

AVIS ET PROPOSITIONS

GROUPE DE TRAVAIL
TRANSPORTS / MOBILITÉ

Novembre 2012 - Septembre 2014



SOMMAIRE

SOMMAIRE		2
MÉTHODOLOGIE		3
ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC		4
INTRODUCTION : UN TERRITOIRE D'ÉTUDE PRINCIPAL AU POSITIONNEMENT ET À L'HISTOIRE PARTICULIÈRE		4
<ul style="list-style-type: none"> • <i>QUELS SONT LES ATOUTS DU TERRITOIRE ?</i> 5 <ul style="list-style-type: none"> › LA VALLÉE URBAINE 5 <ul style="list-style-type: none"> » UNE VALLÉE URBAINE BIEN DESSERVIE... 5 » ... MAIS DES RELATIONS AUX AUTRES ESPACES PLUS COMPLIQUÉS 5 › LE RÉSEAU DE BUS 6 <ul style="list-style-type: none"> » RUBAN : UNE OFFRE DE QUALITÉ... 6 » ... MAIS TOUT N'EST PAS PARFAIT 7 › LE DYNAMISME DU TERRITOIRE 7 <ul style="list-style-type: none"> » DE NOMBREUSES INITIATIVES INTÉRESSANTES... 7 » ... MAIS DES AJUSTEMENTS À EFFECTUER 8 		<ul style="list-style-type: none"> • <i>QUELS MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE SUR LE TERRITOIRE ?</i> 9 <ul style="list-style-type: none"> › LES INFRASTRUCTURES AUTOUR DU TRAIN NE SONT PAS TOUJOURS DE QUALITÉ 9 <ul style="list-style-type: none"> » LA VOIE EN ELLE-MÊME 9 » DANS ET AUTOUR DES GARES 9 › DES PROGRÈS À FAIRE DANS LES INFRASTRUCTURES POUR LES MODES DOUX 10 <ul style="list-style-type: none"> » POUR LES VÉLOS 10 » POUR LES PIÉTONS 10
CONCLUSION : DES ATOUTS À MIEUX VALORISER		11
TRAVAIL DE PRÉCONISATION		12
INTRODUCTION : DES IDÉES DE TOUS ORDRES		12
LES PRÉCONISATIONS		13
<ul style="list-style-type: none"> • <i>TRANSPORTS EN COMMUN : COÛT ET FINANCEMENT</i> 13 • <i>TRANSPORTS EN COMMUN : ÉQUIPEMENTS</i> 14 • <i>COVOITURAGE</i> 14 • <i>VÉLO</i> 15 		<ul style="list-style-type: none"> • <i>PIÉTONS</i> 15 • <i>LIAISON AVEC LES TERRITOIRES VOISINS</i> 15 • <i>VILLAGE DE MARQUES</i> 16 • <i>COMMUNICATION / INFORMATION</i> 17
LES RÉFLEXIONS À POURSUIVRE		18
<ul style="list-style-type: none"> • <i>TRANSPORTS EN COMMUN : COÛT ET FINANCEMENT</i> 18 • <i>VERSEMENT TRANSPORT ET SERVICE RENDU POUR LES ENTREPRISES</i> 18 		<ul style="list-style-type: none"> • <i>TÉLÉTRAVAIL</i> 18 • <i>LIAISON À L'AÉROPORT SAINT-EXUPÉRY DEPUIS LE TERRITOIRE</i> 18
CONCLUSION : UNE VOLONTÉ DE CONTINUER À TRAVAILLER SUR CE SUJET		19

MÉTHODOLOGIE

Le Conseil Local de Développement a décidé de créer une commission transport en septembre 2012, suite à la demande de certains membres qui étaient les plus motivés par cette question. Ils estimaient qu'il s'agissait d'un enjeu majeur pour notre territoire. Une réunion plénière a eu lieu le 4 Octobre 2012, en présence des membres du Conseil de Développement, de Claude BERENGUER, Vice-Président de la CAPI délégué aux transports et déplacements ainsi que Céline ASCIAC, directrice des transports à la CAPI.

Dans le cadre de son travail, la Commission Transport a voulu prendre une dimension large de la problématique des déplacements. En effet, de la marche à pied pour faire une petite centaine de mètres au voyage en train jusqu'à Grenoble ou Lyon, tous les modes sont imbriqués et doivent être vus dans un même mouvement. Il y a une forte interaction de toutes les échelles et c'est pourquoi cette question est à la fois passionnante mais aussi particulièrement difficile à traiter. Ainsi, ont été passées en revue toutes les formes diverses de transport lors de trois réunions thématiques : une première sur les transports en commun (train et réseaux de bus), une deuxième sur les véhicules motorisés individuels et une dernière sur les modes doux. S'est donc fait sentir dans cette Commission une volonté de traiter de tous ces sujets qui, d'ailleurs, se rejoignent souvent.

Il y a eu douze réunions entre novembre 2012 et septembre 2014. Ont été reçues à ces rencontres des personnes extérieures en fonction des sujets traités (une personne de l'ADUT pour la réunion sur les transports en commun ou encore la directrice de l'Agence de Mobilité pour celle sur les modes doux). L'objet des six premières réunions était de faire un diagnostic sur la problématique transport-déplacement, principalement sur le territoire de la CAPI mais aussi au-delà, comme nous pourrions le voir. Dans un deuxième temps, le travail a consisté à faire des préconisations plus précises à partir de ces observations.

**Ce document est donc le résultat des deux parties
de ce travail mené par la Commission.**

ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

INTRODUCTION : **UN TERRITOIRE D'ÉTUDE PRINCIPAL AU POSITIONNEMENT** **ET À L'HISTOIRE PARTICULIÈRE**

Il a été décidé dès le départ de prendre en premier lieu comme territoire d'étude la CAPI, car c'est celui qui est le plus vécu par les habitants et donc celui sur lequel ils ont le plus de choses à dire. Mais, forcément, les réflexions se sont aussi étendues au rapport avec les territoires du Pôle Métropolitain ainsi qu'avec des lieux stratégiques comme Grenoble – Préfecture départementale – ou encore l'aéroport Lyon Saint-Exupéry.

