possible d'imaginer, d'anticiper mais, issu d'une expérience déjà ancienne, un tel projet se veut au plus près des réalités observées ici, des réponses proposées ailleurs, avec comme lignes directrices les notions de fluidités, de rythmes, de confrontations conviviales autour d'un mot d'ordre fédérateur : le mieux vivre ensemble.

Aussi, sans plonger à corps perdu dans l'utopie, considérons que, au-delà des aspects pratiques, économiques ou décisionnels, notre territoire est en droit - il l'a démontré dans d'autres domaines - de se prévaloir d'une capacité à être pilote en matière de déplacements urbains et interurbains. Les pages qui suivent font suffisamment état de l'existant, qu'il convient d'optimiser, d'améliorer, pour qu'on ne propose pas ici un catalogue des initiatives et des réalisations. Mais elles ouvrent une nouvelle dimension de réflexion.

Ainsi, nous affirmons que ce programme d'innovation et d'amélioration technique se doit de rendre plus humain encore le temps de vie consacré aux déplacements et, de contrainte coûteuse en moyens financiers, en énergie, en stress. Faire en sorte qu'il devienne - c'est déjà en partie le cas - un temps de rencontres, de convivialités, et écarte progressivement le sentiment de pressions et de désagréments accumulés.

C'est une affaire de décideurs, institutionnels certes, mais une large part de la décision appartient aux usagers que nous redevons tous lorsque nos activités nous y engagent. Elle est à construire, individuellement, puis ensemble : c'est ce que l'on nomme le rendez-vous citoyen, à construire au-delà des règlements souvent contraignants, quoique indispensables, de la circulation et du respect des autres. Les autres, que nous ne rencontrerions pas forcément si les déplacements n'étaient pas devenus la contrepartie des avantages de la vie moderne...

Ouvrons ici un chantier de réflexion pour faire en sorte que ce « temps détruit » soit, à l'avenir, perçu comme un autre moment privilégié de notre quotidien : c'est l'affaire de tous et cela participe d'un authentique projet de société, que nous pouvons porter ensemble.

➤ SOMMAIRE

➤ Introduction	2
➤ Sommaire	3
➤ Rappel de la démarche mise en oeuvre	4
➤ Bref retour sur le diagnostic	7
➤ Quels enjeux réels à 10 ans ?	16
➤ Comment agir ?	18
➤ Glossaire	25



RAPPEL DE LA DÉMARCHE MISE EN ŒUVRE

PDU

DÉCEMBRE 2010

➤ LA MÉTHODE

Les étapes de l'étude

PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE / INTERLOCUTEURS

STUNI

SATIN

CAPI

1^{ÈRE} PHASE

DIAGNOSTIC

Quels sont les problèmes actuels ?

- **Les déplacements**
Transport en commun, véhicule personnel, deux roues, piétons, transport de marchandises (livraisons)
- l'espace public
- l'environnement urbain
- la sécurité/le confort
- l'économie

OBJECTIFS ET CONTRAINTES

**Que veut-on obtenir ?
Quelles marges de manoeuvre ?**

- rester pragmatique
- pas de fausses contraintes

2^{ÈME} PHASE

SCÉNARIOS MULTIMODAUX DE DÉPLACEMENT

Quels sont les éléments structurants ?

- Quels sont les principales complémentarités modales ?**
Quel rôle pour chaque mode ?
 - utiliser chaque mode au mieux en fonction de ses caractéristiques

Quels sont les différents principes envisageables ?

- au fil de l'eau ?
- volontariste ?

Quel scénario satisfait au mieux les objectifs ?

3^{ÈME} PHASE

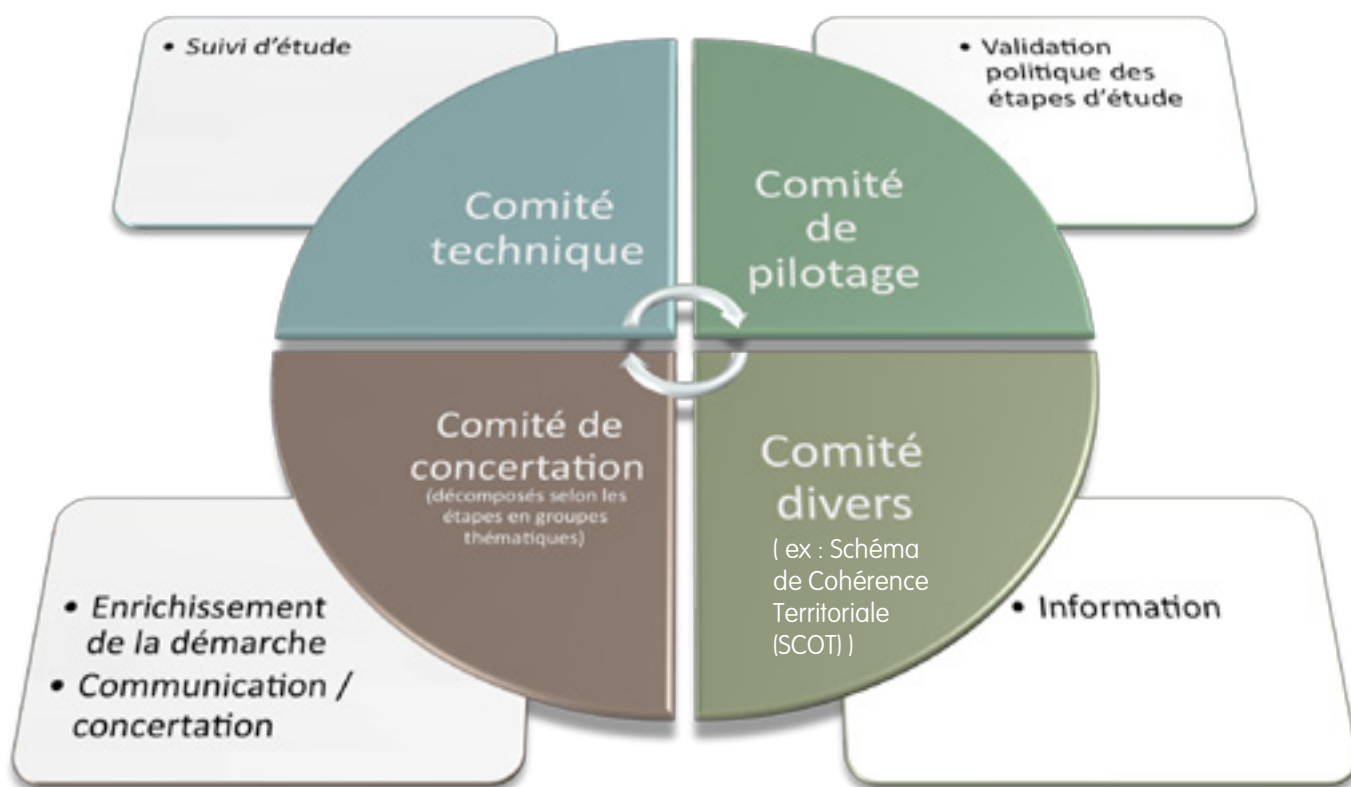
SCÉNARIO DÉTAILLÉ

Quels outils, et quelle utilisation de chacun d'eux, pour mettre en place le concept retenu ?

