



# La mobilité dans la CAPI 2010-2020

## Bilan du Plan de Déplacements Urbains et des actions menées en matière de mobilité



# Sommaire

<b>Préambule.....</b>	<b>3</b>
<b>Contexte et éléments de cadrage.....</b>	<b>4</b>
<b>Bilan des actions renforçant l'utilisation des transports collectifs et l'intermodalité.....</b>	<b>16</b>
<b>Bilan des actions en faveur du vélo et de la marche.....</b>	<b>40</b>
<b>Bilan des actions optimisant l'usage de la voiture et du réseau viaire.....</b>	<b>52</b>
<b>Synthèse et perspectives du bilan du PDU.....</b>	<b>72</b>
<b>Vers un plan de mobilité simplifié.....</b>	<b>74</b>
<b>Références.....</b>	<b>76</b>

## Préambule

La Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI) a souhaité réaliser un bilan des actions définies par le Plan de Déplacements Urbains, ainsi que celles mises en place après 2010 comme le développement de l'autopartage ou l'expérimentation de lignes de covoiturage.



### La mobilité, un sujet d'intérêt pour le territoire depuis 20 ans

Dès 2001, le Syndicat d'étude pour l'aménagement du Territoire Isère Nord (SATIN) mène une étude relative aux problématiques de déplacements. Deux ans plus tard en 2003, les élus du STUNI (Syndicat des Transports Urbains de voyageurs du Nord Isère, regroupant les 5 communes de l'ancien SAN et la ville de Bourgoin-Jallieu) décident de mettre en œuvre un PDU volontaire. Lors de la création de la CAPI en 2007, compétente en matière d'organisation de la mobilité, les réflexions ont été étendues à l'ensemble des communes de l'agglomération.



### Le Plan de Déplacements Urbains de la CAPI a 10 ans !

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la CAPI a été approuvé en décembre 2010. Le document comporte un diagnostic, des enjeux et un programme d'actions élaboré pour un horizon de 10 ans.

Les 17 actions du PDU s'articulent autour de trois orientations stratégiques :

- Une offre de transports collectifs et une intermodalité renforcés sur le territoire de la CAPI.
- Une plan d'actions en faveur des modes doux et des personnes à mobilité réduite.
- Un réseau de voirie et une offre de stationnement avant tout optimisées.

L'agglomération souhaite constituer un bilan de son PDU, qui puisse également intégrer l'ensemble des actions et projets portées par la CAPI en matière de mobilité depuis 10 ans (Phase 1).

Ce document présente ce bilan réalisé par l'Agence d'Urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise entre janvier et juin 2020.

### Quelles mobilités pour la prochaine décennie ?

Suite à ce bilan, l'élaboration d'une nouvelle stratégie en matière de mobilité sera engagée par la CAPI (Phase 2).

Cette stratégie sera à construire avec le nouvel exécutif, avec l'objectif d'aboutir à un document cadre de type « Plan de mobilité simplifié » qui fixera le cap en matière de mobilité pour les prochaines années.

### Les compétences obligatoires de mobilité de la CAPI (avant LOM)

- ▶ Organisation des services réguliers de transport public urbain et non urbain de personnes
- ▶ Développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- ▶ Elaboration de plans de déplacements urbains
- ▶ Elaboration d'outils d'aide aux décisions publiques et privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité
- ▶ Mise en place d'un compte relatif aux déplacements présentant les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération et dans son aire urbaine, les coûts pour l'utilisateur et la collectivité
- ▶ Mise en place d'un service d'information aux usagers
- ▶ Mise en place d'un service de conseil en mobilité

## Calendrier

### Phase 1 - Bilan du PDU

Janvier à juin 2020

- ◇ Recueil et analyse des données
- ◇ Evaluation des actions et identification des chiffre-clés

### Phase 2 - Plan de mobilité simplifié

Juin 2020 à début 2022

- ◇ Objectifs et enjeux
- ◇ Orientations stratégiques et projet
- ◇ Programme d'actions





# Contexte et éléments de cadrage

## Organisation territoriale

### La plaine urbanisée de Bourgoin-Jallieu à Saint-Quentin-Fallavier



**La CAPI est une agglomération de plus de 100 000 habitants organisée autour de plusieurs pôles urbains : Bourgoin-Jallieu, Villefontaine, L'Isle-d'Abeau, La Verpillière et Saint-Quentin-Fallavier. Les emplois sont principalement concentrés à Bourgoin-Jallieu et Saint-Quentin-Fallavier.**

### Bourgoin-Jallieu



### Un territoire structuré autour d'une plaine urbanisée

La CAPI est composée de 22 communes et polarisée autour de 5 communes concentrant 72 % de la population et 82 % des emplois : Bourgoin-Jallieu, Villefontaine, L'Isle-d'Abeau, La Verpillière et Saint-Quentin-Fallavier. En 2016, la CAPI compte 105 299 habitants (INSEE).

stable, en raison des contraintes imposées par le plan d'exposition au bruit de l'aéroport Saint-Exupéry. Les plus fortes hausses démographiques (au moins 500 habitants en plus entre 2006 et 2016) concernent Bourgoin-Jallieu (+3 992 habitants), La Verpillière (+1 122 habitants), Saint-Savin (+706 habitants), L'Isle-d'Abeau (+677 habitants) et Four (+527 habitants).

Le territoire est principalement urbanisé dans la plaine, autour des réseaux de transport orientés d'est en ouest : A43, RD1006, axes ferroviaires Lyon-Grenoble et Lyon-Chambéry. Quatre gares desservent le territoire.

La CAPI est un territoire plutôt jeune, avec 35 % de la population qui a moins de 25 ans (pour 32 % à Villefranche-Beaujolais-Saône, 30 % à Vienne-Condrieu).

### Villefontaine



### Des emplois concentrés à Bourgoin-Jallieu et Saint-Quentin-Fallavier

Les zones d'activités économiques sont nombreuses et représentent environ 7 % de la surface du territoire. Certaines zones d'activités ont une dimension métropolitaine comme le Parc de Chesnes.

La CAPI compte environ 47 000 emplois en 2016 avec une hausse de 9 % d'emplois entre 2006 et 2016 (INSEE), soit 4 028 emplois en plus.

### Saint-Alban-de-Roche



Environ 77 % du territoire sont des espaces naturels et agricoles. Il s'agit de la Bourbre et Catelan au nord, les plateaux Sud et le Val d'Agny au sud et les Balmes dauphinoises au nord de Bourgoin-Jallieu.

Bourgoin-Jallieu et Saint-Quentin-Fallavier concentrent près de 60 % de l'emploi et ont connu les plus fortes hausses entre 2006 et 2016, respectivement + 15 % et + 9 %. Seules les communes de La Verpillière et de Villefontaine ont connu une baisse d'emplois significative jusqu'en 2016. En 2018, l'ouverture du pôle commercial *The Village* a enregistré la création de plus de 400 emplois.

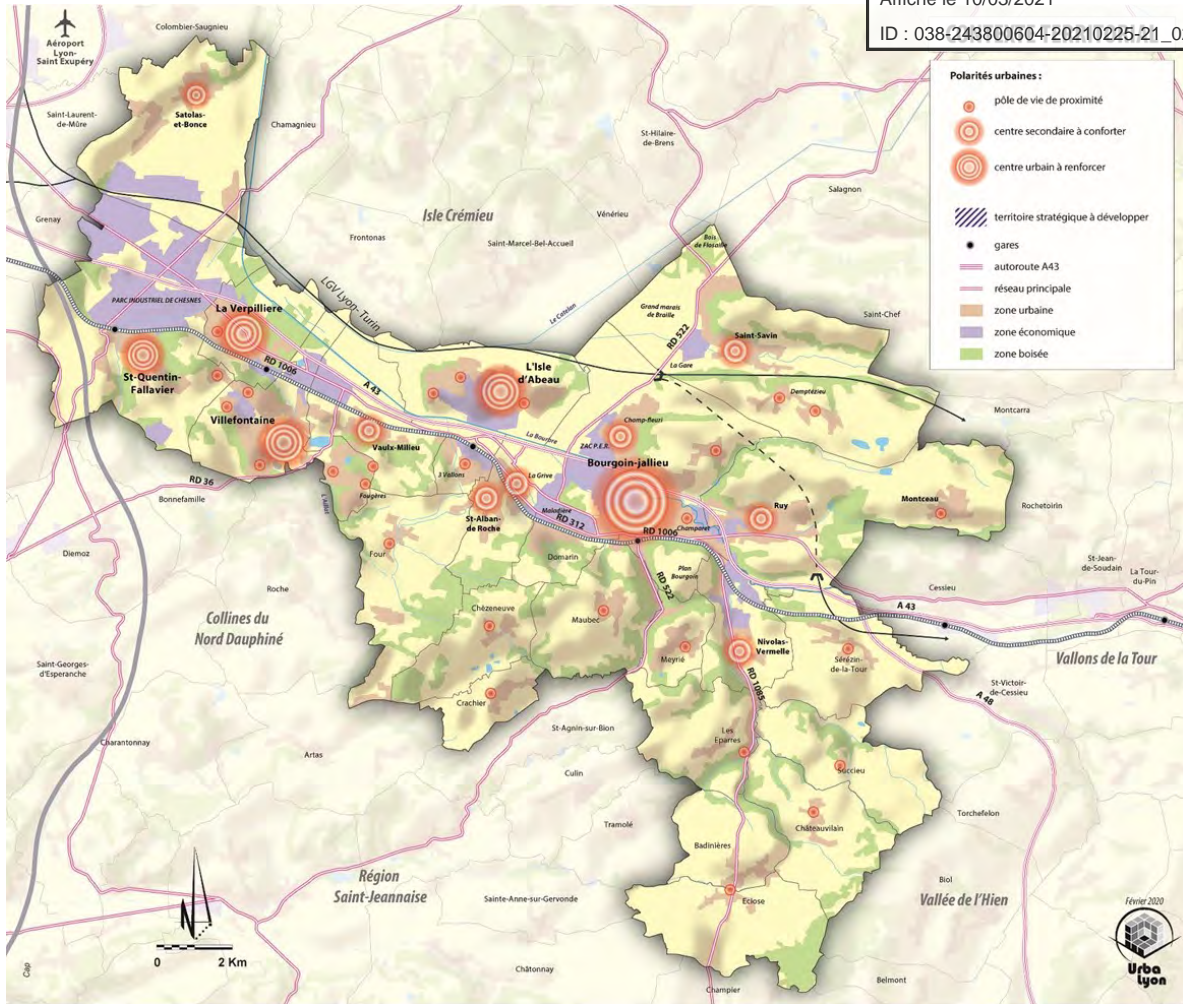
### Une croissance démographique

L'agglomération a enregistré une croissance démographique de 10 370 habitants supplémentaire depuis 2006, soit une évolution annuelle moyenne de + 1 %.

L'attractivité économique du territoire est portée par le Parc d'activités de Chesnes (à Saint-Quentin-Fallavier et Satolas-et-Bonce) et par les activités commerciales et de services implantés à Bourgoin-Jallieu.



**La CAPI : une structure urbaine multipolaire**



Type	Habitants
<b>Centre urbain</b>	
Bourgoin-Jallieu	28 236
Villefontaine	19 193
L'Isle-d'Abeau	16 616
La Verpillière	7 096
Saint-Quentin-Fallavier	6 116
<b>Centre secondaire</b>	
Ruy-Montceau	4 635
Saint-Savin	4 051
Nivolas-Vermelle	2 582
Vaulx Milieu	2 501
Satolas & Bonce	2 387
Saint Alban de Roche	1 969
<b>Pôle de proximité</b>	
Maubec	1 770
Domarin	1 591
Four	1 464
Eclosé - Badinières	1 409
Meyrié	1 064
Sérézin de la Tour	1 042
Les Eparres	1 015
Succieu	749
Châteauvilain	715
Chèzeneuve	560
Crachier	508

Les polarités représentées sur la carte correspondent à celles identifiées dans le *Projet d'Aménagement Durable de la CAPI (2013)*. Ce document non réglementaire avait défini ces trois niveaux de polarités pour structurer les niveaux de services et d'équipements.

**Chiffres-clés (source : INSEE)**

**72 % des habitants sont dans les cinq centres urbains en 2016**

**82 % des emplois sont dans les cinq centres urbains en 2016**

**+ 1 % d'habitants supplémentaires par an entre 2006 et 2016 (+ 0,5 % en France)**

**35 % des habitants a moins de 25 ans en 2016**

**+ 15 % d'emplois supplémentaires à Bourgoin-Jallieu entre 2006 et 2016**

**+ 9 % d'emplois supplémentaires à Saint-Quentin-Fallavier entre 2006 et 2016**

Sources : INSEE, 2018,, exploitation UrbaLyon, 2020

# Pauvreté et précarité énergétique

## Champfleury à Bourgoin-Jallieu



© Mairie de Bourgoin-Jallieu

### Demandeurs d'emploi

Selon l'INSEE, les demandeurs d'emploi sont les personnes qui s'inscrivent à Pôle Emploi. Le taux de chômage correspond approximativement aux demandeurs d'emplois rapporté à la population active, ce qui ne rend pas compte des situations de sous-emploi. Les demandeurs d'emplois permettent d'intégrer les personnes en recherche d'emploi ayant exercé une activité professionnelle réduite.

### >> Une ambassadrice de la Mobilité

En lien avec le Contrat Urbain de Cohésion Sociale, une ambassadrice de la Mobilité a informé et sensibilisé les publics précaires aux différentes possibilités de mobilité, notamment dans le cadre de l'accès à l'emploi et à la formation.

Ce projet a duré une année (2011/2012).