Le territoire d'étude principal, celui de la CAPI, a un positionnement singulier puisqu'il se situe à proximité de la deuxième agglomération française (Lyon) et sur un axe entre celle-ci et Grenoble, autre pôle d'importance. Il se trouve aussi sur la route principale menant vers les grandes stations de ski des Alpes du Nord (par l'A43) ou des Alpes du Sud (par l'A48). C'est donc un espace traversé par des flux relativement importants, ce qu'il est nécessaire de prendre en compte dans toute cette dimension de transports et déplacements.

*De plus, le passé de cet espace est aussi un facteur décisif. En effet, historiquement, la Ville Nouvelle a été en grande partie construite pour desserrer l'agglomération lyonnaise et accueillir des populations désireuses de conditions de vie plus aérées (**L'Isle d'Abeau, une ville à la campagne**). C'est sur cette image que s'est construite une grande partie du développement démographique de la CAPI. Les populations sont donc venues s'installer dans des endroits un peu à l'écart et où, donc, la voiture était nécessaire pour aller travailler, faire les courses ou se rendre à ses loisirs. De plus, au moment où la Ville Nouvelle s'est mise en place, l'usage des véhicules motorisés débutait sa démocratisation en France et les commerces et zones d'activités se sont écartés des centre-villes. C'est un mouvement de fond qu'il n'est pas aisé d'enrayer et aujourd'hui, alors que la CAPI a été constituée depuis plus de six ans, on retrouve cette idée d'une géographie « en archipel » qui, nécessairement, pousse les populations à utiliser leurs véhicules motorisés.*

1. QUELS SONT LES ATOUTS DU TERRITOIRE ?

Par sa position géographique, cet espace a déjà une place quasi-idéale à une échelle européenne (sur l'axe France-Italie, à proximité immédiate du grand axe Nord-Sud européen) mais aussi régionale puisqu'au cœur d'un triangle entre les trois agglomérations principales de Rhône-Alpes (Lyon, Grenoble et Chambéry). Mais, mis à part cette situation, quels sont les atouts de ce territoire en termes de mobilité?

- **La vallée urbaine**

UNE VALLÉE URBAINE BIEN DESSERVIE...

Grâce à la D1006 et, surtout, à l'autoroute A43, l'espace au cœur de la CAPI (avec, notamment, les communes de Saint-Quentin Fallavier, La Verpillière, Villefontaine, L'Isle d'Abeau et Bourgoin-Jallieu) est facilement accessible aux véhicules motorisés. On trouve même quatre échangeurs autoroutier sur une distance d'à peine plus de vingt kilomètres, ce qui est très rare pour un tronçon payant. Cela permet un lien rapide avec Lyon d'un côté (environ une demi-heure) et Grenoble (à peu près quarante-cinq minutes). Par contre, cette autoroute est soumise à péage et sert donc difficilement de lien entre les différentes communes du territoire. Pour cela, c'est la D1006 et son tracé relativement similaire à l'A43 qui est utilisée par les habitants du territoire. C'est pourquoi elle connaît des ralentissements très importants aux heures de pointe où elle est même parfois en grande partie bloquée.

En matière de transport ferroviaire, on retrouve aussi cette importance de l'axe Lyon-Grenoble puisqu'on a une double voie électrifiée qui traverse le territoire en desservant quatre gares (d'est en ouest : Bourgoin-Jallieu, L'Isle d'Abeau, La Verpillière, Saint-Quentin Fallavier). En fait, deux lignes différentes desservent la CAPI. La première est celle entre Lyon Part-Dieu et Grenoble et ne s'arrête qu'aux gares de Bourgoin-Jallieu et (presque toujours) de La Verpillière. On trouve en moyenne un train toutes les heures et, toutes les demi-heures en période de pointe (matin et soir) sur cette ligne pour chacun des sens. L'autre est celle entre Lyon-Perrache et Saint-André-le-Gaz et s'arrête dans les quatre gares. La fréquence de passage est à peu-près la même. Cela veut donc dire que, à Bourgoin-Jallieu par exemple, on a environ soixante départs quotidiens en direction de Lyon et autant vers Grenoble. Un tel trafic n'est pas négligeable et, avec des tarifs relativement abordables (environ 80 euros par mois pour le trajet Bourgoin-Jallieu – Lyon), explique en grande partie la progression constante du nombre d'usagers de ces lignes¹.

... MAIS DES RELATIONS AUX AUTRES ESPACES PLUS COMPLIQUÉS

Par contre, quand l'on sort de cet axe est-ouest très bien desservi, les connexions avec les autres espaces se font plus difficilement, et cela à plusieurs échelles. D'abord pour rejoindre les plateaux au nord et au sud de cet axe, les routes sont plus compliquées (ce qui s'explique principalement par la topographie) et rapidement saturées en heure de pointe. De plus, les moyens de transport se font plus limités (moins de transports en commun, compliqué voire impossible pour le vélo,...). Les relations avec les territoires voisins, qu'ils soient au nord (régions de Morestel ou Crémieu) ou bien encore au sud (Saint-Jean de Bournay) se font par des routes départementales qui sont elles aussi très difficilement praticables le matin ou le soir tant elles sont fréquentées, et cela dans les deux sens.

¹ D'après les chiffres de l'étude menée par les cabinets Inddigo et Altermodal sur le territoire, la fréquentation de la ligne Saint André-le-Gaz / Lyon a augmenté de 8,5% par an entre 2004 et 2008.