- **Pour chaque scénario :**
 - objectifs / contraintes
 - génération systématique
 - évaluation
- **Faisable ?**
 - fonctionnellement ?
 - financièrement ?
 - politiquement ?
- **Cohérents entre eux ?**
Quelles étapes de réalisation ?
- **Quelle évaluation ?**
Quel suivi ?

➤ LA MÉTHODE

Les différents comités





BREF RETOUR SUR LE DIAGNOSTIC

> ÉLÉMENTS FORTS du diagnostic (fait en 2006)



- > Une structure urbaine du périmètre d'étude (distance entre pôles, spécialisation de l'espace, ...) qui facilite l'usage quasi exclusif de l'automobile
- > Un réseau viaire peu dense (liaisons Nord-Sud, accès autoroute depuis le Nord) saturé en accès à Bourgoin-Jallieu (traduisant son caractère actuel de pôle principal)
- > Une autoroute sous utilisée en desserte interne du territoire et une saturation des routes départementales en heure de pointe.



- > Malgré une couverture géographique satisfaisante, un réseau qui ne répond que partiellement aux besoins de déplacements de certains segments de la clientèle
- > Une extension du Périmètre de transports urbains nécessitant a priori une hiérarchisation des lignes et une optimisation des moyens affectés
- > Malgré une bonne vitesse commerciale moyenne, une attractivité du réseau affectée par l'absence d'aménagements spécifiques en interne aux communes (Bourgoin-Jallieu plus particulièrement).



- > Un développement de l'offre ferroviaire (capacité du matériel, desserte) immédiatement comblé par la demande (potentialité forte de développement)
- > Un projet Réseau Express de l'Aire métropolitaine Lyonnaise (REAL) valorisant encore davantage cette offre.



- > Compte tenu des distances à parcourir et de la déclivité, un potentiel sur les liaisons intercommunales très limité mais très significatif en intra-communal

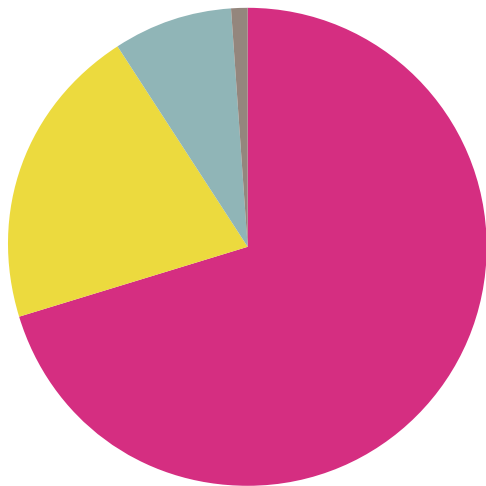


- > Une intermodalité véhicule personnel / transport en commun - transport en commun / transport en commun aujourd'hui perfectible (correspondance des horaires, conditions d'échange, accès aux pôles, notamment aux gares ...).

➤ LES PRATIQUES actuelles

(à l'échelle du Schéma de Cohérence
Territoriale (SCOT))

RÉPARTITION MODALE



voitures : 70%



piétons : 21%

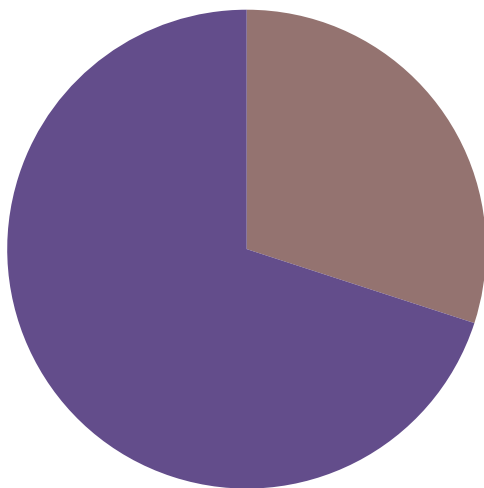


transports en commun : 8 %



autres : 1 %

RÉPARTITION PAR MOTIF



➤ Domicile/travail + école : 25/30 %

➤ Autres

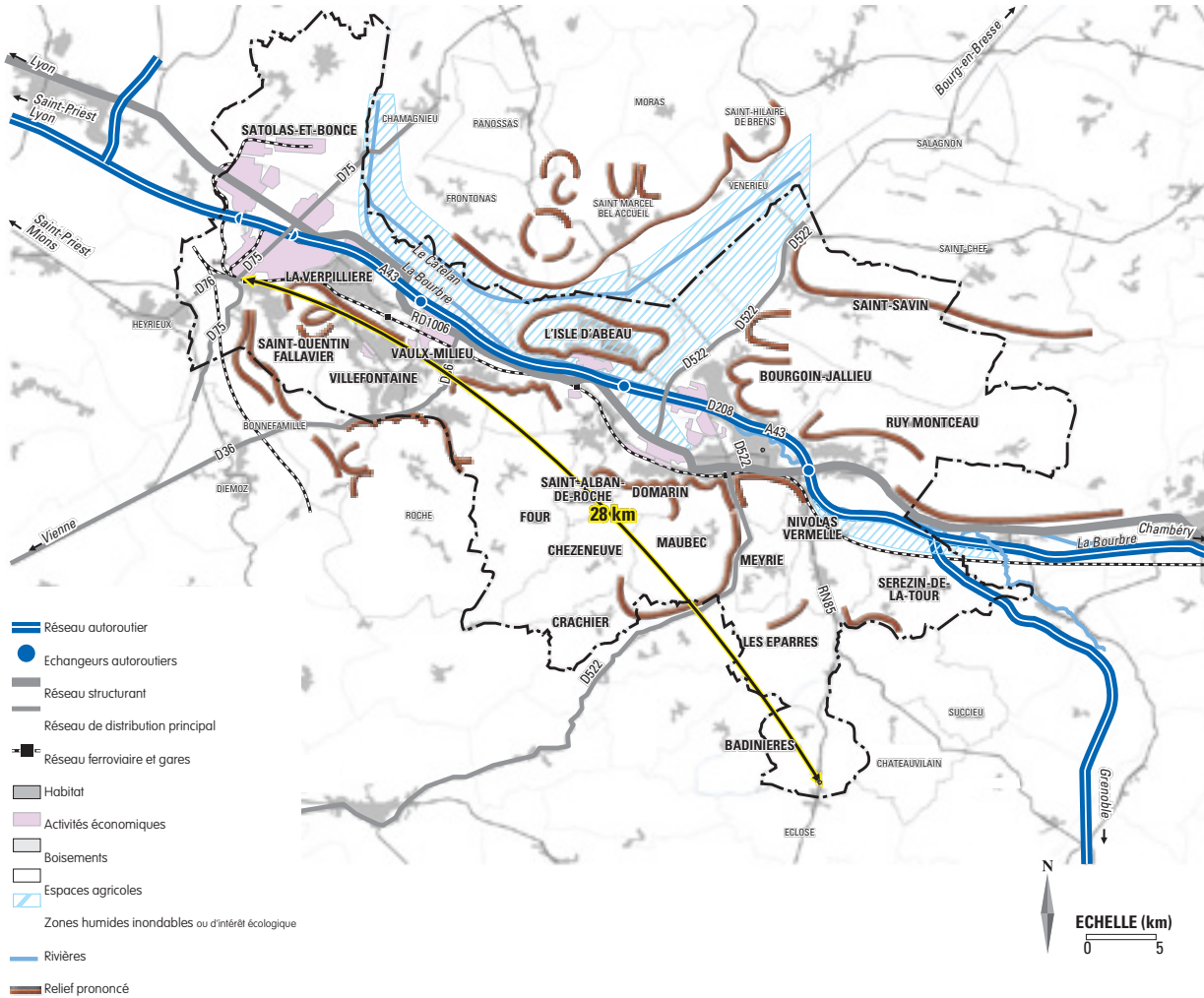
Un poids de plus en plus faible des flux
domicile / travail + école