Certains habitants vivent en situation de difficultés économiques. La pauvreté est particulièrement concentrée dans les villes de Bourgoin-Jallieu, L'Isle-d'Abeau et Villefontaine. La précarité est également plus diffuse en raison du poids important des dépenses énergétiques (déplacement et habitat).

### Des demandeurs d'emploi concentrés dans les quartiers défavorisés de la CAPI

En moyenne, 20 % de la population active de la CAPI est inscrite en tant que demandeurs d'emploi (catégories A, B et C - source : Pôle emploi, 2017).

70 % des demandeurs d'emploi habitent à Bourgoin-Jallieu, L'Isle-d'Abeau ou Villefontaine, et principalement dans les cinq quartiers en politique de la ville de la CAPI.

Les communes de Saint-Quentin-Fallavier et de la Verpillière enregistrent des taux de demandeurs d'emploi de plus de 15 %, comme les communes de Nivolas-Vermelle, Les Eparres et Ecluse-Badinières.

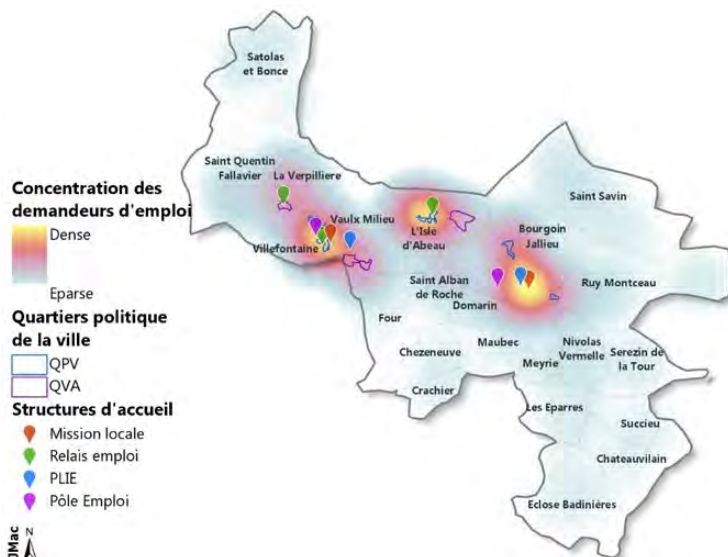
### Un fort usage de la voiture sauf pour les habitants du quartier de Saint Bonnet à Villefontaine

La CAPI compte cinq quartiers prioritaires en Politique de la Ville (QPV) : Champfleuri et Champaret à Bourgoin-Jallieu, Saint-Hubert à L'Isle-d'Abeau, Saint-Bonnet et Les Roches à Villefontaine.

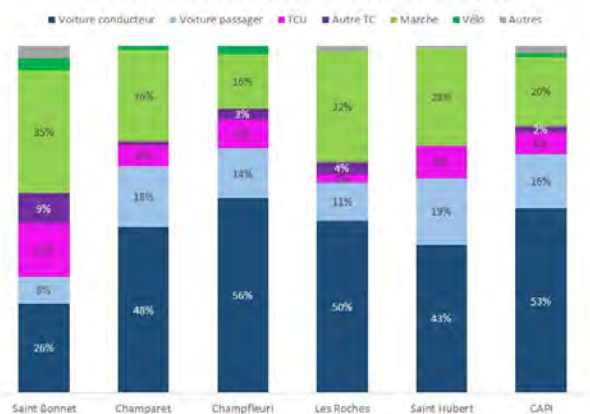
Les habitants du quartier de Saint Bonnet utilisent bien moins la voiture que la moyenne des habitants de la CAPI (33 % contre 69 % selon EDGT de 2015) au profit de la marche et des transports en commun urbain. Ce quartier est particulièrement bien desservi par plusieurs lignes de bus (Ruban et Transisère).

Dans les autres quartiers en Politique de la Ville, la mobilité est fortement assurée par la voiture, en tant que conducteur ou passager, en raison d'une moindre desserte en transport en commun.

### Les villes de Villefontaine, L'Isle-d'Abeau et Bourgoin-Jallieu concentrent de fort taux de demandeurs d'emploi



Répartition modale des déplacements des habitants (2015)



© EDGT 2015 Sytral, exploitation UrbaLyon, 2020



## Une précarité énergétique plus diffuse

En complément des données sur les demandeurs d'emploi, l'indicateur de précarité énergétique renseigne l'inadéquation des ressources des ménages avec leurs dépenses contraintes énergétiques comme la mobilité.

Avec 14 % de ménages précaires du point de vue énergétique, la CAPI n'est pas particulièrement touchée (moyenne nationale de 16 %). Des différences internes existent dans la CAPI, les communes de Villefontaine, L'Isle-d'Abeau, Chèzeneuve et Meyrié enregistrent des taux de précarité supérieurs à 20 % en 2016. L'Est et le Sud de la CAPI sont des territoires où les habitants sont particulièrement sensibles à la précarité énergétique.

Disponible pour le Nord Isère, l'outil [www.e-mob.fr](http://www.e-mob.fr) est un calculateur destiné aux ménages qui souhaitent évaluer l'impact budgétaire et environnemental de leur choix de localisation résidentiel.

### Précarité énergétique :

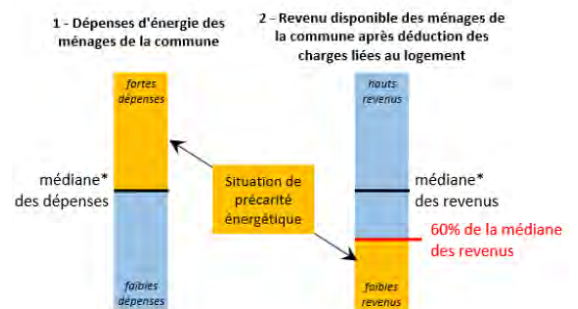
Selon l'Observatoire National de la Précarité Energétique (ONPE), la précarité énergétique est l'inadéquation entre les ressources des ménages et leur dépenses énergétiques contraintes comme le chauffage et la mobilité. Cette inadéquation les oblige dans certains cas à opérer des arbitrages touchant leur santé, l'alimentation, etc.

La méthode de calcul définie par l'ONPE évalue qu'un ménage d'une commune est en situation de précarité énergétique :

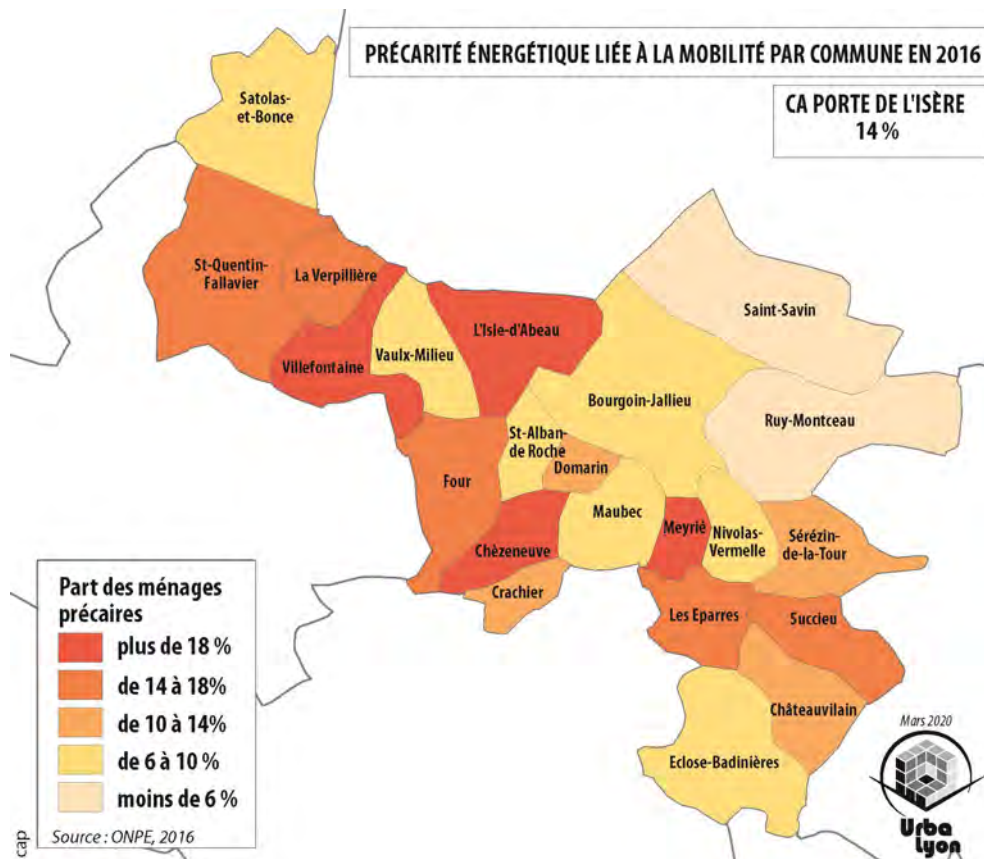
- si ses dépenses d'énergie sont supérieures à la médiane observée pour la commune

ET

- si son revenu disponible, une fois déduites les charges liées au logement (hors dépenses d'énergie), est inférieur ou égal à 60% de la médiane de la commune.



## Une précarité liée à la mobilité à Villefontaine, L'Isle-d'Abeau, Chèzeneuve et Meyrié



# Migrations domicile-travail et mobilité quotidienne

Parc d'activités de Chesnes



© PAD

Seulement un tiers des déplacements sont internes à l'agglomération. Les flux « entrants » sont importants car la CAPI attire des actifs de l'extérieur. Les déplacements vers les métropoles lyonnaise et grenobloise sont également importants.

### Chiffres-clés (INSEE, 2016) :

**79 %** des migrations « internes » sont réalisés en voiture

**93 %** des migrations « entrants » sont réalisés en voiture

**82 %** des migrations « sortants » sont réalisés en voiture

### Les migrations domicile-travail : un territoire attractif et sous l'influence de la métropole de Lyon

Chaque jour, 68 000 déplacements entre le domicile et le lieu de travail sont recensés (INSEE, 2016) en lien avec la CAPI :

- 24 600 « internes » (36 % ce qui est peu élevé)
- 23 900 « entrants » (35 %)
- 19 500 « sortants » (29 %)

Entre 2006 et 2016, le nombre d'habitants de la CAPI travaillant au sein du territoire est resté stable.

Les flux entrants et sortants ont augmenté d'environ 10 % entre 2006 et 2016 (tous sens confondus). Toutes les migrations en lien avec les territoires voisins connaissent une hausse.

Ces tendances s'expliquent par la croissance démographique de la CAPI, la hausse du nombre d'emplois à l'échelle de l'aire métropolitaine, et les dynamiques de métropolisation (concentration des activités et diffusion de l'habitat). Cette dynamique de métropolisation est alimentée par l'agglomération lyonnaise, à laquelle la CAPI fait partie intégrante.

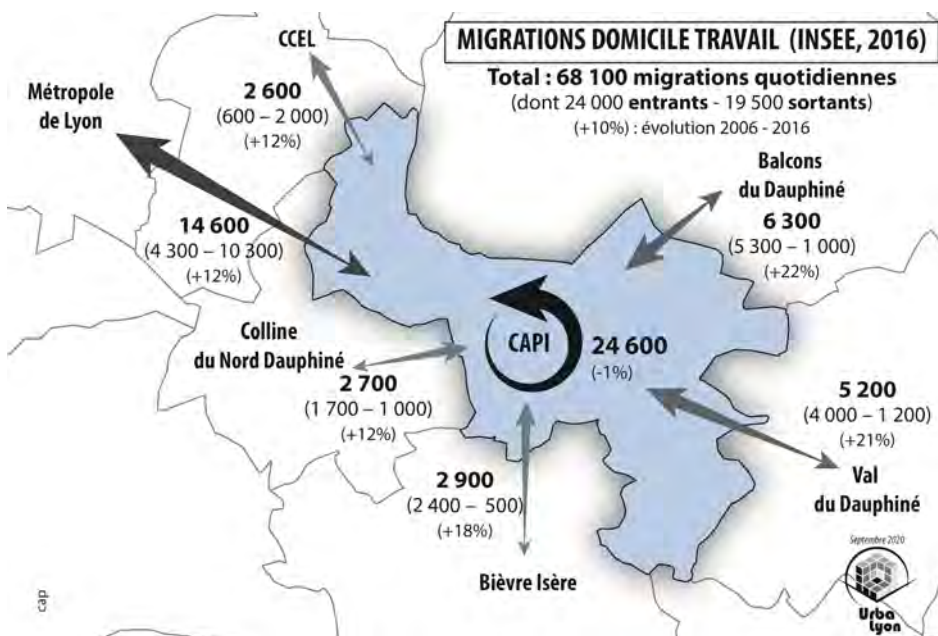
### La voiture est très utilisée pour se rendre sur le lieu de travail

Pour les actifs « internes », la majorité utilise la voiture (79 %) et 12 % la marche ou les transports collectifs. Les 10 % restant correspondent aux actifs qui n'ont pas à réaliser de déplacement domicile-travail (6 %) et à ceux qui utilisent un deux-roues, motorisé ou non (3 %). Ces parts modales sont stables entre 2006 et 2016.

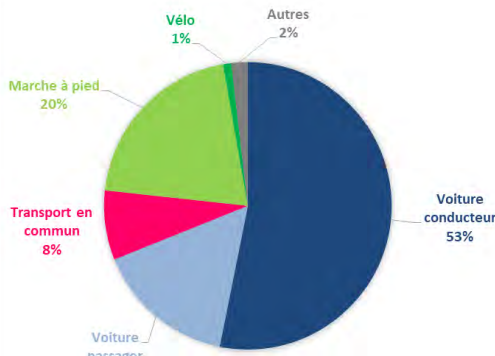
Parmi les actifs « entrants » depuis les territoires voisins, y compris la métropole lyonnaise, l'usage de la voiture est quasi exclusif, avec 93 % de part modale (stable depuis 2006).