Avec les autres territoires constituant le Pôle Métropolitain, ce n'est pas forcément mieux. En effet, en dehors de saturations dues à un nombre très important de camions, les relations avec Vienne, le Grand Lyon ou Saint-Etienne sont complexes. Pour ce qui est de Vienne, autre composante du Nord-Isère, les deux itinéraires routiers partant de la CAPI ne sont pas pratiques (notamment du fait de nombreuses traversées de villages) et le trajet en autoroute est beaucoup plus long, sans compter l'engorgement presque systématique de cette A46. Le Grand Lyon a, depuis quelques années maintenant, clairement affiché son intention de réguler au mieux les flux entrants en cœur de ville. Ainsi, un phénomène de « barrière » peut être ressenti au niveau de Bron notamment, même si, dans le même temps, une politique intéressante a été menée pour permettre de laisser sa voiture à proximité d'une station de tram ou de métro.

Même le lien avec l'aéroport Saint-Exupéry, pourtant à proximité presque immédiate du territoire, n'est pas aisé puisque seule une ligne de bus Trans'Isère offre un service régulier de transports en commun. Alors que cet espace est un pôle économique majeur et qu'il est encore appelé à se développer, les liaisons sont très peu nombreuses et obligent presque tous les habitants à utiliser leur voiture individuelle et les immenses parkings prévus à cet effet. C'est une problématique qui doit être prise en considération de manière prioritaire et elle implique un rapprochement avec tous les travaux qui sont menés tant au niveau métropolitain qu'au sein du travail que la Préfecture de Région a initié. La proximité d'un aéroport de cette taille qui est aussi un centre économique très important doit être une chance pour le territoire de la CAPI et pour cela, les liens en transports en commun doivent être bien plus forts, par exemple par l'établissement d'une ligne TER.

- **Le réseau de bus**

- # **RUBAN : UNE OFFRE DE QUALITÉ...**

En septembre 2012, le réseau de transport en commun géré par la CAPI, Ruban, a connu de nombreuses évolutions. C'est le cas notamment de la suppression du « bus à la carte » au profit de deux offres de transports à la demande pour les personnes à mobilité réduite et pour les zones d'emploi mais aussi de la création de sept lignes périurbaines de rabattement qui correspondent avec les huit lignes urbaines régulières, principalement à Bourgoin-Jallieu. Après un an de fonctionnement, il est sans doute encore trop tôt pour tirer des conclusions et vraiment répondre aux attentes de Claude BERENGUER qui, s'avouant très optimiste, tablait sur un doublement du nombre de voyages sur le réseau. On peut souhaiter que ce meilleur maillage ait été bénéfique, et ait pu attirer plus de voyageurs sur le réseau, notamment en ce qui concerne les travailleurs avec le nouveau système *flexi'bus*².

Les principaux centres urbains de la CAPI sont reliés par des lignes qui ont une fréquence de l'ordre de vingt minutes à une heure entre chacun des passages. Ce n'est pas un temps suffisant pour qu'un usager se rende à l'arrêt de bus sans regarder les horaires, mais cela permet tout de même de se déplacer sur le territoire plutôt aisément. Le coût n'est pas très élevé puisqu'une heure de trajet s'élève à un euro et on trouve des abonnements à 26 euros par mois pour les adultes (et même 15.60 € quand on a aussi un abonnement TER). On peut donc parler d'un réseau de transports en

2. Les indicateurs de la CAPI sont annuels et on ne peut donc pas encore noter véritablement les évolutions propres à la refonte du réseau. Par contre, ce que l'on peut noter, c'est une augmentation du nombre de voyages par an entre 2009 et 2012 (de 2 millions à 2,3 millions) et surtout la croissance du nombre d'abonné adultes (de 350 à 520) et scolaires (de 3500 à 7830) sur la même période.

commun plutôt performant et, d'ailleurs, la fréquentation est en constante augmentation depuis des années. A ce réseau Ruban, on peut aussi ajouter sur le territoire le Trans'Isère (géré par le département) qui est plus vu comme un bon moyen de se rendre à Lyon que comme une manière de voyager à l'intérieur de la CAPI.

... MAIS TOUT N'EST PAS PARFAIT

Néanmoins, on peut aussi remarquer des « failles » dans ce système et celles-ci proviennent déjà en partie de l'histoire de Ruban qui s'est appuyé au départ sur un ancien réseau de ramassage scolaire. Aujourd'hui, il a encore principalement cette fonction et cela se remarque au niveau des détours que peuvent faire des lignes à certains endroits mais surtout aux horaires (beaucoup de bus entre 7 et 8h le matin et entre 17h et 18h le soir) qui, de plus, varient en fonction des vacances scolaires (beaucoup moins de fréquence pendant cette période). Cela fait perdre de la lisibilité pour la majorité des usagers qui ne sont pas toujours au courant de ces dates de congés. De plus, une personne habitant sur les plateaux et, donc, dans de petits villages, ne peut difficilement compter que sur ce réseau de transports en commun car le nombre de bus est très faible (deux ou trois le matin pour descendre, le même nombre le soir pour remonter) et les horaires ne conviennent pas forcément. Cela peut donc être utilisé comme un transport d'appoint mais non comme quelque chose de régulier. Enfin, il y a un problème qui est souvent relevé, c'est celui de voir des bus vides ou très peu remplis en service. C'est une question primordiale car elle interroge l'efficacité du réseau et la possibilité de moduler la taille des bus. Néanmoins, c'est quelque chose qu'il est très difficile de véritablement régler car les amplitudes de fréquence sont très importantes en fonction des horaires.

- ***Le dynamisme du territoire***

DE NOMBREUSES INITIATIVES INTÉRESSANTES...

Le territoire a clairement pris en main une nouvelle forme de mobilité, qui a toujours existé mais qui s'est démocratisée et intensifiée ces dernières années : le covoiturage. Dans un espace où les flux sont très importants et où les mouvements pendulaires le sont tout autant, il est nécessaire que ce type de mobilité soit encouragé. Même si l'incitation au covoiturage n'est pas facile et dépend autant de données complètement externes (prix du carburant, volonté de l'autoroute de laisser une voie aux covoitureurs ou de proposer des tarifs très intéressants,...), il y a tout de même des avantages évidents (gain de temps et financiers) qui sont indéniables et sur lesquels il faut jouer.