AUTRES CHIFFRES :

- 500 000 déplacements / jour sur le SCOT
- 340 000 sur la CAPI, dont 80% en interne
- 2/3 des actifs travaillent sur le périmètre SCOT

➤ «CONTRAINTE» du territoire

en vue d'une politique volontariste
en matière de déplacements (à 10 ans)



— Des distances importantes et de nombreuses déclivités caractérisant le territoire

➤ **Valorisation des modes doux confinée à l'échelle intracommunale**

■ Une urbanisation multipolaire avec un "poids" actuel de Bourgoin-Jallieu prépondérant en terme d'usages

➤ **Modes alternatifs à l'automobile peu concurrentiels en l'état (sauf en intracommunale)**

➤ **Une prépondérance de l'automobile contraignant l'accès à Bourgoin-Jallieu (volumes de trafic importants)**

— Une autoroute A43 payante

➤ **Une infrastructure autoroutière ne pouvant jouer aucun rôle en interne à l'agglomération**

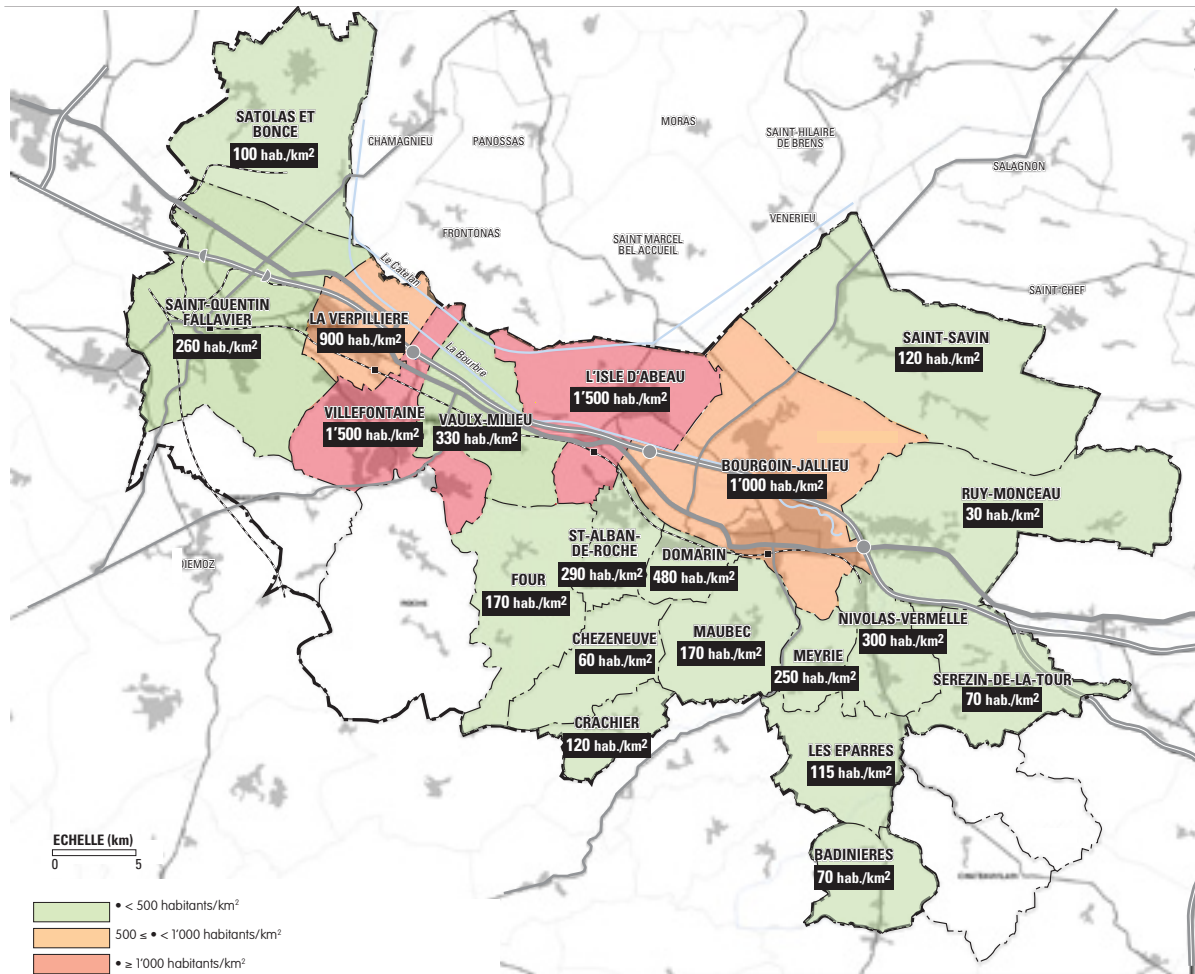
— Une infrastructure ferrée dont les possibilités de renforcement de son utilisation en entrée sur Lyon sont limitées par les itinéraires FRET actuels

➤ **Un développement "post Réseau Express de l'Aire métropolitaine Lyonnaise (REAL)" contraint par les "créneaux" restant disponibles**