Parmi les actifs « sortants », l'usage de la voiture reste élevé (82 %), mais est en baisse par rapport à 2006 (-3 points), au profit de l'usage des transports collectifs de 17 % (+ 4 points), principalement lié au nombre croissant de déplacements vers les pôles d'emplois de l'agglomération lyonnaise, qui bénéficie d'une bonne connexion entre le TER et les transports en commun, notamment vers Lyon-Villeurbanne et Vénissieux (accès métro et tramway).

- ⇒ Un territoire très attractif avec des actifs « entrants » plus importants que les actifs « sortants »
- ⇒ Une forte hausse des flux avec les territoires voisins



### Part modale des déplacements des habitants de la CAPI en 2015



© EDGT 2015 Sytral, exploitation UrbanLyon, 2020

### Déplacements des habitants de la CAPI en 2006 et 2015

	Nombre de déplacements			Part des déplacements		
	2006	2015	Evolution 2006/2015	2006	2015	Evolution 2006/2015
<b>Voiture conducteur</b>	167 993	174 467	<b>4%</b>	54%	53%	<b>-3%</b>
<b>Voiture passager</b>	50 266	52 467	<b>4%</b>	16%	16%	<b>-2%</b>
<b>TC urbain</b>	9 840	19 048	<b>94%</b>	3%	6%	<b>81%</b>
<b>Autres TC (train, car...)</b>	10 549	7 046	<b>-33%</b>	3%	2%	<b>-38%</b>
<b>Marche</b>	63 574	67 286	<b>6%</b>	21%	20%	<b>-1%</b>
<b>Vélo</b>	1 521	2 756	<b>81%</b>	0%	1%	<b>69%</b>
<b>Deux-roues motorisés*</b>	1 722	677	<b>-61%</b>	1%	0%	<b>-63%</b>
<b>Autres*</b>	2 788	6 080	<b>118%</b>	1%	2%	<b>104%</b>
<b>Total général</b>	<b>308 254</b>	<b>329 826</b>	<b>7%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	

\* chiffres estimatifs

### 9 ménages sur 10 sont motorisés

Le taux de motorisation moyen est stable entre 2006 et 2016 avec 1,4 voitures par ménage (INSEE).

Plus précisément, en 2016, 46 % des ménages avaient une voiture, 43 % des ménages possédaient plusieurs voitures et 11 % des ménages n'avaient pas de voiture à disposition. Ce taux d'équipement automobile (89 %) est équivalent à celui observé à Vienne Condrieu (89 %), et légèrement supérieur à la moyenne de l'Isère (85 %) ou de la région Auvergne Rhône-Alpes (84 %).

Le taux de multi-motorisation des résidents des polarités urbaines est moins fort : inférieur à 50 % dans les centres urbains, voire 28 % pour les berjalliens. La part de ménages multi-motorisés dans les communes rurales des plateaux Sud, du val d'Agny et des Balmes, s'élève souvent à plus de 60 %.

### Une mobilité quotidienne dominée par la voiture particulière

Le volume de déplacements a augmenté de 7 % entre 2006 et 2015 (Enquêtes Déplacements de 2006 et 2015) tandis que la population enquêtée a augmenté de 11 %. Le volume de déplacements croît ainsi moins vite que le nombre d'habitants. Il y a donc une légère tendance à la baisse de la mobilité moyenne qui se situe autour de 3,6 déplacements par jour et par personne, ce qui est dans la moyenne nationale.

La voiture est le mode le plus utilisé par les habitants de la CAPI (69 %). La part modale de la voiture a diminué entre 2006 et 2015 (-2 points) mais le volume a continué d'augmenter (+8 700 déplacements) en lien avec la hausse de la population.

L'usage des transports en commun est de 8 % en 2015 et a progressé de 2 points entre 2006 et 2015. La baisse de la catégorie « Autres TC » se retrouve dans « TC urbains » en raison de transferts de compétence entre le Département et la CAPI (pour les cars).

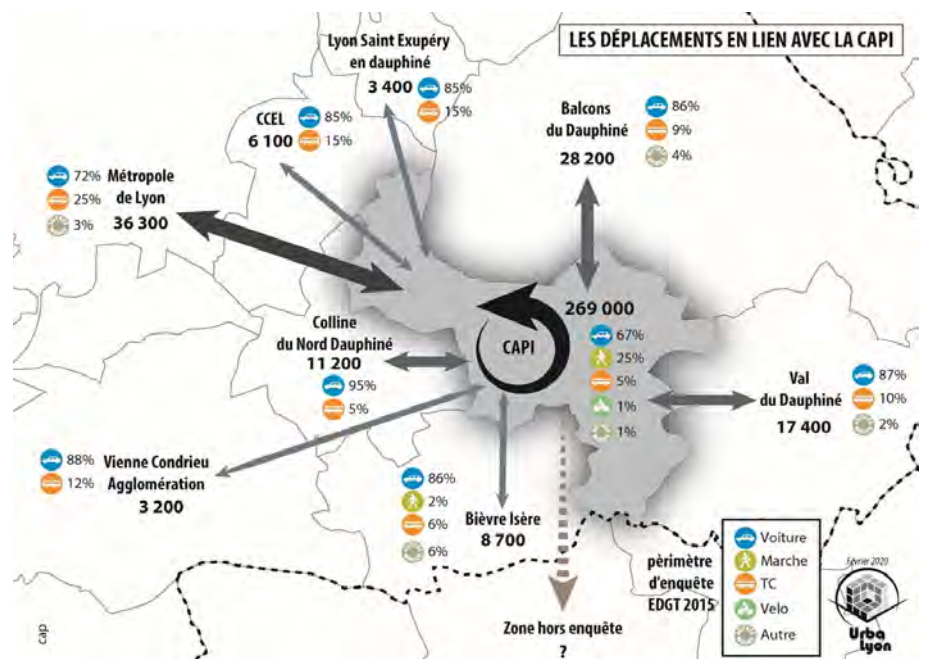
La pratique de la marche (21 %) est restée stable entre 2006 et 2015. Sur la période, le nombre de déplacements à vélo a presque doublé passant de 1 500 à 2 700 déplacements. La part modale du vélo reste autour de 1%.

### D'importants potentiels de report modal pour les courtes distances

*Pour une personne en bonne santé, parcourir 1 km à pied prend environ 15 minutes.*

La moitié des déplacements inférieurs au kilomètre (35 % de la mobilité) sont réalisés en voiture (49 %) par les habitants de la CAPI. De plus 67 % des déplacements sont faits à l'échelle de la commune.

Le potentiel de report vers la marche ou le vélo est donc important. Inciter à ce report modal permettrait d'atteindre les objectifs fixés par le PCAET en 2019 pour l'horizon 2030.







## Diagnostic et enjeux du territoire en 2010 et aujourd'hui

L'élaboration du Plan de Déplacements Urbains s'est accompagnée d'un diagnostic et de la définition d'enjeux de mobilité pour la CAPI. Dix ans plus tard, ce bilan revient sur les principaux résultats du diagnostic et des enjeux de 2010 afin d'observer les continuités et les changements.

### Éléments forts du diagnostic en 2010



La structure urbaine (distance entre pôles, spécialisation de l'espace,...) facilite l'**usage quasi exclusif de l'automobile**. Le réseau viaire peu dense est saturé en accès à Bourgoin-Jallieu. Les routes départementales sont également saturées en heure de pointe. L'autoroute est sous-utilisée en desserte interne.



Malgré une couverture géographique satisfaisante, le **réseau local de transport en commun** ne répond que partiellement aux besoins de déplacements, notamment les actifs.

Malgré une bonne vitesse commerciale moyenne, l'**attractivité du réseau est affectée par l'absence d'aménagements spécifiques** en interne aux communes (Bourgoin-Jallieu plus particulièrement).



Le développement de l'**offre ferroviaire** (capacité du matériel, desserte) est immédiatement comblé par la demande (potentialité forte de développement). Le projet Réseau Express de l'Aire métropolitaine Lyonnaise (REAL) valorise davantage cette offre.



Compte tenu des distances à parcourir et de la déclivité, le potentiel de liaisons intercommunales **en modes actifs** (vélo, piéton) est très limité, mais très significatif en intracommunal.

L'**intermodalité** entre véhicule personnel et transport en commun, ainsi qu'entre transport en commun est perfectible (correspondance des horaires, conditions d'échange, accès aux pôles, notamment aux gares ...).



### Un diagnostic encore d'actualité...

Les caractéristiques du territoire et de la mobilité n'ont pas été bouleversé depuis 2010 et un certain nombre de constats sont encore valables en 2020 :

- La **voiture** y est toujours utilisée pour une grande majorité des déplacements (69 %).
- Le **développement de l'offre ferroviaire** est comblé par la demande avec une forte attractivité résidentielle de la CAPI dans un contexte de hausse des prix de l'immobilier dans la métropole lyonnaise.
- Le potentiel de liaisons en **modes actifs** est toujours important, principalement à l'échelle communale pour la marche.

### ... avec des évolutions notables

L'**offre local de bus** s'est améliorée, se traduisant par une hausse des usages (hausse de la part modale de 3 à 6 % entre 2006 et 2015 pour le réseau urbain).

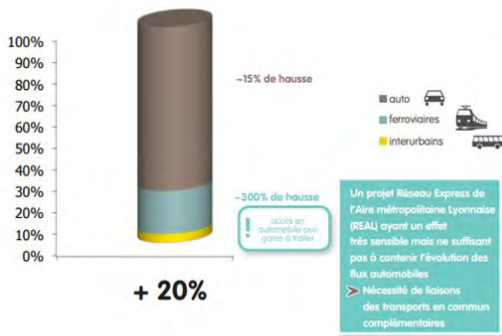
Le développement du **vélo à assistance électrique (VAE)** facilite les déplacements pour de plus longues distances.

La distance entre le domicile et le lieu d'emploi tend à augmenter. Ce phénomène renforce les liens entre la CAPI et ses **territoires voisins**.

**Les changements relèvent à la fois des politiques entreprises par la CAPI, d'innovations techniques et d'évolutions du contexte.**

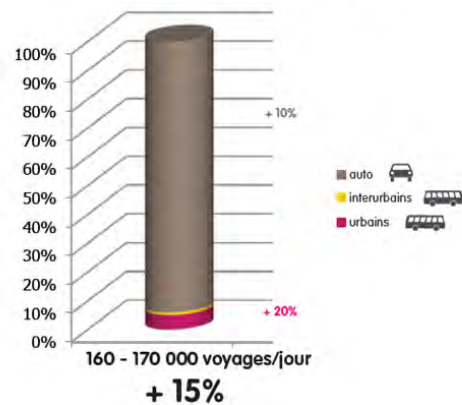
## QUELLE ÉVOLUTION à 10 ans si rien n'est fait ?

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



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

Liaisons internes au cœur de l'agglomération.



© PDU, 2010

### Quels bilan par rapport à ce qui était projeté en 2010 ?

Le diagnostic du PDU précédent intégrait une dimension prospective sur ce que serait la mobilité en 2020 si rien n'était fait :

- **Les déplacements entre la CAPI et l'extérieur de l'agglomération** augmenteraient de 20 % avec environ 15 % de déplacements automobiles et environ 300 % de hausse de voyages en train, interrogeant l'accès aux gares du territoire.
- **Les déplacements internes à la CAPI** augmenteraient d'environ 15 % avec une hausse de 10 % des déplacements automobiles et environ 20 % des voyages en transport en commun.

Pour les deux types de liaisons, le diagnostic du PDU alerte sur la croissance significative des déplacements en voiture en lien avec la croissance de la population.

Le constant en 2020 est que les chiffres n'ont pas atteint de telles hausses.

Les évolutions entre 2006 et 2015 montrent que le diagnostic avait surestimé les hausses de trafic automobile. Une des hypothèses explicatives est que le nombre de déplacements quotidiens s'est stabilisé au cours de la période alors qu'il était prévu à la hausse en 2006. Le contexte d'évolution de la mobilité explique ainsi les évolutions locales.

Les mesures mises en place dans le PDU ont également joué un rôle sur l'évolution de la mobilité. Ainsi, la hausse des usages des transports en commun s'explique par la refonte du réseau Ruban.

En 2010, le PDU stipulait que la croissance du trafic automobile pouvait être contenue à 5-10 % sur 10 ans avec une politique volontariste (contre 10-15 % si rien n'est fait) . En 2015, les chiffres indiquent que la hausse du trafic automobile est contenue à moins de 10 %. Notons qu'il n'est pas possible de dissocier précisément les effets de l'évolution du contexte des effets des mesures impulsées par le PDU.

### Les principaux enjeux en 2010

Le PDU avait identifié ces cinq enjeux :

- 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 ?

### Les principaux enjeux en 2020

Les enjeux de 2010 sont encore d'actualité pour la décennie à venir et sont à compléter par les enjeux suivants :

- Comment organiser la mobilité entre la CAPI et les territoires voisins, autant pour les flux vers l'extérieur que vers la CAPI ?
- Comment assurer une solidarité territoriale et sociale ?
- Quels sont les liens à tisser entre les différentes politiques comme l'habitat ou l'emploi ?
- Comment répondre aux enjeux climatiques ?