Par rapport au vélo, on trouve sur le territoire de nombreuses initiatives qui permettent de faciliter la pratique de cette forme de mobilité et de motiver les usagers à utiliser leurs bicyclettes qu'ils ont presque tous chez eux, mais qu'ils ne voient pas forcément comme un moyen de transport mais plutôt comme un objet de loisirs. On peut penser ici aux stages de remise en selle que l'APIE met en place ou encore aux vélo-écoles qui tendent à se développer. L'APIE a aussi dans ses cartons l'idée de la mise en place d'un atelier de réparation où les **personnes** viendraient apprendre à réparer leurs propres machines. Enfin, le vélo-bus a aussi une cote importante en ce moment et participe aussi de tout ce mouvement. Ce sont autant de petits pas qui sont faits en direction d'une plus grande et d'une meilleure utilisation du vélo comme véritable moyen de se déplacer.

... MAIS DES AJUSTEMENTS À EFFECTUER

Sur le covoiturage, si les initiatives sont très intéressantes, il faut aussi noter une certaine confusion qui peut exister chez l'utilisateur devant la présence de deux systèmes différents (un géré par la CAPI et un autre par le département) qui, s'ils ne répondent pas forcément exactement à la même logique, apparaissent comme deux éléments qui se concurrencent plus qu'ils ne se complètent. Il est aussi remarqué un manque criant de parkings dédiés à cette nouvelle pratique de mobilité. En effet, dès très tôt le matin, les abords des sorties d'autoroute sont pris d'assaut par des personnes qui se retrouvent ensuite dans une seule et même voiture. Ce parking sauvage est parfois dangereux et doit en tout cas être régulé par la construction d'espaces spécifiques (pas forcément à proximité immédiate des échangeurs autoroutiers). C'est quelque chose qui est pris en compte par la CAPI mais aussi au niveau du contrat de développement régional (CDDRA Isère, Porte des Alpes). Le mouvement est donc enclenché et mérite vraiment de continuer car le covoiturage a beaucoup d'avantages pour le territoire et doit donc être promu.

Il serait aussi nécessaire de plus communiquer, et avec une meilleure pertinence, autour de l'idée de lien entre horaires des différents transports en commun (train et bus notamment). Même si tout n'est pas parfait et si, au moindre retard, la machine peut se gripper, ce sont tout de même de très bonnes idées qui permettent au territoire d'offrir des trajets les plus courts possibles aux usagers des transports en commun et qui méritent d'être plus connues. Pour le vélo, malgré toutes les initiatives possibles, le plus important reste de créer de véritables cheminements en continu et sécurisés, qui sont le seul moyen pour les potentiels cyclistes de s'essayer à cette pratique et de, pourquoi pas, l'adopter.

2. QUELS MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE SUR LE TERRITOIRE ?

Sur le territoire, la voiture individuelle est le principal mode de transport utilisé. Cela vient en grande partie de ce que nous avons pu voir en introduction³ : la combinaison d'une histoire particulière et d'une configuration géographique du territoire qui fait qu'il n'y a pas un centre principal mais plutôt une multitude de pôles intermédiaires ainsi que la relative importance d'espaces ruraux. Pourtant, on trouve d'autres moyens de transports pour se déplacer dans cet espace. Mais nous pouvons nous interroger sur l'efficacité de toutes ces solutions de transport qui sont mises en place.

- **Les infrastructures autour du train ne sont pas toujours de qualité**

LA VOIE EN ELLE-MÊME

Si on a pu voir que le trafic augmentait sur les deux lignes de train passant par la CAPI et que, en termes d'horaires et de fréquences, il n'y avait pas grand-chose à redire, il n'en reste pas moins que cette ligne est déclarée malade par la SNCF et pose de nombreux problèmes. C'est contradictoire mais c'est bien le cas. En effet, un manque criant d'entretien ces dernières années a provoqué une dégradation progressive de l'état des voies. Cela a pour conséquence un nombre toujours plus important d'incidents qui, dès qu'ils apparaissent, bloquent tout le trafic. On ne trouve notamment pas de possibilités de doubler tout au long de la voie. Il y a donc de gros problèmes de robustesse du réseau mais aussi de sécurisation des voies à certains endroits (et notamment juste en dessous du nouveau collège de L'Isle d'Abeau). Des travaux sont menés depuis le début de l'année 2013 pour essayer de remédier au maximum à tous ces défauts. Au cours de cette période, moins de trains sont présents sur les voies puisque les convois ralentissent dans les zones en travaux (qui se font de nuit). La création d'une troisième voie sur le secteur n'est pas à l'étude alors que cela apparaît comme nécessaire pour régler une bonne partie des soucis rencontrés et ainsi donner plus de fluidité et de garantie à ce mode de transport.

DANS ET AUTOUR DES GARES

Les gares sont des endroits stratégiques en termes de transports ferroviaires et, sur le territoire, les quatre que l'on trouve ne présentent pas forcément les meilleures infrastructures tant dans leurs installations que dans leurs accès. Il y a par exemple un problème récurrent pour rejoindre les voies, notamment pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), dans la plupart des gares. C'est surtout le plus visible dans celle de La Verpillière avec cette passerelle extrêmement dangereuse (avec des marches très pentues) et presque impossible à franchir pour des PMR. A L'Isle d'Abeau aussi, les accès ne sont pas évidents. Cela n'incite pas forcément à prendre le train et ça doit donc être travaillé. Pour ce qui est de l'intermodalité avec les véhicules motorisés, on remarque que, très tôt le matin, les parkings ne sont plus accessibles car remplis de voitures⁴. Il manque donc clairement de places

3. D'après les chiffres de l'*Enquête Ménages Déplacements de l'aire Métropolitaine Lyonnaise* datant de 2006 (rien de plus récent depuis), si le nombre de déplacements tous modes par jour et par personne dans le secteur Nord-Isère est sensiblement identique à celui que l'on trouve dans toute la zone d'étude (3,50), les habitants du secteur Nord-Isère font en moyenne 2,51 déplacements en voiture (conducteur ou passager) contre 2,04 sur l'ensemble du territoire d'étude.