PDU

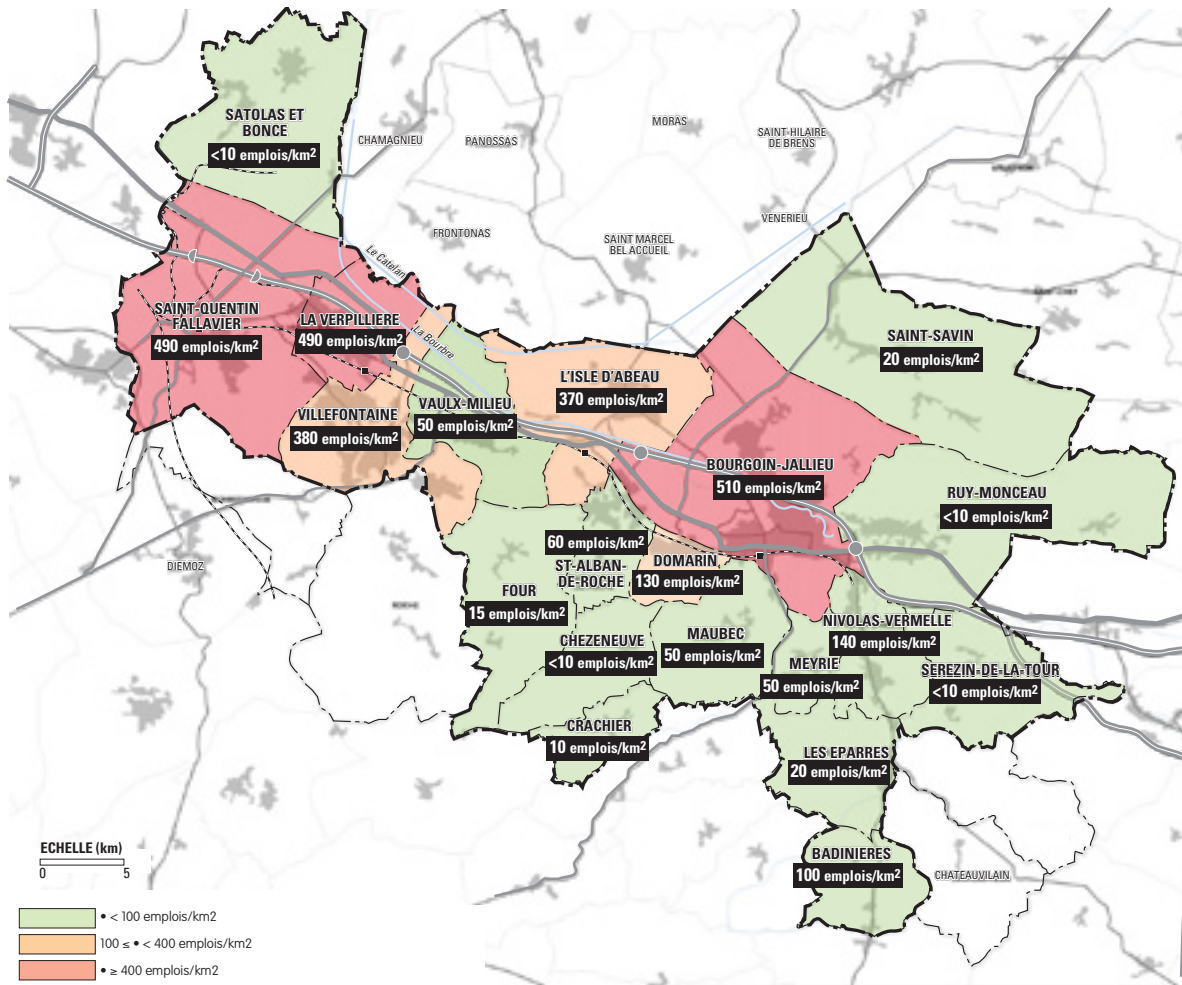
DÉCEMBRE 2010

➤ DENSITÉ de population



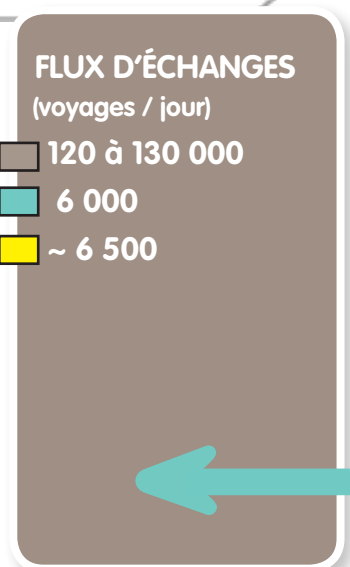
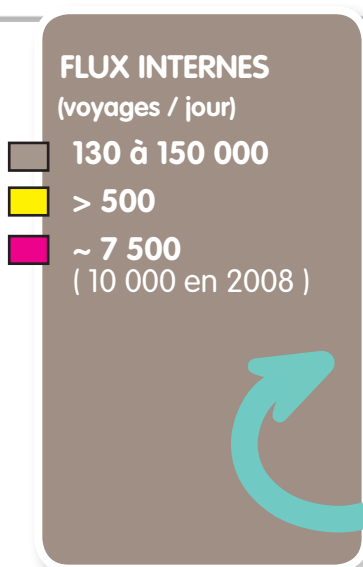
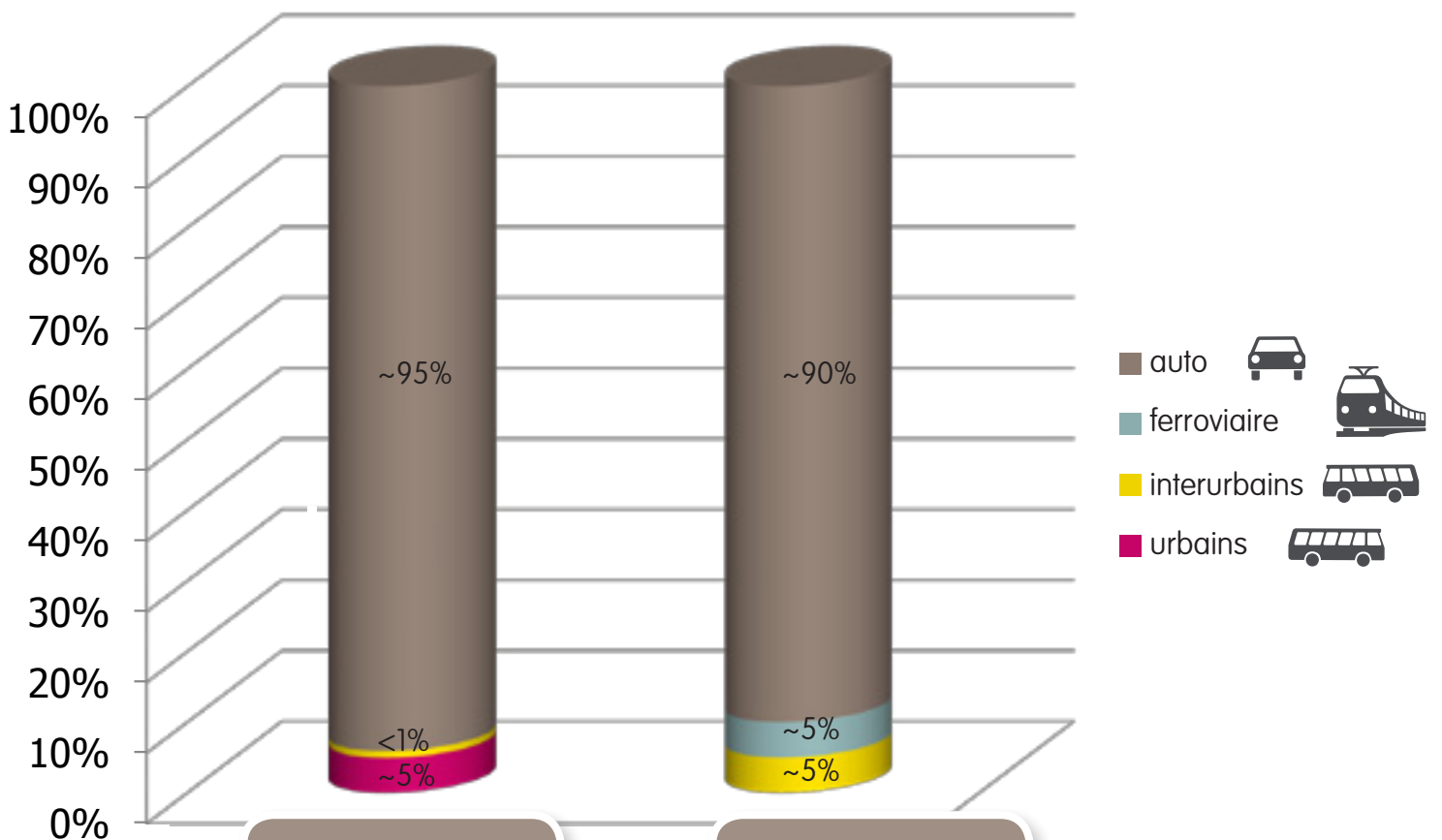
➤ UNE POPULATION CONCENTRÉE (pour près de 80%) DANS 5 COMMUNES.