Modes de transport et type de liaisons	Selon le PDU de 2010 « si rien n'est fait »	Évolutions entre 2006 et 2015 (sauf 2018*)
Déplacements automobiles entre l'extérieur et le cœur de la CAPI	+ 15 %	+ 6 %
Déplacements en transports en commun entre l'extérieur et le cœur de la CAPI	+ 300 %	+ 128 %*
Déplacements automobiles internes à la CAPI	+ 10 %	+ 1 %
Déplacements en transports en commun internes à la CAPI	+ 20 %	+ 23 %

Sources : EDGT 2006 et 2015 / données du diagnostic du PDU, OpenData SNCF, exploitation UrbaLyon, 2020



## Méthode pour estimer le bilan et les effets du PDU et des actions de mobilité

Dix ans après son élaboration, la CAPI a souhaité réaliser un bilan des actions définies par le Plan de Déplacements Urbains, ainsi que celles mises en place après 2010.

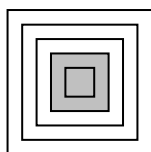
Ce document propose un état d'avancement des actions mises en place et de leurs effets sur les objectifs du PDU.

Des visuel pour l'état d'avancement et les effets des actions en lien avec la mobilité

**Pour chacune des actions, un visuel accompagnera l'analyse de l'avancement.**

Il s'agit d'une cible carrée qui sera colorée selon la couleur de l'orientation et proportionnellement selon l'avancement.

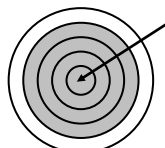
Si les 5 carrés sont colorés, toutes les actions ont été réalisées – si aucun carré n'est coloré, aucune action n'a été entreprise.



**Pour chacune des actions, un visuel accompagnera l'analyse des effets.**

Il s'agit d'une cible ronde avec une flèche en son cœur qui sera colorée proportionnellement selon l'importance de l'effet.

Si les 5 cercles sont colorés, l'effet est très fort – si aucun cercle n'est coloré, l'effet est très faible.



### Un bilan du Plan de Déplacements Urbains dix ans après son élaboration

La CAPI a réalisé son PDU en 2010 avec trois orientations concernant les réseaux de transports en commun, les actions en faveur des modes doux (principalement le vélo) et les projets pour optimiser les déplacements en voiture individuelle. Ce bilan reprend en détail chacune des actions du PDU en indiquant si l'action a été :

- Réalisée totalement
- Réalisée partiellement
- Non réalisée.

Le bilan est à la fois quantitatif et qualitatif en s'appuyant sur des analyses chiffrées des évolutions ainsi que sur des analyses du contexte et du déroulé des projets (Cf. l'encadré page suivante).

### Un bilan des actions de mobilité

Depuis 2010, d'autres actions ont été entreprises dans la CAPI en lien avec les déplacements. Celles-ci ne sont pas intégrées dans le PDU. Il s'agit du Schéma directeur cyclable (élaboré en 2011), de l'expérimentation de lignes de covoiturage avec Lane (à partir de 2018), de l'expérimentation de l'autopartage (à partir de 2016) et de l'évolution de la motorisation.

Ce bilan complète l'analyse avec l'ajout de ces actions. Il s'agit moins d'analyser l'état d'avancement des actions que d'en préciser le contenu et les liens avec le PDU.

### Un bilan des effets des actions sur les orientations du PDU

En 2010, le PDU identifie des orientations pour la CAPI :

- Développer les pratiques alternatives à l'automobile et les nouvelles formes de mobilité.
- Sécuriser, pacifier les déplacements tous modes.
- Fluidifier les déplacements tous modes.
- Rendre l'agglomération plus lisible.
- Accompagner le projet Réseau Express de l'Aire métropolitaine Lyonnaise (intermodalité).
- Préparer le long terme.

Ce bilan s'appuie sur ces orientations pour évaluer les effets des actions réalisées. En 2010, pour chaque action, les effets attendus sur les différentes orientations étaient précisés. Dix ans plus tard, ce bilan évalue les effets escomptés.

### Une estimation des effets en estimant des indicateurs

Pour chaque action, un indicateur est estimé en affectant une note selon l'atteinte de l'objectif visé par le PDU en s'appuyant sur les données existantes : l'enquête de déplacements de 2015 est complétée par des comptages quant ils existent. Si l'effet est fort, la note est 1 ; s'il est moyen, la note est 0,5 ; et s'il est faible, la note est 0. Les notes sont ensuite additionnées et rapportées au nombre d'actions concernées.



## Ce bilan s'appuie sur le PDU en proposant des ajustements et des compléments avec les actions mises en place depuis 2010. Chaque orientation fait l'objet d'une synthèse spatialisée.



### Un bilan organisé comme le PDU de 2010....

Le bilan reprend la structure du document élaboré en 2010 en suivant les trois orientations :

- Une offre de transports collectifs et une intermodalité renforcée sur le territoire de la CAPI.
- Un plan d'actions en faveur des modes doux et des personnes à mobilité réduite.
- Un réseau de voirie et une offre de stationnement avant tout optimisés.

Le bilan du Schéma directeur cyclable est intégré à l'orientation 2. Les bilans de l'autopartage, du covoiturage et de l'évolution de la motorisation sont intégrés à l'orientation 3.

Ce découpage tiendra compte de l'intermodalité en montrant au maximum les liens entre les différents modes de transport au sein de chacune des catégories. Par exemple, le rabattement en gare en voiture ou en vélo sera étudié au sein de l'orientation 1 sur les transports en commun.

*Le titre de chaque double-page reprend la dénomination des actions du PDU de 2010.*

### ... avec des changements mineurs

Par rapport à la structuration du document de 2010, ce bilan propose quelques modifications à la marge afin de proposer un document cohérent :

- Le bilan de l'orientation 1 sur les transports en commun intègre l'action 10 concernant la mise en accessibilité des bâtiments et des véhicules du réseau Ruban (dans l'orientation 2 dans le PDU de 2010).
- Le bilan de l'orientation 1 sur les transports en commun intègre l'action 12 concernant la densification autour des gares (dans l'orientation 2 dans le PDU de 2010).

### Des synthèses pour chacune des orientations

A la fin de chaque orientation, le bilan propose une synthèse de la réalisation des actions, des effets sur les orientations du Plan de Déplacements Urbains. Une carte permet de spatialiser les projets, ainsi que les enjeux pour la CAPI.

### Méthode d'évaluation du PDU et des actions de mobilité dans la CAPI

Le bilan comprend deux volets : le premier concerne l'état d'avancement des actions et le second estime les effets de ces actions parmi les six objectifs du Plan de Déplacements Urbains, tels qu'ils ont été définis en 2010.

Le bilan s'appuie sur :

- ◇ une **analyse documentaire** (rapports d'activité des exploitants des transports en commun, document de planification stratégique comme le SCoT et les PLU, etc.),
- ◇ des **exploitations secondaires de données** (enquête sur le rabattement en gare réalisées par la Région, recensement de la population de l'INSEE, enquête déplacements, etc.)
- ◇ et une **vingtaine d'entretiens réalisés avec les acteurs de territoire** (exploitant du réseau Ruban, Région, Département, communes les plus importantes en terme démographique, acteurs des services d'autopartage et de covoiturage, etc.).

*Une liste détaillée des documents et des acteurs et en annexe de ce bilan.*





# **Bilan des actions renforçant l'utilisation des transports collectifs et l'intermodalité**





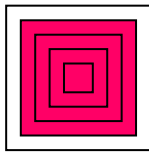
# Bilan de l'action 1 du PDU - Orientation 1 du PDU Un réseau urbain de transports en commun valorisé

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le 10/03/2021

ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE



## ACTIONS EN COURS

### Ce qui était prévu par le PDU :

- ◆ Augmentation de l'offre de lignes régulières
- ◆ La création d'une ligne structurante d'agglomération
- ◆ Une articulation du réseau urbain avec l'offre du Département

### Chiffres-clés

En 2019

**8** lignes régulières urbaines

**9** lignes régulières scolaire urbaines

**2,5 millions** de km parcourus en 2019

**9,7 millions d'€** Montant annuel de la DSP

**+ 25 %** de km bus pour l'ensemble du réseau Ruban

**+ 22 %** de km bus pour les lignes régulières urbaines Ruban

**+ 10 %** de km bus Ruban par habitant

**Une seule hausse des tarifs en 10 ans : +20% en 2013**

Entre 2010 et 2019

**- 21 %** de km bus Transisère

### ◆ Une offre augmentée de lignes régulières

Depuis 2010, le réseau de transports collectifs a été restructuré et complété. Il n'a pas été réorganisé autour d'axes comme le préconisait le PDU en 2010 pour ne pas démultiplier les offres.

En 2012, une étude menée par le bureau d'études Indiggo à la demande de la CAPI pour la refonte du réseau a montré l'importance de l'amélioration de la visibilité des lignes Transisère et des correspondances entre les différentes offres (TER, Transisère, réseau Ruban).

Entre 2010 et 2015, l'exploitation du réseau est réalisée par le prestataire SERUS dans le cadre d'une délégation de service public. En 2015, Keolis remporte l'appel d'offre pour exploiter le réseau. Entre 2010 et 2020, des transferts de compétences entre la CAPI et le Département ont augmenté l'offre du réseau local.

Entre 2010 et 2019, le nombre de kilomètres des lignes régulières urbaines est passé de 1,12 million à 1,36 million, soit une hausse de 22%. Rapporté au nombre d'habitants dans la CAPI, ce chiffre passe de 11,63 km/habitant en 2010 à 12,52 km/habitant.

De plus, le réseau a été rendu plus lisible avec les évolutions sur les lignes M, H et la ligne C qui est cadencée depuis 2017. Des actions ont également été menées pour faciliter la lecture des horaires, notamment en période de vacances scolaires.

Les offres SNCF et Ruban ou Transisère et Ruban sont accessibles avec un même abonnement de transport (titre combiné). Des réflexions sont en cours pour une meilleure interopérabilité entre les trois systèmes.

### ◆ La ligne express 5 du réseau Transisère comme ligne forte

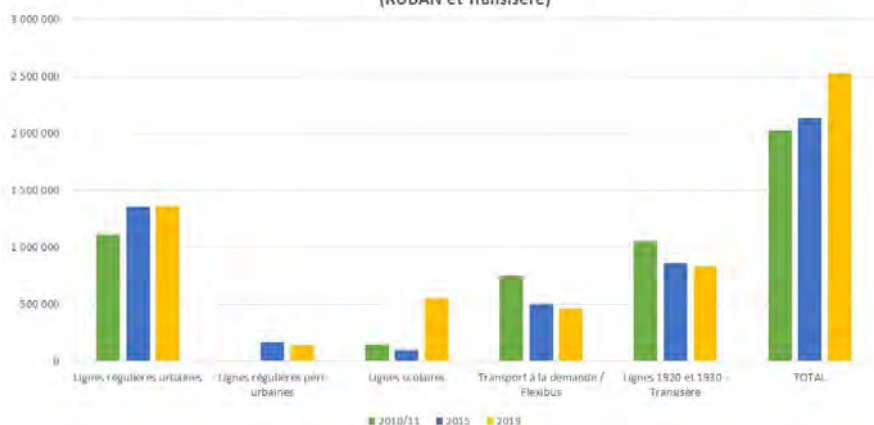
L'étude de 2012 sur la refonte du réseau a montré qu'une ligne forte visant à relier les différents pôles urbains de la CAPI existait par la ligne 1920 du réseau Transisère. Les lignes 1920, 1930 et 1940 du réseau Transisère ont été rebaptisées lignes express 5, 6 et 7 en septembre 2020.

Les lignes express 5 et 6 offrent plus de 800 000 kilomètres par an. Le nombre de kilomètres par an et par habitant est passé de 5,2 en 2012 à 4,2 en 2019 pour la ligne express 5 et de 4,3 à 3,5 pour la ligne express 6. Ces évolutions s'expliquent par des tracés optimisés.

En 2020, les offres du département sont mieux articulées avec le réseau Ruban pour bénéficier de cette ligne forte : le tracé des lignes du Département est matérialisé sur le plan du réseau Ruban et l'abonnement au réseau Ruban permet d'accéder aux offres Transisère.

Le scénario proposé par le bureau d'études Indiggo complétait l'offre par des lignes circulaires, ce qui n'existent pas en 2020.

Nombre de kilomètres offerts par le réseau de transports en commun (RUBAN et Transisère)



Sources : rapport d'activité des exploitants du réseau Ruban + données Trans'Isère, exploitation UrbaLyon, 2020

**Objectifs du PDU visés :**  
 Développer les pratiques alternatives à l'automobile et les nouvelles formes de mobilité - Rendre l'agglomération plus lisible - Accompagner le projet REAL (intermodalité).



**EFFET MOYEN**

**Chiffres-clés**

- + 51 % de voyages annuels entre 2010 et 2019
- + 62 % de voyages par abonnements jeunes (mensuels ou annuels)
- + 12 % de voyages par abonnements adultes (mensuels ou annuels)
- + 6 % de voyages unitaires (ticket à l'unité ou carnet de 10 tickets)
- + 6 % de voyages sur les lignes urbaines entre 2012 et 2019

73 % des voyages sont réalisés par des jeunes en 2019, contre 68% en 2010

**Une hausse des usages occasionnels (+ 6 %) inférieurs à la hausse de la population entre 2010 et 2019 (+ 13 %).**

◇ **Des usages des transports collectifs principalement par les scolaires**

Entre 2010 et 2019, les voyages en transport en commun ont augmenté de 51%. Cette hausse est essentiellement expliquée par le transfert de compétences entre le Département et la CAPI. En effet, la hausse des abonnements jeunes s'est fortement accrue (+ 62 %). Sur la période, le nombre d'habitants a augmenté de 13 % alors que le nombre de voyages occasionnels en transports en commun a augmenté seulement de 6 %, ce qui relativise l'efficacité de la restructuration du réseau sur la fréquentation. Le réseau Ruban reste principalement fréquenté par les scolaires (près des trois quarts des voyages en 2019). L'effet sur l'objectif du PDU visé est donc moyen.