4. Pourtant, d'après les chiffres de l'étude Indiggo et Altermodal, 67% des voyageurs viennent d'endroits situés à moins de trois kilomètres de la gare.

et cela dans chacune des gares et notamment à Bourgoin-Jallieu où le problème est très prégnant. Enfin, pour certaines gares, c'est l'accès général qui est même très compliqué. C'est surtout le cas pour celle de La Verpillière qui, avec ce passage à niveau à proximité, donne des bouchons parfois terribles lorsque les trains se succèdent et que le flot de voiture ne peut plus s'écouler. Il est d'ailleurs dommage que le projet de déplacement de la gare plus à l'est n'ait pour le moment pas abouti.

- ***Des progrès à faire dans les infrastructures pour les modes doux***

POUR LES VÉLOS

Le territoire de la CAPI n'est peut-être pas forcément le meilleur dans l'absolu pour pousser les personnes à faire du vélo. En effet, mis à part les principaux centres urbains (qui concentrent l'essentiel de la population et des activités), le reste de cet espace est marqué par des reliefs relativement importants et qui empêchent une pratique possible dans le cadre professionnel, par exemple. Dans l'espace où la pratique serait la plus aisée, il manque une continuité du tracé des voies cyclables, notamment au niveau de la Bourbre, trait d'union entre les différents pôles. Il est nécessaire d'y créer une piste éclairée et sécurisée, qui permette un usage quotidien et pas uniquement pour les loisirs le week-end. Ce mode demande des aménagements spécifiques, à la fois pour sécuriser des usagers plus vulnérables mais aussi pour inciter ces derniers à prendre des cheminements pratiques et sécurisés. Dans les projets d'aménagement, il faut veiller à ce que les maîtres d'œuvre prennent bien en compte ce mode de transport et lui donnent une réelle place, pas toujours évidente quand la piste cyclable se situe sur un trottoir par exemple. Sur le territoire, le vélo apparaît plus comme un accessoire que comme un véritable mode de transport quotidien.

POUR LES PIÉTONS

Il faut toujours avoir en tête l'idée que tout le monde est un piéton en puissance. En effet, de celui qui ne peut pas utiliser de voiture (âge, condition,...) à celui qui en a une mais qui est bien obligé de passer de son lieu de stationnement à sa destination, tout le monde marche à un moment donné. Ce qui change, c'est le comportement que chacun adopte en fonction de l'usage qu'il est en train de faire (voiture, vélo, marche à pied). Cela pose donc la question de la conscience des autres usages du même espace. Et la vie du piéton en ville semble encore compliquée. Même si on note quelques progrès, notamment dans le comportement des automobilistes (ils laissent passer plus facilement,...), quelques endroits restent tout de même très dangereux pour un piéton. De plus, certains aménagements sont très mal faits puisque, lorsque l'on conduit, on ne voit pas toujours très bien les passages piétons, qui sont ainsi mal signalisés, ce qui augmente les dangers potentiels.

La place sur les trottoirs semble parfois rétrécir jusqu'à un stade qui en devient dangereux, notamment en été où les terrasses s'installent. Il devient parfois compliqué de se croiser sans être obligé de grignoter sur les voies où circulent les véhicules motorisés. L'entretien des trottoirs et des voies en général n'est pas toujours fait de la meilleure des manières, ce qui peut parfois mener au danger. Il est aussi extrêmement important d'avoir une vigilance renforcée sur les PMR, qui représentent aujourd'hui 30 à 40% de la population totale (ce ne sont pas seulement les handicapés en fauteuil roulant, mais aussi les poussettes, les moins jeunes marchant difficilement, les personnes ayant un plâtre, etc.)⁵, même si les normes, toujours plus importantes, peuvent aussi empêcher ou ralentir certains projets. Il faut donc trouver une sorte de juste milieu qui n'est pas évident à véritablement définir.

5. D'après une étude INSEE de 2002 où 31,4% de la population déclare un handicap et une difficulté dans son déplacement.

CONCLUSION : **DES ATOUTS À MIEUX VALORISER**

En matière de transports et de déplacements, de bonnes choses se font sur le territoire. La collectivité est impliquée sur cette problématique et des initiatives intéressantes voient le jour. On peut donc espérer obtenir de belles améliorations dans les années à venir. Mais il reste néanmoins certains aspects pour lesquels il est nécessaire de poursuivre les réflexions et, sans doute, d'aller plus loin. Il semble aussi important de plus et mieux communiquer sur les avantages apportés par toutes les solutions alternatives à la voiture individuelle et cela à plusieurs niveaux (la CAPI mais aussi chacune des communes). En effet, beaucoup de citoyens ne sont pas toujours au courant de l'existence, par exemple, d'abonnements combinés, de correspondances entre les trains et les bus ou encore des possibilités de covoiturage. Un important travail de sensibilisation au changement culturel reste à mener mais cela est vrai à l'échelle nationale, comme locale. Chacun sait que le territoire spécifique de la CAPI, avec sa géographie « en archipel » et la présence de communes fortement rurales, présente des freins non négligeable à ces changements de pratique.

*Comme on a pu le voir lors de ce travail, le nombre d'acteurs impliqués sur cette **question** est particulièrement important. Entre la Région, le Département, le nouveau Syndicat Mixte des Transports Métropolitain, la CAPI, les communes, les associations, l'Agence de Mobilité,... il n'est parfois pas simple de véritablement s'y retrouver et de comprendre qui fait quoi. Parfois naît même le sentiment que des questions sont prises en compte par deux acteurs en même temps, avec le risque d'être dans la concurrence plutôt que dans un travail en commun (notamment entre la CAPI et le département sur les problématiques bus et covoiturage). C'est en tout cas une interrogation majeure des membres de cette Commission.*

TRAVAIL DE PRÉCONISATION

INTRODUCTION : DES IDÉES DE TOUS ORDRES

Lors du travail de diagnostic, de très nombreux thèmes ont été abordés et les discussions ont été très nombreuses autour de tous les questionnements apportés. En effet, dans toutes ces problématiques liées aux transports et aux mobilités, les interactions sont très nombreuses et les conséquences de certaines préconisations pas toujours facilement qualifiables ou quantifiables. Le nombre d'acteurs étant également très important et leur rôle pas toujours extrêmement facile à comprendre, c'est une difficulté supplémentaire pour être en mesure de proposer des solutions qui soient facilement et rapidement applicables par ceux qui s'occupent de ces questions.