➤ DENSITÉ d'emplois



➤ À l'image de la population, LES EMPLOIS (plus de 75%) SONT CONCENTRÉS DANS 5 COMMUNES

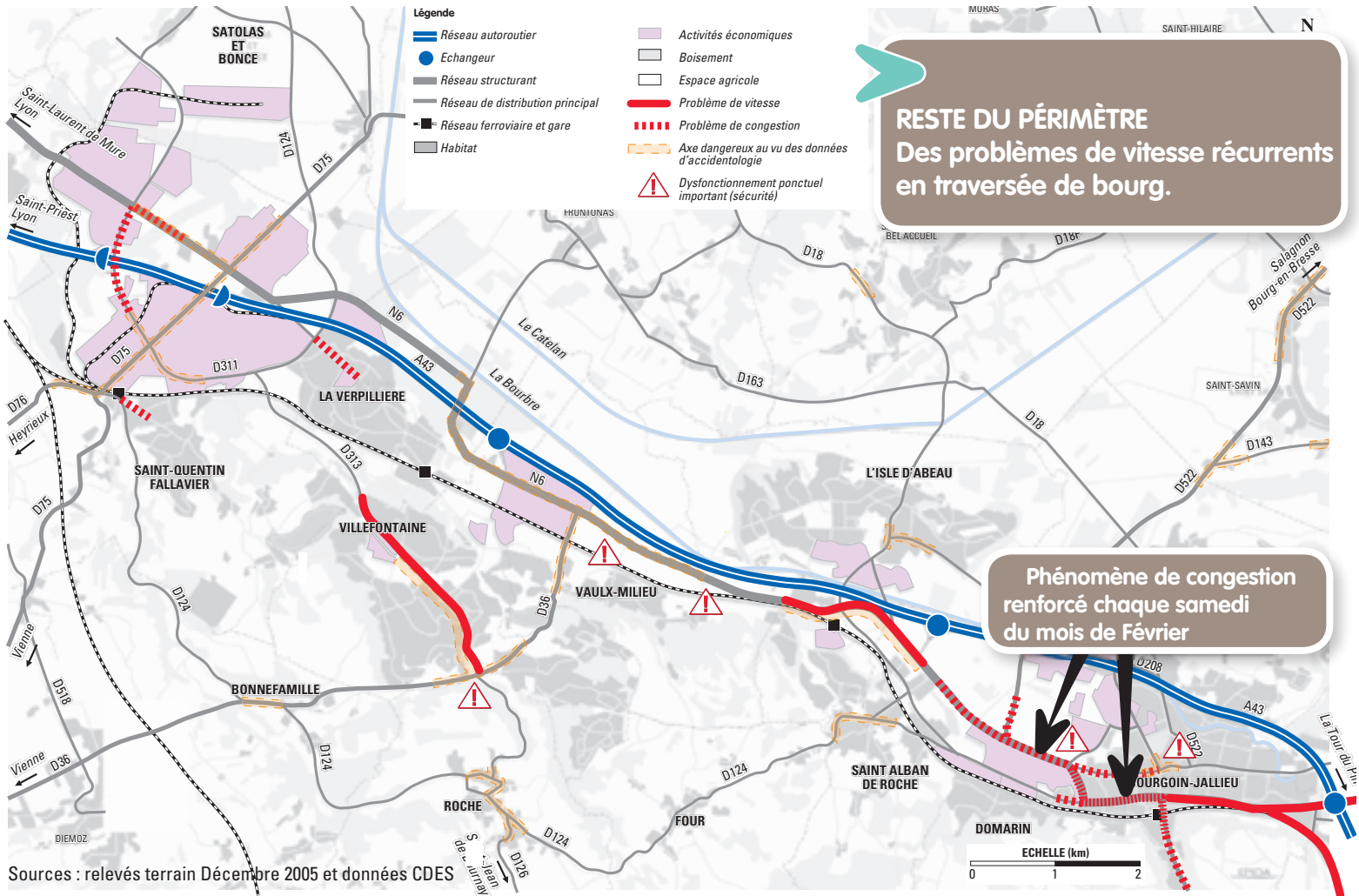
➤ COMPARAISON des parts modales voiture particulière / transport en commun sur le cœur d'agglomération (situation 2006)



Sources :