◇ **Un réseau de transport en commun rendant l'agglomération plus lisible**

Par la restructuration du réseau et l'amélioration de la visibilité des offres du Département, le réseau Ruban de la

CAPI est plus lisible en 2019 qu'en 2010. Ainsi, le nombre de lignes a été réduit ce qui clarifie la lecture et plusieurs lignes ont le même fonctionnement toute l'année (les lignes C, M et H offrent une continuité de l'offre même pendant les vacances).

« L'amplitude et la configuration de l'offre » pourraient être améliorées : il s'agit du critère le moins bien noté par les usagers du réseau selon l'enquête de satisfaction réalisée par Keolis en 2018. L'effet sur l'objectif du PDU visé est donc moyen.

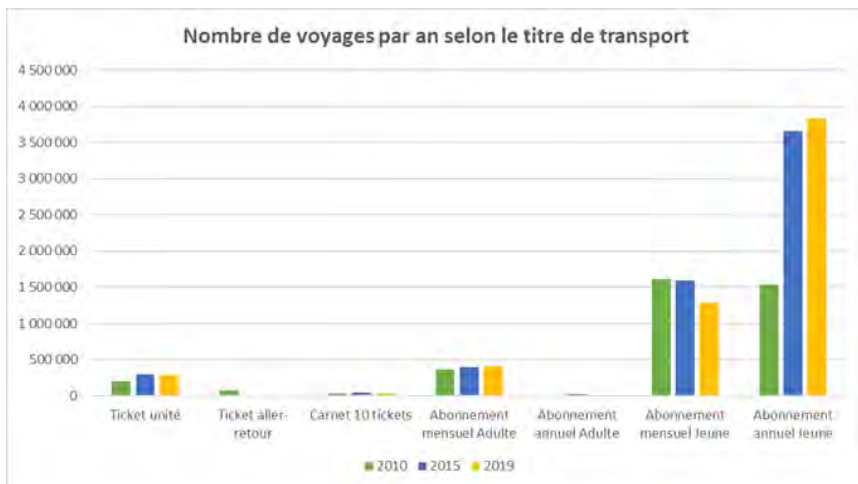
◇ **Une intermodalité avec le TER en hausse**

Avec la refonte du réseau, l'intermodalité est potentiellement plus forte entre les gares du territoire de la CAPI et les bus du réseau Ruban. Si l'évolution du nombre d'usagers du train s'étant rendus à la gare en bus est positive entre 2014 et 2018 (+ 6 points pour les quatre gares de la CAPI), elle reste moyenne en 2018 (18 %). L'effet sur l'objectif du PDU visé est donc moyen.

**Le réseau Ruban**



© Christian Chevallier



Source : rapport d'activité des exploitants du réseau Ruban, exploitation UrbaLyon, 2020

> **Profil des usagers du réseau Ruban (2019)**

- 18 % sont des usagers occasionnels
- 82 % ont un abonnement
  - 68 % abonné scolaire
  - 13 % abonné adulte
  - 19 % abonné Sésame\*

\* Non imposable et allocataire chômage, non-imposable et plus de 65 ans...



# Bilan de l'action 2 du PDU - Orientation 1 du PDU

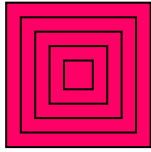
## Un réseau de transport à la demande venant compléter les lignes régulières

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le 10/03/2021

ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE



### ACTIONS RÉALISÉES

#### Ce qui était prévu par le PDU :

- ◆ Poursuivre, adapter et stabiliser l'extension de l'offre entreprise sur les communes nouvellement intégrées
- ◆ Favoriser la consistance de lignes virtuelles plus matérialisées pouvant évoluer en lignes régulières sur les secteurs en périphérie immédiate du cœur de l'agglomération
- ◆ Pérenniser / étendre l'offre sur la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de Chesnes, les autres ZAC et les projets urbains en général
- ◆ Renforcer la communication pour faire connaître le service aux usagers
- ◆ Valoriser la desserte des gares

#### Chiffres-clés

**365 000** km de Flexibus 2019

**+ 7 %** Nombre de km de Flexibus offerts entre 2015 et 2019

**50 000** km de lignes périurbaines en 2010

**138 000** km de lignes périurbaines en 2019

**7** Nombre de lignes périurbaines créées

**3** Nombre de lignes périurbaines intégralement à la demande en 2019

#### ◆ Une offre croissante pour la desserte des entreprises et des Zones d'Aménagement Concerté

En 2010, la desserte des zones d'activités est sommaire : uniquement le matin au départ de Villefontaine et de l'A43 vers le parc international de Chesnes ; par la ligne E et le service « Bus à la carte » pour Médipole.

En 2012, la ligne M est créée pour desservir le centre hospitalier et les Flexibus remplace les Bus à la carte, fonctionnant sur une partie de leur itinéraire sur réservation. En 2017, l'offre proposée par les Flexibus 32 et 33 est intégrée à la ligne M pour la desserte du Médipole, avec une prise en charge dès 4h le matin. Depuis 2019, l'horaire de prise en charge des Flexibus 30 et 31 a été avancé de 5h à 4h le matin.

Les offres de transports collectifs ont été étendues vers les ZAC. Les actions ont donc été réalisées.

#### ◆ Une offre étendue avec la mise en place de lignes périurbaines régulières

Suite à la restructuration du réseau en 2012, sept lignes périurbaines ont été mises en place pour relier Bourgoin-Jallieu aux communes de Eclose-Badinières (Ligne 20), Sérézin de la Tour (Ligne 21), Ruy-Montceau (Ligne 22), Saint-Savin (Ligne 23), Crachier (Ligne 24), Four (Ligne 25) et Satolas et Bonce (Ligne 26). Les lignes 20 et 21 fonctionnent partiellement sur réservation, avec une desserte régulière assurée jusqu'à Nivolas-Vermelle. Des modifications ont lieu sur ces lignes avec une desserte de plus en plus assurée à la demande par des taxis : les lignes 24 et 25 (depuis 2015) et la ligne 26 (depuis 2019). L'action a donc été réalisée.

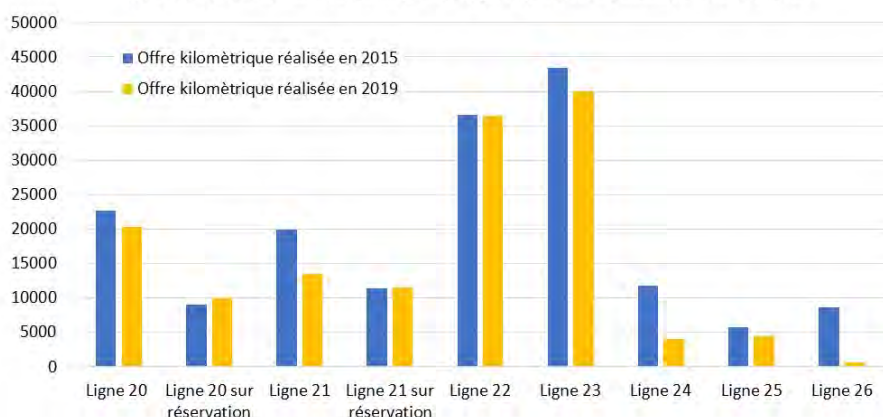
#### ◆ Une communication renforcée

Au cours de la dernière décennie, la communication auprès des usagers a été améliorée. En 2016, une nouvelle identité graphique a renouvelé l'image du réseau. L'action a été réalisée.

#### ◆ Une valorisation de la desserte des gares

Avec la création de la ligne M et des lignes périurbaines, la desserte des gares a été valorisée. L'action a donc été réalisée.

Nombre de kilomètres réalisés par les lignes périurbaines entre 2015 et 2019

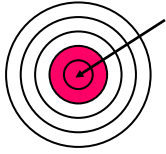


Sources : rapports d'activité des exploitants du réseau Ruban, exploitation UrbaLyon, 2020



**Objectifs du PDU visés :**

Développer les pratiques alternatives à l'automobile et les nouvelles formes de mobilité - Accompagner le projet REAL (intermodalité).



**EFFET FAIBLE**

**Chiffres-clés**

+ 8 % de voyages annuels pour les lignes périurbaines entre 2013 et 2015  
- 1 % de voyages pour les lignes périurbaines entre 2015 et 2019

+ 6 % de rabattement en gare avec le réseau Ruban entre 2014 et 2018

18 % des voyageurs SNCF se rendent à la gare en bus en 2018

91 % des salariés du Médipole viennent en voiture au travail en 2019

**La majorité des déplacements en lien avec le périurbain et les zones d'activité est réalisée en voiture.**

◇ **Des usages des transports collectifs en augmentation, mais encore très limités**

Le développement et le renforcement des transports en commun à destination des secteurs périurbains de la CAPI ainsi que vers les zones d'activités ne se sont accompagnés d'une faible hausse des usages.

Pour les secteurs périurbains, après une hausse des voyages entre 2013 et 2015, suivant la matérialisation de lignes auparavant virtuelles, les usages stagnent depuis quatre années, amenant l'exploitant à réduire les offres et à proposer des dessertes à la demande en taxi.

Pour les zones d'activités de la CAPI, les usages varient selon la localisation et le secteur d'activité (source : PDE) :

- **Dans le parc international de Chesnes (secteur logistique),** la part modale des transports en commun était de 13 % en 2012. Entre 2015 et 2019, l'usage des Flexibus s'est fortement accru

(+ 19 % pour le Flexibus 30 et + 88 % pour le Flexibus 31). L'amélioration de la desserte par les Flexibus et la hausse des usages des transports en commun.

- **Dans le parc Technologique (secteur tertiaire),** la part modale des transports en commun était de 7 % en 2014.
- **Dans le Médipole (secteur paramédical),** la part modale des transports en commun était de 3 % en 2019.

Les zones d'activités employant une forte part de cadres du secteur tertiaire enregistrent des parts modales des transports collectifs très faibles. Les usages des modes alternatifs à l'automobile, bien qu'en augmentation, restent minoritaires pour se rendre à la CAPI pour travailler. L'effet sur l'objectif du PDU visé est donc faible.

◇ **Une intermodalité en bus en augmentation**

Pour accéder aux différentes zones d'emplois du territoire, des actions ont été mises en œuvre depuis 2012 pour renforcer l'intermodalité entre le train et le réseau Ruban, ainsi qu'avec le réseau Transisère.

Entre 2014 et 2018, le rabattement en bus pour accéder aux gares de la CAPI a augmenté pour atteindre 16 % pour la gare de Saint-Quentin-Fallavier, 17 % à la Verpillière, 18% à Bourgoin-Jallieu et 20 % à l'Isle-d'Abeau.

S'il est en augmentation, le bus comme mode de rabattement vers les gares du territoire demeure en troisième position après la marche et la voiture en tant que conducteur. L'effet sur l'objectif du PDU visé est donc moyen.

**Les Flexibus desservant les zones d'activités économiques**





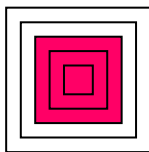
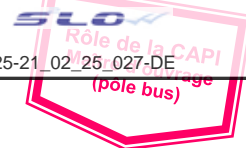
# Bilan de l'action 3 du PDU - Orientation 1 du PDU Des pôles d'échange et d'intermodalité attractifs et accessibles à tous les modes

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le 10/03/2021

ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE



## ACTIONS EN COURS

### Ce qui était prévu par le PDU :

- ◆ Augmentation de la desserte bus des pôles d'échange
- ◆ Amélioration des correspondances (temps et fréquence horaires) entre modes
- ◆ Réaménagement des espaces de circulation tous modes dans un souci de sécurité et de confort pour les usagers
- ◆ Développement des services au sein du pôle d'échange

## Chiffres-clés

**+20** Evolution du nombre de bus par jour desservant les quatre gares entre 2010 et 2019

**2** haltes ferroviaires (sans accueil)

## Amplitude horaire de la desserte des gares par le réseau RUBAN

	2010	2019
Saint-Quentin-Fallavier	5h56 - 19h32	5h54 - 19h32
La Verpillière	6h00 - 19h40	6h15 - 18h58
L'Isle-d'Abeau	6h48 - 19h29	6h47 - 19h29
Bourgoin-Jallieu	6h39 - 19h21	6h20 - 20h50

Sources : Fiches horaires 2010 et 2019, exploitation UrbaLyon, 2020

## Un bus desservant la gare SNCF



© Christian Chevallier

### ◆ Une amélioration de la desserte des pôles d'échange en bus

Entre 2010 et 2019, la desserte en bus de la gare de Saint-Quentin-Fallavier s'est améliorée avec la mise en place des Flexibus et avec le maintien d'une ligne de bus (Ligne A avec 35 bus par jour) et trois lignes de bus à la gare de L'Isle-d'Abeau (Lignes A, D et E avec 55 bus cumulés par jour). La desserte a augmenté à Bourgoin-Jallieu avec huit lignes de bus en 2019 (Lignes D, E et M et 5 lignes périurbaines) contre quatre lignes en 2010 (Lignes C, D, E et G). La ligne C n'accède plus au parvis de la gare car cela entraînait d'importants retards. Le nombre de bus quotidien a augmenté passant de 69 bus en 2010 à 72 bus en 2019. La desserte a également augmenté à la gare de la Verpillière en 2019 (Lignes B et H, ainsi que les Flexibus et la ligne périurbaine 26) contre une seule ligne en 2010 (Ligne H). Le nombre de bus par jour a augmenté de 28 à 48 bus quotidiens. La desserte en bus de la gare et L'Isle-d'Abeau est restée stable avec trois lignes de bus (Lignes A, D et E avec 55 bus cumulés par jour).