Ainsi, le groupe de travail a choisi de différencier de façon claire ce qui s'apparente plus à de réelles préconisations, qui se veulent des solutions précises à des difficultés évoquées dans le diagnostic qui précède, à ce qui est de l'ordre des réflexions à poursuivre, où aucune « réponse » n'est réellement apportée mais qui doit continuer de susciter des interrogations. Pour chacun des sujets, on trouvera ainsi un ou plusieurs constats et les préconisations ou les réflexions qui s'y rapportent.

La Commission Transports et Mobilité du Conseil de Développement Nord Isère est force de proposition sur le territoire et procède ainsi en ce sens. Il s'agit ici d'idées qui, selon son point de vue, permettraient de résoudre un nombre non négligeable de problèmes autour de ces questions.

LES PRÉCONISATIONS

1. TRANSPORTS EN COMMUN : COÛT ET FINANCEMENT

- › **CONSTAT** : La géographie et l'organisation du territoire de la CAPI sont telles que la collectivité ne peut pas répondre à toutes les attentes en matière de transport en commun, surtout si les personnes s'installent loin du centre de la vallée urbaine.
 - # **Donner l'information en amont aux personnes qui s'installent**, par exemple lors de la demande de permis de construire. L'information doit venir de la commune ainsi que de la communauté d'agglomération.
 - # **Instaurer une carte à zones** avec, une partie « centrale » (l'épine dorsale de la CAPI) où les tarifs sont plus avantageux et une partie plus périphérique où le ticket est plus onéreux, ce qui correspond à toutes les zones qui se trouvent à l'écart.
 - # **Fixer un coût limite des transports en commun**. Outre l'aspect économique, l'aspect écologique peut contribuer à prendre une décision de suppression dans la mesure où certains bus sont très souvent vides. Deux méthodes peuvent être utilisées pour le calculer :
 - En fonction du **coût du taxi** pour le même trajet. En effet, si c'est plus cher que de prendre un taxi, alors, clairement, la collectivité ne peut pas assumer.
 - Un autre barème peut -être fixé en fonction des grilles de remboursement habituellement utilisées, en se disant que le coût maximum pourrait être entre **trois et quatre fois le coût du remboursement maximum** (soit entre environ 1,80 et 2,50 euros par kilomètre).
- › **CONSTAT** : Beaucoup de véhicules (transports en commun public ou privé) sont vides ou presque lorsqu'ils effectuent leurs trajets, notamment entre le cœur de l'agglomération et les zones périphériques.
 - # **Mutualiser les informations afin de rentabiliser au maximum certains voyages**. Par exemple, si les taxis annoncent que, chaque jour, à telle heure, ils passent à tel endroit parce qu'ils ont fait une course avant (emmener quelqu'un dans un lieu précis), un usager peut s'y trouver et tout le monde s'y retrouve. L'idée est donc celle d'une forme de « bourse des voyages retours ». Cela reste à discuter en fonction de l'organisation de la profession sur le territoire
 - # **Proposer un plus grand nombre de navettes quotidiennes pour les communes périphériques vers les communes-centre les jours de marché** (un ou deux jours dans la semaine). En revanche, en supprimer les autres jours si elles sont beaucoup moins utiles.
 - # **Relancer le service de bus à la demande** qui était peut-être plus économique pour la collectivité.

2. TRANSPORTS EN COMMUN : ÉQUIPEMENTS

- › **CONSTAT** : Les bus utilisés par la collectivité sont de grande taille (car ils sont parfois remplis) mais voyagent très souvent vides et sont donc de gros consommateurs d'énergie.
 - # **Aller vers des bus équipés au gaz naturel ou encore vers des véhicules à induction** qui sont donc plus propres et moins consommateurs en énergie.
 - # **Réduire la taille des bus et, pour cela, pourquoi ne pas dissocier le réseau urbain et le réseau scolaire.** En effet, ce dernier est très demandeur de gros bus à certains moments bien précis de la journée (matin et soir) et de l'année (hors des vacances scolaires). En dehors de ces plages, les bus sont souvent vides et pourraient donc être plus petits.
- › **CONSTAT** : Relier les zones périphériques avec le cœur de l'agglomération pose un problème car ce sont des espaces qui sont plus difficilement accessibles mais qui drainent aussi une population moins importante.
 - # **Créer un téléphérique urbain, notamment pour desservir les plateaux.** Il s'agit d'un équipement qui est beaucoup moins cher que des transports plus lourds, non polluant et économe en foncier. Il permet d'être efficace quand la pente s'élève (comme c'est le cas pour rejoindre les plateaux sur le territoire). En termes touristiques, une telle installation pourrait aussi être un plus.

3. COVOITURAGE

- › **CONSTAT** : Le covoiturage se développe de plus en plus, notamment pour les trajets quotidiens entre domicile et travail. Pourtant, les lieux où garer les véhicules restent difficiles à trouver, malgré une nette amélioration.
 - # **Penser aux parkings de rabattement bien en amont** afin de diminuer le nombre de véhicules sur les axes secondaires qui rejoignent le centre urbain du territoire.
 - # **Réfléchir à une politique tarifaire autour de ces parkings.** En effet, pour les développer et inciter à leur usage, il apparaît important de ne pas les faire payer, mais, en même temps, certains usagers sont prêts à payer un peu pour qu'une certaine sécurité soit garantie. Un lien direct avec le télépéage peut être une solution (parking sécurisé si utilisation de l'autoroute derrière) mais ce sont des réflexions à poursuivre.
 - # **Réserver une voie d'autoroute (ou la bande d'arrêt d'urgence) aux transports en commun ainsi qu'aux voitures qui font du covoiturage.** C'est surtout une problématique qui a son importance à l'entrée des deux métropoles situées à proximité du territoire de la CAPI (Lyon et Grenoble), un peu moins directement pour la CAPI.