- Enquête O/D - STUNI janvier 2006 Hypothèse : 1,2 pers/VP
- Conseil Régional données de fréquentation 2005
- Conseil Général 38 données de fréquentation 2005

➤ DYSFONCTIONNEMENTS sur le réseau routier



➤ LES RÉSEAUX ferrés et urbains

➤ RÉSEAU FERRÉ



- ~20 000 voyages/jour sur la totalité de la ligne Lyon - Grenoble (2008 - dont 1/3 sur Bourgoin-Lyon)
- +13% de fréquentation sur le premier semestre 2008 (suite au cadencement)
- la fréquentation des gares :
 - Bourgoin-Jallieu : 4 400 voyages/jour
 - La Verpillière : 1 800 voyages/jour
 - L'Isle d'Abeau : 600 voyages/jour
 - Saint-Quentin-Fallavier : 400 voyages/jour

➤ RÉSEAU URBAIN



- 11 000 voyages /jour
- des lignes régulières utilisées à 70% par des scolaires
- Un service "bus à la carte" utilisé à 70% par des pendulaires



QUELS ENJEUX RÉELS À 10 ANS ?

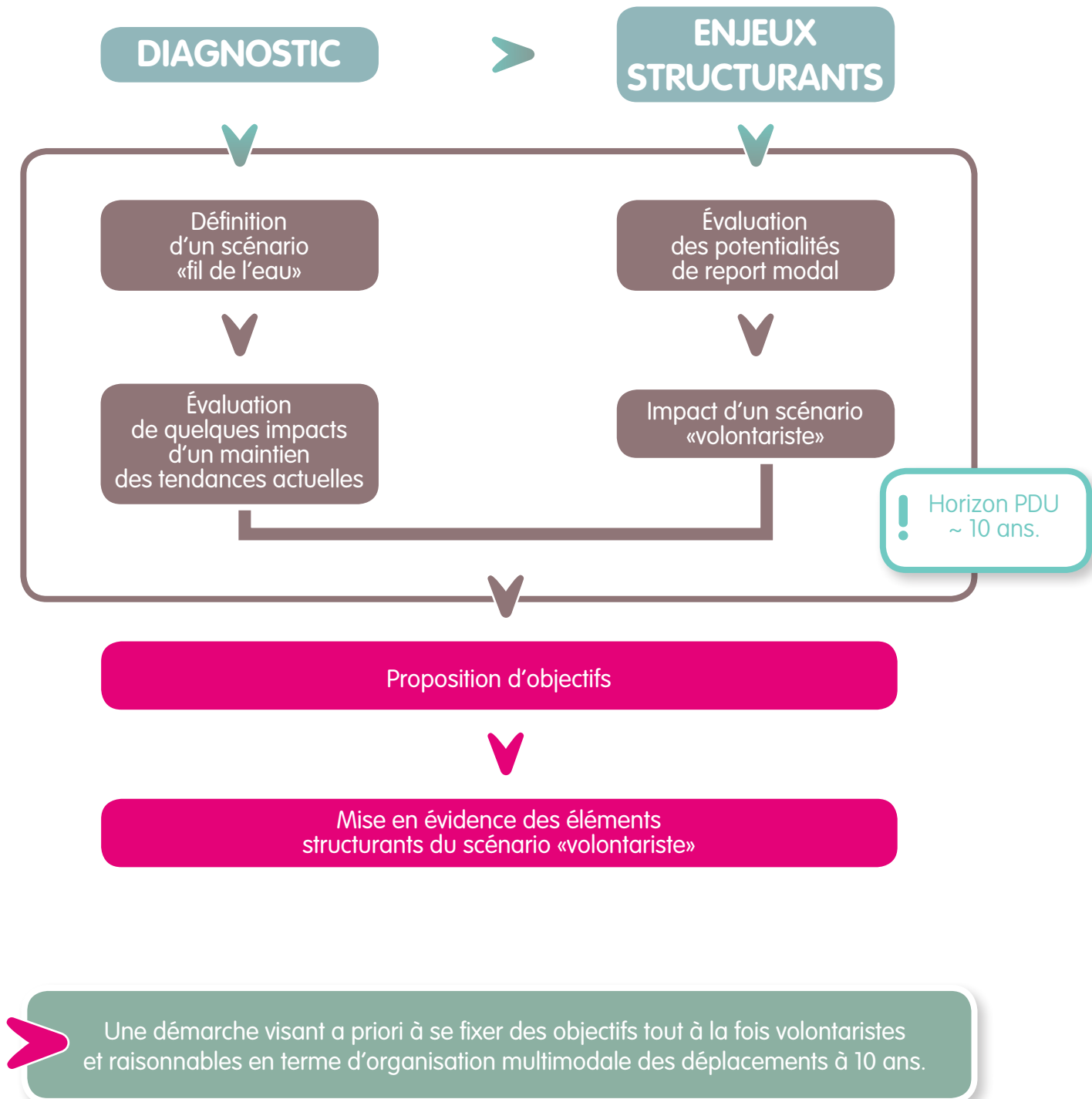
➤ LES PRINCIPAUX enjeux structurants. Pourquoi agir ?

- Quelles liaisons vers l'agglomération lyonnaise en transports en commun sont à développer ?
- Comment accéder autrement qu'en automobile aux centre-villes congestionnés, aux gares et aux principales concentrations d'emploi ?
- Comment valoriser la marche à pied et le vélo pour les déplacements de proximité et intercommunaux ?
- Quelle complémentarité entre les modes de transports et comment faciliter l'intermodalité à moyen et long terme ?
- Comment développer le réseau routier et partager la voirie avec les autres modes de transports ?