L'augmentation de la desserte en bus a donc été améliorée.

### ◆ Des correspondances incomplètes entre TER et bus

Pour les gares de Saint-Quentin-Fallavier et L'Isle-d'Abeau, l'amplitude horaire de la desserte en bus est identique entre 2010 et 2019. En revanche, elle est réduite d'environ 1h à la Verpillière et augmenté d'1h30 à Bourgoin-Jallieu.

Les horaires et les fréquences ne semblent pas faciliter l'intermodalité. Par exemple, après 20h50, aucun bus ne dessert la gare de Bourgoin-Jallieu alors que quatre trains en provenance de Lyon desservent cette gare.

### ◆ Le réaménagement en cours des gares de la CAPI et des pôles d'échange

Les abords de la gare de l'Isle d'Abeau ont été réaménagés par une piste cyclable et des cheminements piétons pour rejoindre le centre commercial au nord de l'A43. Un parking de 250 places a également été aménagé pour encourager l'usage du train.

La gare de Bourgoin-Jallieu est en cours de réaménagement dans le cadre d'une ZAC. La mise en accessibilité par la SNCF et la Région sera permise par la mise en place d'une passerelle. Le plan de circulation, en cours également, prévoit de réaménager les espaces publics autour de la gare.

La gare de la Verpillière va également être réaménagée dans le cadre de sa mise en accessibilité par la SNCF et la Région (à l'horizon 2023). Le plan de circulation de la commune prévoit d'aménager les abords de la gare. La suppression du passage à niveau à proximité de la gare est un enjeu du secteur. Un parking de 290 places à proximité de la gare a été aménagé.

A Saint-Quentin-Fallavier, une étude est en cours pour le réaménagement de la gare et de ses abords. L'accessibilité piétonne vers le parc international de Chesnes est médiocre.

L'aménagement de parkings de covoiturage en interconnexion avec les lignes du réseau Ruban permet d'augmenter les usages des transports en commun en lien avec la voiture en créant des pôles d'échange.

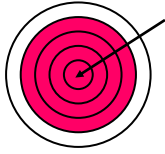
### ◆ Une absence de services

Depuis 2010, les guichets d'accueil sont définitivement fermés en gare de Saint-Quentin-Fallavier (en 2017) et de l'Isle-d'Abeau (en 2018). Les gares de la CAPI n'accueillent aucun service ou commerce.



**Objectifs du PDU visés :**

*Développer les pratiques alternatives à l'automobile et les nouvelles formes de mobilité - Sécuriser, pacifier les déplacements tous modes - Accompagner le projet REAL (intermodalité).*



**EFFET FORT**

**Chiffres-clés**

- + 31 %** de voyageurs pour les gares de la CAPI entre 2011 et 2018
- 1,8 million** voyageurs annuels pour la gare de Bourgoin-Jallieu (2018)
- 0,9 million** voyageurs annuels pour la gare de la Verpillière (2018)
- 200 000** voyageurs pour la gare de L'Isle-d'Abeau et Saint-Quentin-Fallavier

- 40 %** de voyageurs se rendent à pied à la gare en 2018 (contre 30 % en 2014)
- 18 %** de voyageurs se rendent en bus à la gare en 2018 (contre 12 % en 2014)
- 21 %** de voyageurs se rendent en voiture en tant que conducteur à la gare en 2018 (contre 36 % en 2014)

◇ **Une forte hausse des usages du TER pour relier la CAPI à la métropole de Lyon**

La forte hausse des usages du train sur la période est en lien avec l'augmentation des flux domicile-travail entre la CAPI et la métropole de Lyon et les difficultés croissantes de circulation en voiture dans la région. Le cadencement des trains en 2008 et la hausse de la fréquence des TER est également une raison de la hausse des usages.

Les travaux du SMT montrent une vaste aire de chalandise de la gare de Bourgoin-Jallieu, allant de Trept au nord à Chatonnay au sud. Le parking de Charges à proximité de la gare coûte 165 euros par an pour les abonnés du TER (stationnement en semaine). La capacité est de 300 places. Il s'agit du seul parcs de stationnement payant aux abords des gares de la CAPI.

Le contexte permet un effet fort sur les objectifs du PDU.

◇ **Une hausse de l'usage de la marche et des transports en commun pour accéder à la gare**

Entre 2014 et 2018, la SNCF fait état des modes de transport utilisés par les voyageurs pour accéder à la gare. Pour les gares de la CAPI, le rabattement en voiture décroît au cours de la période au profit de la marche, du vélo et des bus du réseau Ruban.

Les difficultés de circulation et de stationnement aux abords des gares, la refonte du réseau Ruban, l'amélioration de la communication ont permis d'avoir un effet fort sur l'objectif du PDU d'accroître l'intermodalité.

◇ **Une sécurisation et une pacification des déplacements en cours**

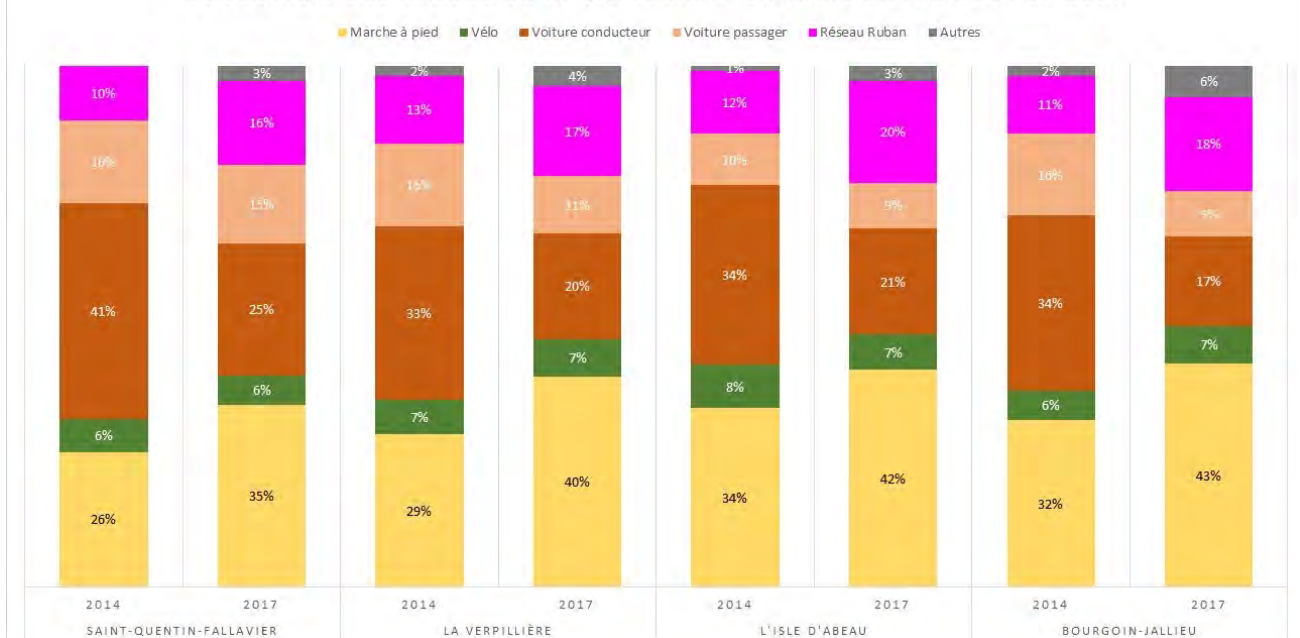
Les quatre gares étant en cours de réaménagement, il est difficile d'estimer un effet sur cet objectif du PDU.

Gare de Bourgoin-Jallieu



© Christian Chevallier

**EVOLUTION DES MODES DE RABATTEMENT EN GARE ENTRE 2014 ET 2017**







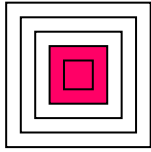
# Bilan de l'action 4 du PDU - Orientation 1 du PDU Des aménagements en faveur des bus pour plus de rapidité et de régularité

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le 10/03/2021

ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE



**ACTIONS PARTIELLEMENT RÉALISÉES**

## Ce qui était prévu par le PDU :

Création de couloirs et synchronisation des feux pour les secteurs suivants :

- ◆ RD 1006
- ◆ Centre de Bourgoin-Jallieu
- ◆ Centre de Villefontaine
- ◆ Entrée dans Lyon pour la ligne 1920 (actuelle ligne express 5)

## Chiffres-clés

**300 m** Longueur de la voie bus de l'avenue Barbusse à Bourgoin-Jallieu

**2** Lignes de bus bénéficiant partiellement d'un aménagement prioritaire (Lignes C et E)

**1 million** Montant en euros des travaux pour le réaménagement total de la voie accueillant le couloir bus

### ◆ *Aucun couloir bus aménagé à Villefontaine et sur la RD1006*

En dehors des aménagements en faveur des bus à Bourgoin-Jallieu, il n'existe pas d'autres réalisations entre 2010 et 2020, alors que le PDU prévoyait la mise en place de couloirs bus à Villefontaine et sur la RD1006.

Dans le cadre du doublement de la RD 1006, des emprises ont été réservées.

### ◆ *300 m de couloirs bus aménagés à Bourgoin-Jallieu*

Un couloir pour les bus a été aménagé à Bourgoin-Jallieu sur l'avenue Barbusse. Cette voie est partagée avec les cyclistes. Des quais pour que les voyageurs accèdent aux bus ont été mis en place sur les avenues Barbusse et Maréchal.

Ces aménagements très ponctuels ne permettent pas d'augmenter la fréquence commerciale des bus et de renforcer leur attractivité par rapport à la voiture individuelle.

### ◆ *Aucune synchronisation des feux pour les bus*

En 2020, il n'existe pas de priorité accordée au bus par des feux tricolores synchronisés.

### ◆ *Un réaménagement de l'avenue Mermoz en entrée de Lyon dès 2010*

Au cours de l'été 2010, l'entrée dans Lyon à la sortie de l'A43 à Mermoz est réaménagée. L'autopont est détruit et un vaste projet urbain débute avec notamment l'aménagement d'un couloir de bus. Cet aménagement accueille les lignes express 5 et 6 du réseau Transisère en provenance de la CAPI, permettant d'augmenter leur rapidité. L'arrêt de bus est en correspondance avec la ligne de métro D. L'action a donc été réalisée.

Couloir bus avenue Barbusse



© SCE, 2019

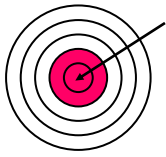
Quai bus avenue Maréchal



© SCE, 2019

**Objectifs du PDU visés :**

*Développer les pratiques alternatives à l'automobile et les nouvelles formes de mobilité - Fluidifier les déplacements tous modes - Accompagner le projet REAL (intermodalité).*



**EFFET FAIBLE**

**Chiffres-clés**

**23 km/h** de vitesse moyenne des bus du réseau Ruban (2010-19)  
**92 %** des bus sont à l'heure en 2019

**Points d'amélioration notés par les usagers du réseau en 2018 :**

- Respect des horaires (ligne E)
- Info en Situation Perturbée (lignes D et E essentiellement)
- Fréquence des bus le samedi (lignes A et H)
- Offre le dimanche

◇ **Un réseau de transports collectifs majoritairement utilisé par les scolaires**

Comme montré précédemment (bilan de l'action 1), les transports en commun sont majoritairement utilisés par les scolaires. Malgré la refonte du réseau et les efforts de communication, les bus sont perçus comme peu efficaces. Le faible nombre de couloirs de bus alimente peut-être la perception d'un mode de transport lent. L'effet sur l'objectif du PDU est donc faible. Pourtant, la régularité s'est améliorée depuis 2010.

◇ **Une amélioration de la fluidité des transports en commun**

Au cours de la période, la vitesse commerciale des bus Ruban est restée stable autour de 23,3 km/h. Il n'y a donc pas eu d'amélioration de la vitesse commerciale.

Une nuance est apportée concernant ces chiffres car le changement de logiciel de suivi fournit des informations différentes.

Globalement, plus de 90% des bus sont à l'heure aux heures de pointe avec une amélioration continue du respect de l'horaire. Les effets sont donc moyen sur l'objectif du PDU de fluidifier les déplacements.