4. VÉLO

- › **CONSTAT** : Le vélo a trouvé sa place sur le territoire mais reste encore lié très majoritairement à un usage de tourisme. En effet, pour les transports quotidiens, il reste marginal.
 - # **Faire de la voie est-ouest la véritable épine dorsale de la politique pour le vélo.** Elle doit donc être plus éclairée et globalement moins dangereuse, avec un cheminement qui évite au maximum tout croisement avec des voies utilisées par les véhicules motorisés. Il s'agit d'en faire un véritable axe majeur pour les deux roues.
 - # **Continuer la promotion de l'utilisation du vélo dès le plus jeune âge,** notamment chez les scolaires, car cela a forcément un impact pour le futur mais aussi sur le présent avec une prise de conscience des familles.

5. PIÉTONS

- › **CONSTAT** : La vie du piéton en ville peut parfois s'avérer compliquée, notamment lorsqu'on est une Personne à Mobilité Réduite. Or, tout le monde est un piéton en puissance.
 - # **Indiquer ces passages spécifiques, notamment la nuit, par un jeu de lumière qui permet une meilleure identification.** Il s'agit là d'une question de sécurité mais elle est extrêmement importante car, à la fois pour les piétons eux-mêmes que pour les automobilistes, tout sera beaucoup plus simple. La collectivité peut même travailler sur cet aspect de lumière pour en faire quelque chose d'intéressant en termes urbanistiques.
 - # **Editer une carte des cheminements piétons comme cela vient d'être fait pour les vélos.** C'est en effet très intéressant car cela permet de visualiser des itinéraires peut-être pas assez connus, de leur donner une visibilité mais aussi de savoir le temps qu'il faudra pour les parcourir.
 - # **Avoir une politique volontariste par rapport aux Personnes à Mobilité Réduite (les PMR)** en étant par exemple plus strict sur les largeurs nécessaires pour le passage des piétons, souvent empiétés par les commerces, notamment en été.

6. LIAISON AVEC LES TERRITOIRES VOISINS

- › **CONSTAT** : En dehors de l'axe est-ouest, les connexions avec les autres espaces se font plus difficilement : les routes sont plus compliquées et rapidement saturées en heures de pointe.
 - # **Créer un service de minibus de 8-9 places.** En effet, à partir de deux ou trois parkings relais, et sur un parcours d'une demi-heure environ, il est possible d'envisager un trajet tous les quarts d'heure afin que les personnes n'attendent pas trop longtemps. Dans certains cas précis, les taxis peuvent aussi proposer une alternative intéressante.

- › **CONSTAT** : Le lien avec l'aéroport Saint-Exupéry, pourtant à proximité presque immédiate du territoire, est loin d'être aisée alors que cet espace est un pôle économique majeur et qu'il est encore appelé à se développer.
 - # **Proposer l'idée de navettes pour ceux qui travaillent sur le site avec un financement qui pourrait être porté à la fois par la collectivité mais aussi par l'aéroport et les entreprises qui s'y situent.** *Un réseau de transport collectif doit en tout cas exister, d'une manière ou d'une autre pour éviter que l'intégralité des employés de cette zone ne se rendent sur leur site de travail avec leur voiture personnelle, ce qui engendre une circulation intense.*
 - # **Relancer l'idée d'une liaison ferroviaire,** *peut-être en s'aidant du Village de Marques qui pourrait en quelque sorte devenir une activité possible lors que l'on est en transit à l'aéroport.*

- › **CONSTAT** : Avec les autres composantes du Pôle Métropolitain (ViennAgglo, Grand Lyon et Saint-Etienne Métropole), les relations ne sont pas extrêmement faciles, notamment du fait de saturations très importantes, notamment dues au trafic des camions.
 - # **Créer un système de voiture à la carte de type électrique.** *En effet, la distance maximale (entre notre territoire et Saint-Etienne) est de 100 kilomètres, ce qui est donc tout à fait dans les possibilités d'une voiture électrique sans avoir besoin de recharger. De plus, les liaisons en train n'étant pas toujours évidentes (obligation de passer par Lyon), cela constituerait un nouveau moyen de transport efficace.*

7. VILLAGE DE MARQUES

- › **CONSTAT** : Le Village de marques est un équipement très important qui va profondément transformer le paysage du territoire en termes de déplacements. En effet, que ce soient les employés ou les clients, les flux vont être très importants dans une zone déjà saturée aux heures de pointe.
 - # **Reposer la question de la liaison du Village de marques avec la gare de La Verpillière** *(et pourquoi pas réinterroger un déplacement de cette gare à proximité immédiate du site même si le projet semble très compliqué techniquement), tout comme celle des flux routiers qui explosent déjà à l'heure actuelle aux heures de pointe. Ce sont deux questions essentielles qui ne doivent être oubliées car les conséquences en termes de mobilité vont être majeures.*

8. COMMUNICATION / INFORMATION

- › **CONSTAT** : Les citoyens ne sont pas assez au courant de tout ce que peut faire la collectivité en termes de transports et de mobilité. C'est dommage car de nombreuses solutions plus économiques, écologiques et pratiques sont parfois ignorées.
 - # **Insister sur la communication autour du covoiturage en se servant notamment bien plus du relais des communes**, qui ne sont, à l'heure actuelle, peut-être pas assez impliquées sur cette question, même quand un parking dédié à ce mode de transport a été installé sur leur territoire.
 - # **Mettre en place toute une signalisation pour les modes doux (vélo et piétons) autour des notions de temps et de distance** afin de montrer que ce n'est pas si loin, ni si long de se rendre à pied ou en vélo quelque part. Par exemple, sur les parkings, un panneau d'indication de temps par rapport au centre-ville, pourrait être installé.