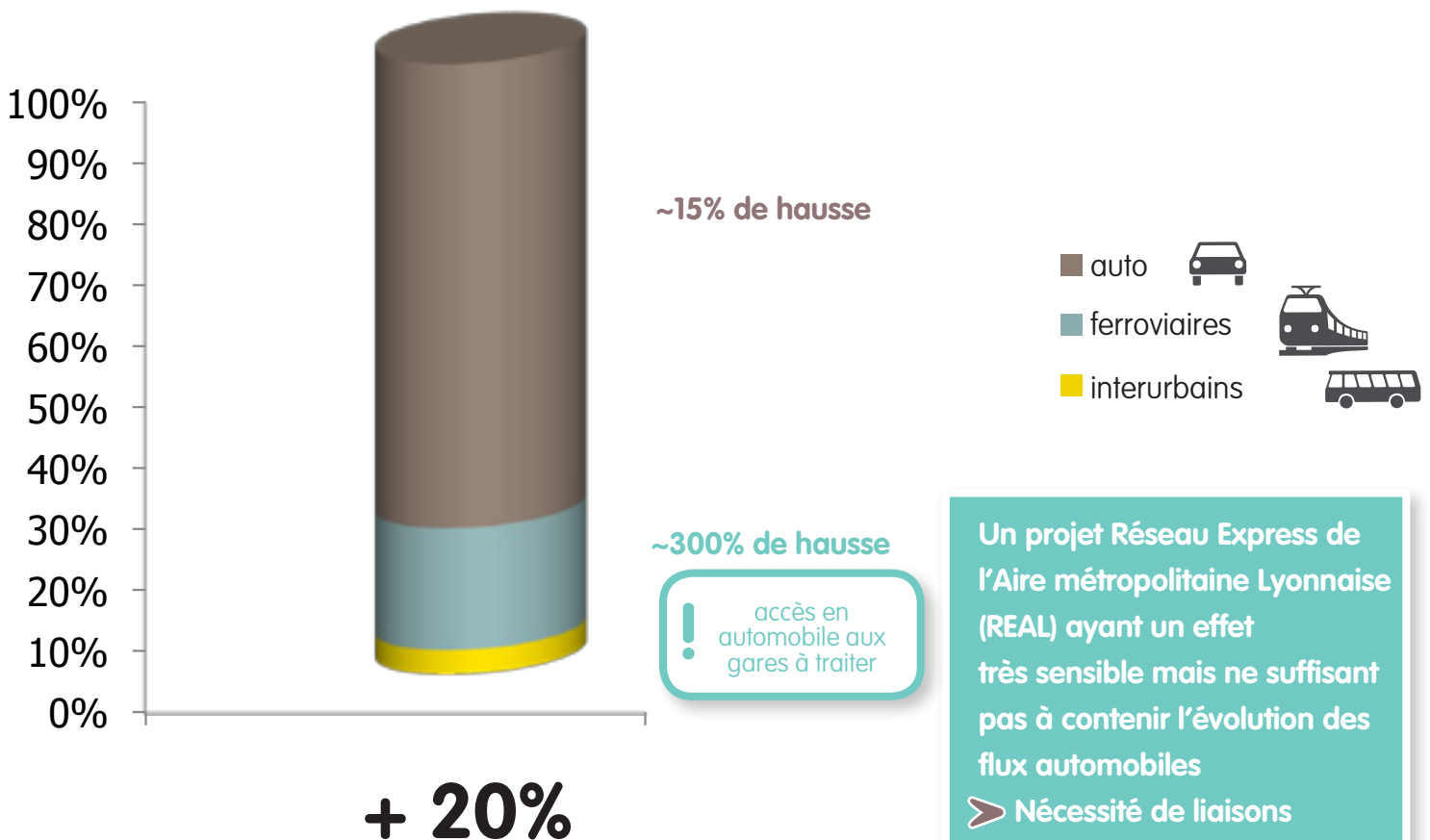
COMMENT AGIR ?

➤ CONSTRUCTION du scénario multimodal. Méthodologie



➤ QUELLE ÉVOLUTION à 10 ans si rien n'est fait ?

Liaisons entre l'extérieur
de l'agglomération et le coeur
de l'agglomération.

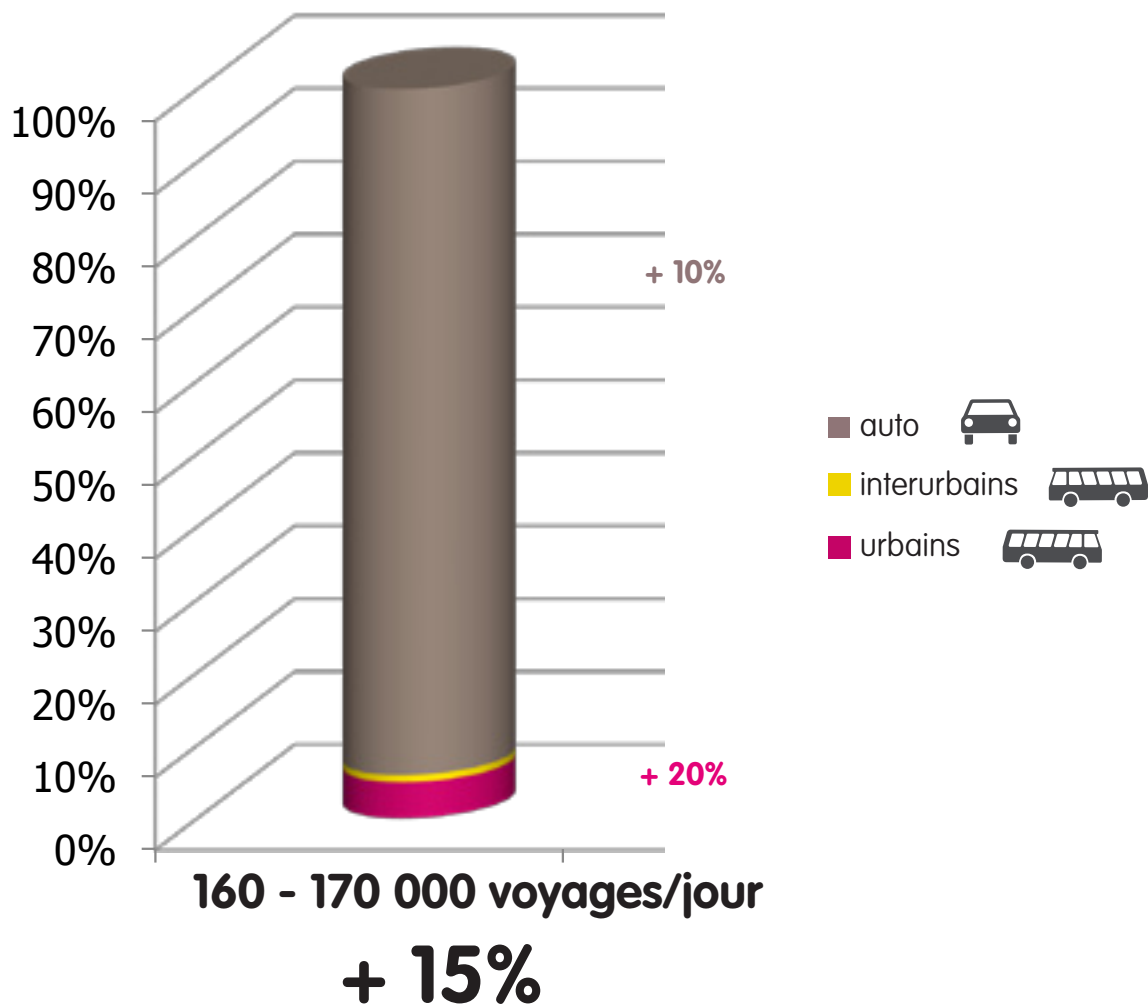


Un projet Réseau Express de l'Aire métropolitaine Lyonnaise (REAL) ayant un effet très sensible mais ne suffisant pas à contenir l'évolution des flux automobiles

➤ Nécessité de liaisons des transports en commun complémentaires

➤ QUELLE ÉVOLUTION à 10 ans si rien n'est fait ?