◇ **Une intermodalité train-bus minoritaire avec des difficultés de circulation aux abords des gares**

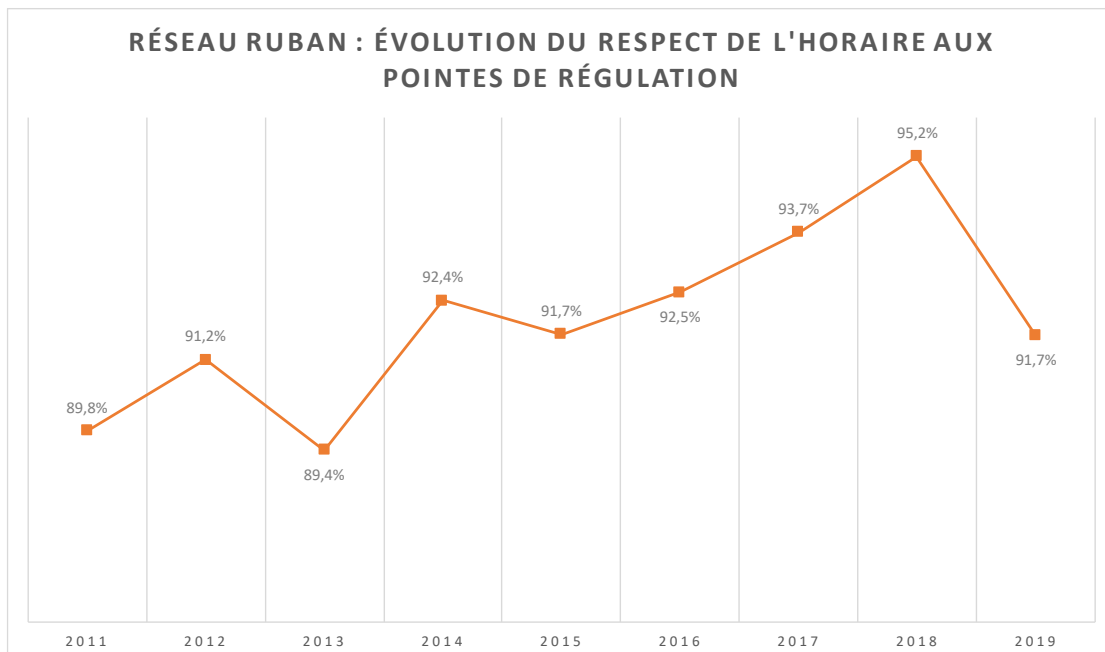
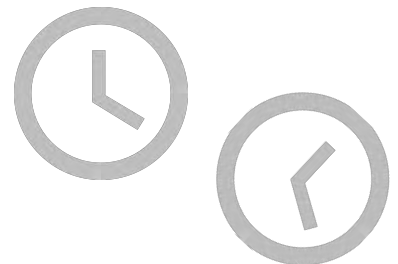
Comme montré précédemment (bilan de l'action 2), le rabattement vers les gares en bus reste minoritaire, même s'il est en augmentation.

L'absence d'aménagement en faveur de bus aux abords des gares diminue fortement leur attractivité car ils sont ralentis par la congestion. L'effet sur l'objectif du PDU est donc faible.

**Des aménagements pour les bus**



© Christian Chevallier



Source : CAPI, exploitation UrbaLyon, 2020



# Bilan de l'action 5 du PDU - Orientation 1 du PDU

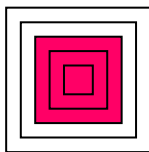
## Des plans de déplacements au sein des entreprises et des administrations

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le 10/03/2021

ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE



### ACTIONS EN COURS

#### Ce qui était prévu par le PDU :

- ◆ Réalisation de Plans de Déplacements d'Entreprises et de Plans de Déplacements Inter-Entreprises (PDE et PDIE)
- ◆ Réalisation de Plans de Déplacements d'Administrations

#### Chiffres-clés

**45** Entreprises engagées dans une démarche de plan de mobilité

**9 800** Nombre d'actifs de la CAPI dont l'entreprise est engagée dans un plan de mobilité

**44 %** Part des entreprises de plus de 100 salariés engagées dans un plan de mobilité

#### Exemple d'ateliers pour accompagner les entreprises dans leur démarche mobilité

- Mise à disposition de tickets de bus pour essayer
- Formation Flexibus

Transports en commun 

- Prêt de pochoir pour place covoiturage
- Géolocalisation des salariés
- Formation à l'éco-conduite
- Audit de la flotte auto

Voiture 

#### ◆ Une dynamique positive de mise en œuvre de Plans de Déplacements pour les différentes zones d'activités de la CAPI

Depuis 2010, des démarches de Plans de Déplacements d'Entreprises et Inter-Entreprises ont été impulsées par la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) du Nord-Isère et la CAPI. Ce partenariat existe depuis 2008.

Entre 2012 et 2018, l'Agence Mobilité Nord-Isère a accompagné les entreprises pour la réalisation d'actions en lien avec la mobilité (organisation d'événements, Challenge de la Mobilité, promotion du covoiturage, rédaction de guide de mobilité pour le territoire, etc.).

En 2020, 45 entreprises sont engagées dans un plan de mobilité. Légalement, les entreprises de plus de 100 salariés doivent obligatoirement se doter d'un plan de mobilité, ce qui est effectif pour 44 % des entreprises.

Pour les principales zones d'activités de la CAPI, les PDIE ont été réalisés :

- En 2012 pour le parc international de Chesnes.
- En 2015 pour le parc technologique.
- En 2019 pour le parc de la Maladière et du Médipôle.

Les actions concernent la communication et la sensibilisation à l'usage des modes alternatifs à l'autosolisme. Ainsi, les transports en commun, les modes actifs (vélo, marche à pied), et les usages partagés de la voiture (covoiturage, autopartage) sont les modes de transport sur lesquels les salariés sont sensibilisés.

D'autres réflexions sont en cours, notamment concernant le télétravail afin de limiter les déplacements, ainsi que la restauration et l'offre de services sur le

lieu de travail afin de réduire les déplacements de la pause méridienne.

Plus précisément, ces initiatives permettent de recenser les besoins des actifs du territoire. Ainsi, le Plan de Déplacements Inter-Entreprises du parc international de Chesnes a permis d'apporter des modifications au service Flexibus (anciennement « Bus à la carte »). Par exemple, les horaires ont été modifiés en 2019 avec une desserte de la zone d'activité dès 5h contre 6h auparavant. Le Plan de Déplacements Inter-Entreprises du parc technologique a impulsé l'extension de la ligne H. Par ailleurs, des besoins concernant la sécurisation des déplacements à pied dans ces zones sont recensés, comme à la Maladière.

#### ◆ Quelques Plans de Déplacements d'Administrations réalisés

Différentes actions ont été mises en place pour promouvoir des modes de transport alternatif à la voiture :

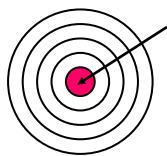
- La promotion du Vélo à Assistance Electrique (VAE) avec une mise à disposition en location de 38 VAE pour la CAPI, de 3 VAE pour la commune de Bourgoin-Jallieu et de 6 VAE pour la commune de Saint-Quentin-Fallavier.
- Des formations à l'éco-conduite, des formations de remise en selle, des journées d'animation et de sensibilisation, la participation au challenge mobilité, etc.

Ces actions menées par les administrations du territoire semblent aujourd'hui insuffisantes pour le report modal.

Source : CAPI, 2019



**Objectif du PDU visé :**  
*Développer les pratiques alternatives à l'automobile et les nouvelles formes de mobilité.*



**EFFET FAIBLE**

◇ **L'usage de la voiture reste très majoritaire pour les actifs de la CAPI**

Comme montré précédemment, les actifs de la CAPI utilisent peu les transports en commun pour se rendre sur leur lieu d'emploi (bilan des actions 1 et 4). Entre 2006 et 2016, la part modale des transports en commun pour les actifs de la CAPI travaillant dans le territoire et pour les actifs entrants est restée stable (INSEE, 2006 et 2016).

Les diagnostics réalisés dans le cadre de l'élaboration des différents plans de mobilité font état d'un potentiel de report modal important dans les différentes zones d'activités.

Il est donc essentiel que la CAPI poursuive ses actions de communication et de sensibilisation autour des modes de transport existants dans le territoire, ainsi que sur les aménagements des zones d'emplois concernant les accès et les cheminements.

L'effet sur l'objectif est donc faible, malgré un fort potentiel.



Entre 2012 et 2018, l'Agence de Mobilité du Nord-Isère a été une association de **services à la mobilité**, dont les actions visent à initier et faire perdurer les changements de comportement en termes de déplacements.

L'Agence faisait la **promotion des déplacements alternatifs à la voiture individuelle**, sensibilise et convainc le grand public, les salariés et les écoliers, et a accompagné les collectivités dans la mise en place de leurs projets déplacements.

Cette association a été **dissoute en 2018** en raison de suppressions de subventions et de perte de soutien politique. Une partie de ses missions est désormais assurée directement par la CAPI ou par l'AGEDEN.

**> Une forte hausse des usages des Flexibus**

**+ 33 %** de voyages annuels entre 2015 et 2019

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le 10/03/2021



ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE

**Chiffres-clés**

**Part des salariés se rendant au travail**

- 13 % des salariés du parc d'activités de Chesnes (2012)
- 7 % des salariés du Parc Technologique (2014)
- 3 % des salariés du Médipôle (2019)

**Part des déplacements internes des actifs à la CAPI en 2016 (INSEE) :**

- 12 % en transports en commun ou à pied
- 79 % en voiture
- 3 % à deux-roues (motorisés ou non)
- 6 % ne réalisent pas de déplacement domicile-travail

**Parc international de Chesnes (diagnostic en 2012)**

- 7 % des salariés ont un temps de trajet inférieur à 20 min en modes doux (vélo et/ou marche) pour se rendre sur la ZAC
- 24 % sont desservis par les transports en commun (mais augmentation de 40 min de trajet porte à porte) pour se rendre sur la ZAC

**Parc technologique (diagnostic en 2014)**

- 29 % des salariés habitent dans une des communes de la CAPI
- Le mode de transport alternatif privilégié déclaré par les salariés est le covoiturage (41 %) suivi par les transports en commun (34 %).

**Parc de la Maladière et du Médipôle (diagnostic en 2019)**

- 41 % des salariés habitent dans une des communes de la CAPI
- 28 % des employés du site d'étude résident dans un périmètre de moins de 5km du lieu de travail.
- Parmi les salariés se rendant actuellement au travail en voiture, 84 % seraient prêts à utiliser les transports en commun.

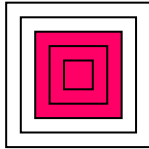
**Challenge Mobilité en 2017**



Source : Région Auvergne Rhône-Alpes



# Un réseau de bus et des bâtiments accessibles pour les personnes à mobilité réduite



## ACTIONS EN COURS

### Ce qui était prévu par le PDU :

- ◆ Poursuivre la mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité du réseau de transport
- ◆ Concrétiser le plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics

### Chiffres-clés

**100 %** des véhicules du réseau Ruban sont accessibles en 2020

**118** arrêts accessibles en 2020

**44 %** des arrêts prioritaires sont accessibles en 2020

**300 k €** Budget moyen annuel de la CAPI pour l'accessibilité depuis 2010

**200 k €** Budget annuel pour Mobi'bus en 2019

### ◆ Une amélioration de l'accessibilité du réseau de transport

Conformément à la loi de 2005, la CAPI s'est engagée en 2008 dans la mise en accessibilité de son réseau de transport. La collectivité a validé en 2009 son Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports (SDAT), annexe du Plan de Déplacements Urbains (PDU) remplacé par le Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé (Sd'AP) en 2016. Ce nouveau schéma a pour objectif de mettre en cohérence l'ensemble des aménagements.

En 2020, 100% des véhicules du réseau Ruban était accessibles pour les personnes à mobilité réduite.

Entre 2010 et 2020, une partie des 263 arrêts de bus prioritaires ont été rendus accessibles. En janvier 2020, 44% des arrêts prioritaires sont accessibles et 35% restent à rendre accessibles.

Parallèlement une nouvelle signalétique est progressivement mise en place dans la CAPI pour améliorer la visibilité des quais accessibles au PMR.

Parallèlement, le réseau Ruban propose depuis 2005 une offre dédiée pour les personnes à mobilité réduite : Mobi'bus. De plus, un système d'informations voyageurs a été mise en place au cours de la période.

### ◆ La voirie et les espaces publics en cours de mise en accessibilité

La CAPI gère 350 kilomètres de voirie, dont l'accessibilité est améliorée quand des travaux sont mis en œuvre. L'article 21 du règlement de voirie de la CAPI d'octobre 2011 précise les modalités du respect de la réglementation.

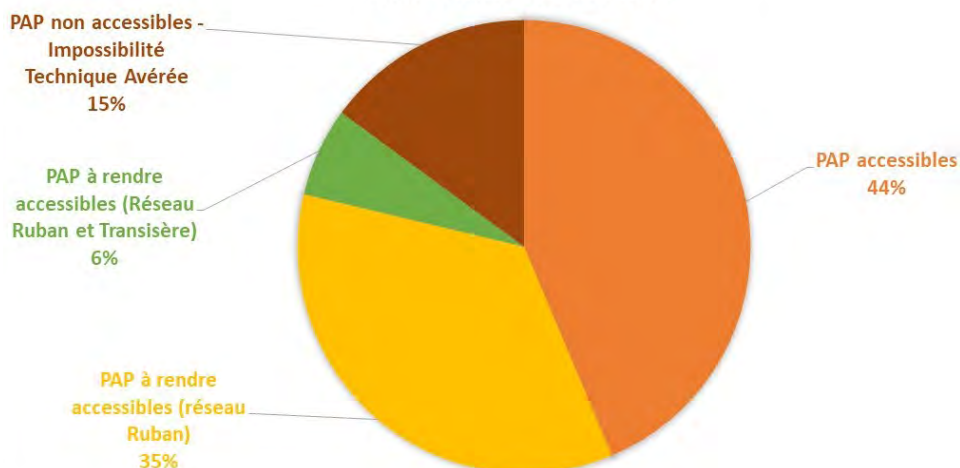
La Région Auvergne Rhône Alpes et la SNCF réalisent des travaux de mise en accessibilité des gares. La nouvelle passerelle de la gare de Bourgoin-Jallieu répond à ces normes. La gare de la Verpillière sera également réaménagée dans cet objectif à l'horizon 2023.

L'action est donc en cours.



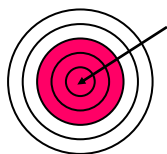
© CAPI, 2017

### ACCESSIBILITÉ DES POINTS D'ARRÊTS PRIORITAIRES (PAP) SITUATION EN JANVIER 2020



Source : CAPI, exploitation UrbaLyon, 2020

**Objectif du PDU visé :**  
Sécuriser, pacifier les déplacements tous modes.



**EFFET MOYEN**

◇ **Une amélioration de l'accès aux transports en commun**

L'accessibilité du réseau de transport pour les personnes à mobilité réduite s'est améliorée depuis 2012.