LES RÉFLEXIONS À POURSUIVRE

1. TRANSPORTS EN COMMUN : COÛT ET FINANCEMENT

Il apparaît que le transport en commun a un coût très élevé. En effet, sur le territoire de la CAPI, la densité est relativement faible et la géographie n'aide pas forcément. **Il apparaît ainsi très coûteux de mettre en place tout un réseau qui puisse satisfaire le plus grand nombre d'usagers.** Néanmoins, cela reste un service et il faut donc s'interroger sur la limite de coût jusqu'à laquelle la collectivité peut supporter de rendre ce service.

Faut-il passer à la gratuité des transports en commun ? Aujourd'hui, le prix du ticket ne représente qu'une toute petite partie du budget de fonctionnement (10%) et on peut même s'interroger pour savoir si la collecte n'engendre pas des coûts supérieurs à ce qu'elle rapporte. Ainsi, on peut estimer que la gratuité, au moins sur l'axe est-ouest, ne changera rien et pourrait peut-être attirer davantage d'usagers. Néanmoins, le fait de payer un ticket responsabilise l'utilisateur et permet aussi d'effectuer des statistiques plus poussées. Cependant, le débat ne mérite-t-il pas d'être posé ?

Le Syndicat Mixte Métropolitain (SMT), instauré à l'échelle métropolitaine, ne rend-il pas tributaire la CAPI et plus particulièrement RUBAN de décisions prises à un niveau supérieur ? En effet, si des « zones » sont définies au niveau métropolitain, tout le système pourrait être remis à plat.

2. VERSEMENT TRANSPORT ET SERVICE RENDU POUR LES ENTREPRISES

Alors que le Versement Transport augmente, les bus semblent toujours aussi vides. C'est donc assez compliqué à expliquer aux entreprises. Le problème principal semble être celui des horaires. Par exemple, sur la zone de Saint-Exupéry (qui n'est pas desservie par le réseau RUBAN mais par le Trans'Isère), les transports en commun ne s'adaptent pas du tout aux horaires de travail mais servent plutôt aux voyageurs. **Il faudrait remédier à cela afin que les entreprises du territoire trouvent véritablement leur compte par rapport à ce qu'elles versent,** surtout dans un contexte économique très difficile.

3. TÉLÉTRAVAIL

Il y a un très faible pourcentage de personnes qui font du télétravail. Cela tient à la fois à une certaine réticence des employeurs mais aussi au fait que les salariés ne sont pas forcément prêts (peur de l'isolement et d'une certaine désocialisation). **La question est de savoir si une grande politique de télétravail aura un impact important sur les mobilités.**

4. LIAISON À L'AÉROPORT SAINT-EXUPÉRY DEPUIS LE TERRITOIRE

Le rapport à Saint-Exupéry est très compliqué pour le territoire de la CAPI et il s'agit d'un sujet essentiel, que ce soit pour les voyageurs mais aussi pour toutes les personnes qui y travaillent et qui habitent sur la CAPI (environ 2000 personnes). **De plus, c'est le genre de zone où le travail est continu et les horaires particulièrement décalés** (même la nuit, les entreprises de logistique travaillent pour remplir les avions qui partent tôt le matin).

CONCLUSION :

UNE VOLONTÉ DE CONTINUER À TRAVAILLER SUR CE SUJET

Parmi toutes les idées qui sont proposées dans ce document, toutes n'ont pas la même portée ni même la même échelle temporelle. Certaines sont très faciles à mettre en œuvre et demandent juste quelques ajustements alors que d'autres sont des projets à long ou à très long terme. Il apparaît en tout cas que d'après tous les constats qui ont été faits dans le diagnostic, une solution est toujours envisageable, même si elle est plus ou moins complexe.

D'autres sujets appellent encore des réflexions car ce sont des problématiques compliquées, qui mettent en jeu de nombreux acteurs et qui méritent un réel approfondissement. Le Conseil de Développement est tout à fait disposé à travailler avec les élus sur toutes les pistes de réflexion qu'il a pu développer dans ce document car il est persuadé que se trouvent là certaines solutions qui permettront une meilleure mobilité dans les années à venir. Pour la CAPI et sa relation avec les territoires voisins, c'est en tout cas quelque chose d'absolument essentiel.

» **SOURCES :**

- › **Enquête Ménages Déplacements 2006 de l'aire Métropolitaine Lyonnaise (Principaux résultats)**, SYTRAL, Juin 2007
- › **Enquête Ménages Déplacements 2006 de l'aire Métropolitaine Lyonnaise (cahier Nord-Isère)**, SYTRAL, Juin 2007
- › **Les flux démographiques du Scot Nord-Isère**, Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Juillet 2010
- › **Diagnostic du territoire Nord-Isère (Synthèse)**, CCI Nord Isère, Janvier 2013
- › **Enquête dans les gares du territoire de la CAPI**, Cabinet BVA, Automne 2012
- › **Rapport d'activité annuel de la CAPI 2012**, CAPI, Juillet 2012
- › **Plan d'actions pour CDDRA du Nord Isère**, Altermodal et Inddigo, Septembre 2011

» **PERSONNES RENCONTRÉES :**

- › **Céline ASCIAC**, Directrice des transports à la CAPI
- › **Claude BERENGUER**, Vice-Président de la CAPI délégué aux transports et déplacements
- › **Roland BORGHI**, Membre de l'ADUT (Association Dauphinoise des Usagers du Train)
- › **Claire LABEL**, Directrice de l'Agence de Mobilité Nord Isère

» **CRÉDITS PHOTOS :**

- › **CAPI**
- › **Mairie de l'Isle d'Abeau**

» **ONT PARTICIPÉ À CE TRAVAIL :**

Raymond ARMANET / Germain BETTETO / Régis BOINAY /

Yves BOURGEY / Roland DETAILLEUR / Jean-Michel DUTHION /

Marie GARCIA / Roger GIDON / Georges JACOB / Gérard JANIN /

Bruno NOTAMY / Pascal VILLEBROD