Liaisons internes
au cœur de l'agglomération.



➤ Au regard des évolutions dans les pratiques modales enregistrées depuis quelques années et d'une poursuite "linéaire" des efforts entrepris sur les réseaux bus urbains et interurbains, une croissance toujours significative des flux automobiles.

➤ **POURQUOI**
mettre en œuvre
un scénario
volontariste ? (1)

En se fixant des objectifs volontaristes de part modale sur les liaisons à enjeux avec une demande de mobilité équivalente à la situation actuelle :



**LA CROISSANCE DU TRAFIC AUTOMOBILE
PEUT ÊTRE CONTENUE À 5-10% SUR 10 ANS**

(CONTRE 10-15% SI L'ON NE FAIT RIEN)

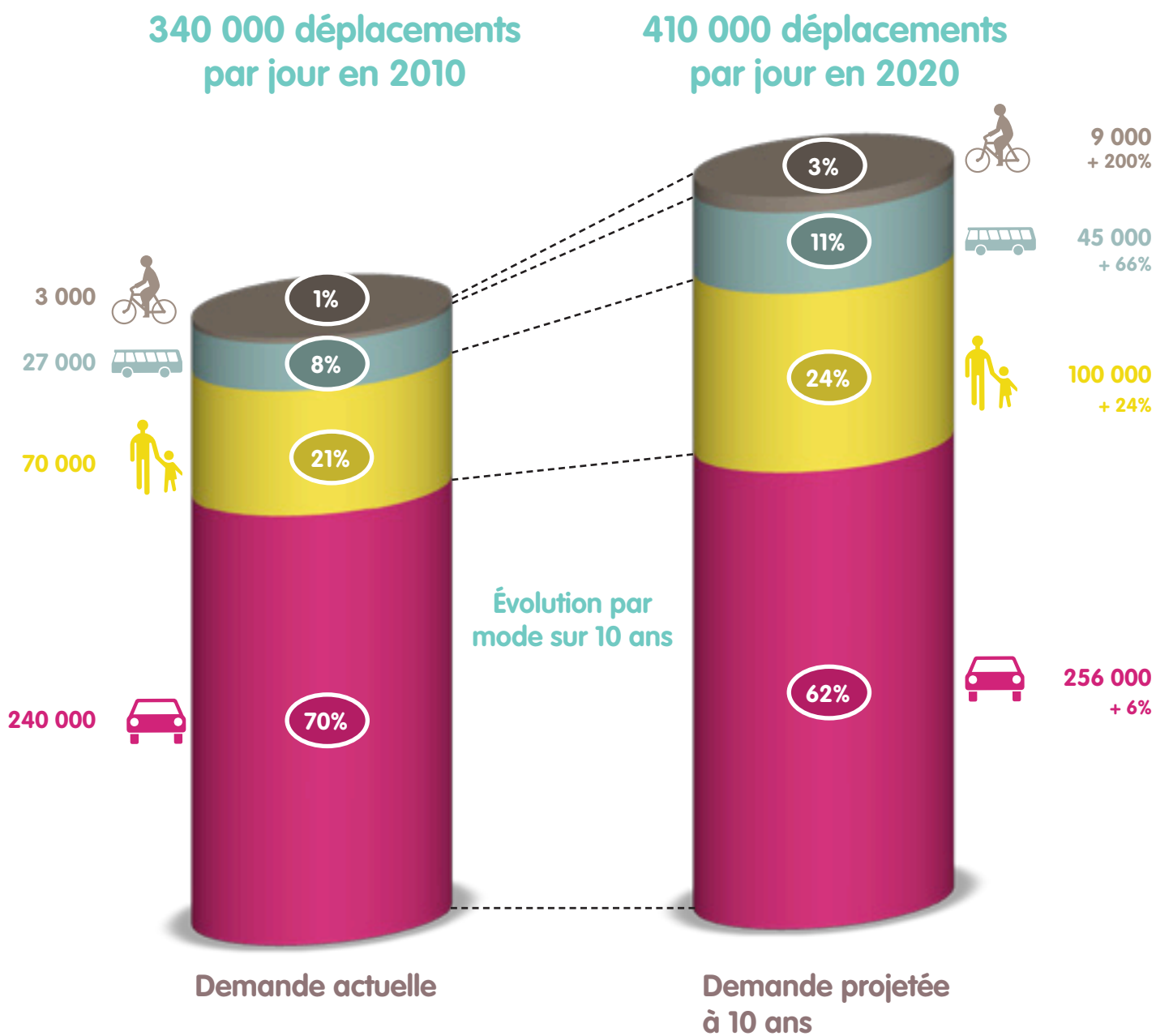
➤ POURQUOI
mettre en œuvre
un scénario
volontariste ? (2)

**UNE FORTE RÉACTIVITÉ DES USAGERS
À L'AUGMENTATION DE L'OFFRE
EN TRANSPORT EN COMMUN
CES DERNIÈRES ANNÉES**



**UN VRAI BESOIN INTRINSÈQUE EN
TERME DE DESSERTE EN TRANSPORT
EN COMMUN**

➤ OBJECTIF D'ÉVOLUTION des modes de déplacements à horizon 10 ans



Légende :

x xxx : volumes journaliers/mode

x% : part modale



GLOSSAIRE

- **ADEME** : Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
- **ANRU** : Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
- **CCI** : Chambre de Commerce et d'Industrie
- **CDDRA** : Contrat de Développement Durable Rhône-Alpes
- **DTA** : Directive Territoriale d'Aménagement
- **EPANI** : Etablissement Public d'Aménagement Nord-Isère
- **EPIDA** : Etablissement Public d'aménagement de l'Isle D'Abeau
- **PDA** : Plan de Déplacements d'Administration
- **PDE** : Plan de Déplacements d'Entreprise
- **PDU** : Plan de Déplacements Urbains
- **PMR** : Personne à Mobilité Réduite
- **REAL** : Réseau Express de l'Aire métropolitaine Lyonnaise
- **RD** : Route Départementale
- **SAD** : Service À la Demande
- **SCOT** : Schéma de Cohérence Territoriale
- **SDAU** : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
- **TCSP** : Transport en Commun en Site Propre
- **ZAC** : Zone d'Aménagement Concerté

> NOTES

> NOTES



CAPI
L'AGGLO

17 avenue du Bourg - BP 90592
38081 L'Isle d'Abeau Cedex

Tél : 04 74 27 28 00
Fax : 04 74 27 69 00
Email : capi@capi38.fr
www.capi-agglo.fr