Les voyages réalisés par le service Mobi'bus sont restés stables entre 2012 et 2018. Ils ont diminué de 20% entre 2012 et 2019. Les difficultés pour réserver ainsi qu'un mouvement de grève pendant 5 mois au cours de l'année 2019 peuvent expliquer cette diminution de la fréquentation.

L'effet sur l'objectif du PDU est donc moyen.

◇ **Un bilan nécessaire de l'accès à la voirie et aux espaces publics**

L'accessibilité de la voirie et des espaces publics demeurent inconnue. Il n'est donc pas possible d'en réaliser le bilan.

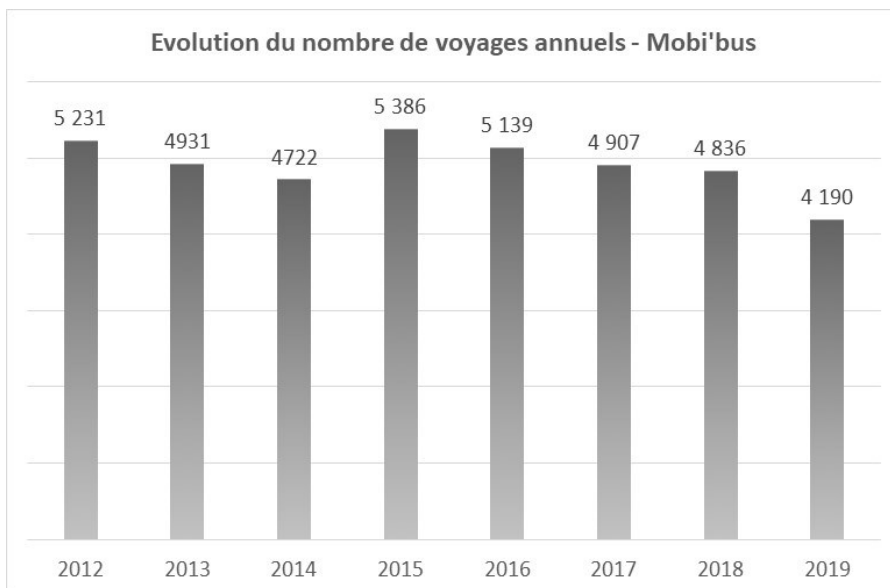


**Chiffres-clés**

**4 000** voyages annuels en Mobi'bus en 2019

**58 000** kilomètres parcourus en Mobi'bus en 2010

**95 000** kilomètres parcourus en Mobi'bus en 2019



Sources : rapports d'activité des exploitants du réseau RUBAN, exploitation UrbaLyon, 2020

**Les Mobi'bus assure la mobilité des personnes à mobilité réduite**



© Christian Chevallier





# Bilan de l'action 12 du PDU - Orientation 2 du PD

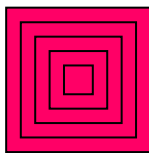
## Étude des conditions de densification / mixité / valorisation d'usage des espaces autour des gares

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le 10/03/2021

ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE



### ACTIONS RÉALISÉES

#### Ce qui était prévu par le PDU :

- ◆ Réalisation de trois études sur les gares de la CAPI combinant les dimensions du transports et de l'urbanisme

#### Chiffres-clés

- 3** Études terminées ou en cours
- 275** Nouveaux logements au sud de la gare de Bourgoin-Jallieu
- 100** Nouveaux logements au nord de la gare de la Verpillière

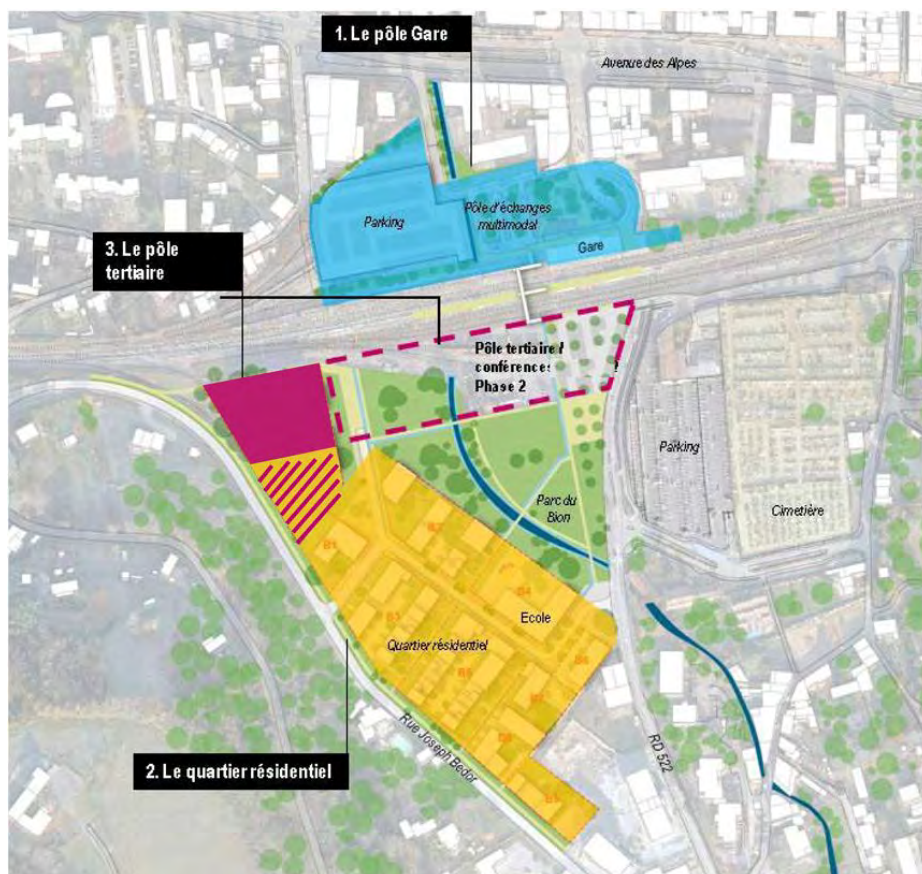
Les gares vont jouer un rôle clé dans l'organisation urbaine. Une intégration des quartiers de gare au projet de développement urbain est un enjeu stratégique. Le SCoT Nord Isère, approuvé en décembre 2012, identifie d'ailleurs les quartiers-gares comme *des sites privilégiés du développement*. Dans ce contexte, la CAPI et les communes concernées ont réalisé des études d'aménagement pour trois gares du territoire : Bourgoin-Jallieu, la Verpillière et Saint-Quentin-Fallavier.

#### ◆ Une étude d'aménagement suivie d'un projet urbain pour la gare de Bourgoin-Jallieu

En 2018, les études opérationnelles définissent les contours du programme d'aménagement du secteur de la gare de Bourgoin-Jallieu. Fin 2019, le dossier de création de ZAC est approuvée.

Le projet d'aménagement prévoit la construction de 275 nouveaux logements au sud de la gare, la création d'un parc à l'est, la construction d'une nouvelle école et l'accueil d'activités tertiaires (environ 5 000 m<sup>2</sup>). Les premières livraisons sont prévues pour 2022.

#### Programmation du quartier de gare de Bourgoin-Jallieu



© Interland, 2018

#### ◆ Une étude pour l'aménagement du secteur gare de la Verpillière

En 2017, l'étude d'aménagement du secteur de la gare de la Verpillière fait état des projets à ses abords : le Village de Marques (ouvert en mai 2018), l'extension de Néméra (2019), la construction d'environ 100 logements avec une petite surface commerciale dans le projet Verne.

Le réaménagement du passage à niveau à proximité de la gare est en cours de réflexion.

#### ◆ Une étude en cours pour l'aménagement du secteur gare de Saint-Quentin-Fallavier

En septembre 2019, la CAPI et la commune de Saint-Quentin-Fallavier ont lancé une étude pour l'aménagement du secteur gare. L'étude est actuellement en cours.

**Objectifs du PDU visés :**  
*Accompagner le projet REAL  
 (intermodalité) - Préparer le long terme*



**EFFET MOYEN**

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le 10/03/2021



ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE

**Chiffres-clés**

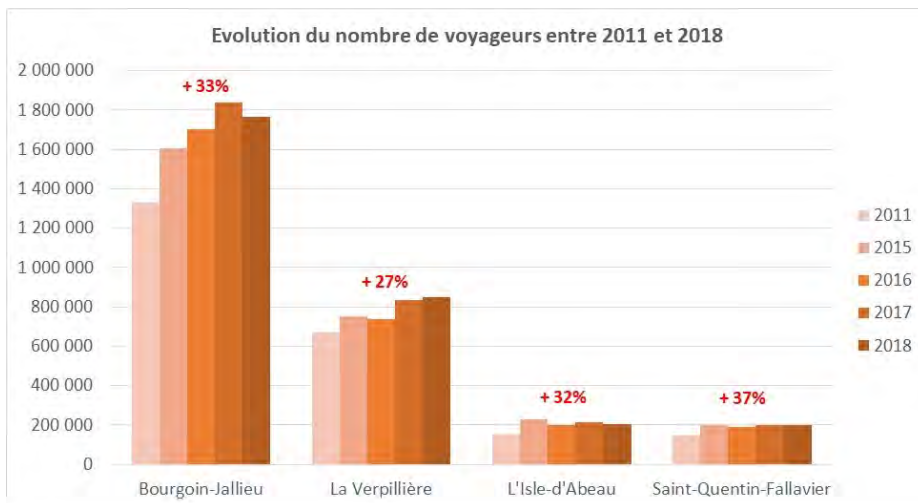
- + 33 % de voyageurs annuels entre 2011 et 2018 à la gare de Bourgoin-Jallieu
- + 27 % de voyageurs annuels entre 2011 et 2018 à la gare de la Verpillière
- + 32 % de voyageurs annuels entre 2011 et 2018 à la gare de L'Isle-d'Abeau
- + 37 % de voyageurs annuels entre 2011 et 2018 à la gare de Saint-Quentin-Fallavier

**97 000 m<sup>2</sup>** de surface bâti à moins d'1 km des gares de la CAPI (2010-16)

**20 %** des surfaces bâties sont à moins d'1 km des gares de la CAPI

◇ **Une forte hausse des usages du TER de la CAPI et une tension sur le rabattement**

Depuis 2011, les gares de la CAPI enregistrent une forte hausse de la fréquentation (de 31% entre 2011 et 2018). Comme montré précédemment (bilan de l'action 3), le rabattement en voiture décroît au cours de la période au profit de la marche et des bus du réseau Ruban. L'augmentation de la marche et du vélo comme mode de rabattement nécessiterait d'améliorer l'aménagement des quartiers de gares (sécurité, confort...). L'effet sur l'objectif du PDU est donc fort.



Source : Opendata SNCF, exploitation UrbaLyon, 2020

◇ **Un dynamisme autour des gares de Bourgoin-Jallieu et Saint-Quentin-Fallavier**

La surface des nouveaux locaux fonciers est d'environ 38 000 hectares autour des gares de Bourgoin-Jallieu et Saint-Quentin-Fallavier. Ces deux secteurs sont les plus dynamiques.

La valorisation des espaces autour des gares est faible au cours de la dernière décennie : 16% des surfaces des nouveaux locaux fonciers sont à moins d'1 km de la gare de Bourgoin-Jallieu, 24% à Saint-Quentin-Fallavier et 6% à L'Isle-d'Abeau. Au contraire, à la Verpillière, la valorisation des espaces autour de la gare est plus importante avec 48% des nouveaux locaux fonciers qui sont à proximité de la gare.

Les surfaces sont plutôt à destination de nouveaux logements à Bourgoin-Jallieu et la Verpillière.

Autour de la gare de L'Isle d'Abeau, un collège et des logements ont été aménagés à proximité de la gare.

L'effet sur l'objectif du PDU est donc moyen.

	Surface des locaux fonciers (ha)	Surface des locaux fonciers (ha)	Part des locaux fonciers à moins d'1 km de la gare	Surface pour l'habitat rapproché aux activités économiques
	Secteur gare	Commune		
<b>Bourgoin-Jallieu</b>	38 796	241 421	16%	<b>2,850</b>
<b>La Verpillière</b>	17 816	37 475	48%	<b>4,857</b>
<b>L'Isle-d'Abeau</b>	3 632	62 638	6%	<b>0,860</b>
<b>Saint-Quentin-Fallavier</b>	37 466	153 344	24%	<b>0,055</b>

Source : Données MAJIC (mise à jour cadastrale) DGIPF (2010-2016), exploitation UrbaLyon, 2020

**Gare de Saint-Quentin-Fallavier**



© PAD, CAPI

**Gare de Bourgoin-Jallieu**

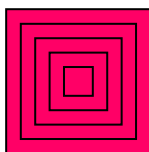


© PAD, CAPI





## Bilan de l'action 6 du PDU - Orientation 1 du PDU Préserver les emprises foncières pour un réseau de transport en commun en site propre



### ACTIONS RÉALISÉES

#### Ce qui était prévu par le PDU :

- ◆ Préserver les emprises foncières pour un réseau de transport en commun en site propre (TCSP) inscrite dans le SCoT
- ◆ Réserver des espaces le long de la RD1006 sur les tronçons non saturés à moyen terme, pour mettre en œuvre un TCSP intégral
- ◆ Prévoir des espaces pour les transports en commun sur toutes les créations d'infrastructures envisagées pour concrétiser le SCoT

#### ◆ Des emprises foncières inscrites dans le SCoT réservées pour un réseau de TCSP

Depuis 2010, aucun projet d'aménagement n'a été réalisé sur le tracé d'un potentiel transport en commun en site propre tel que défini par le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la ville nouvelle en 1975.

Ce schéma théorique donnait les grandes orientations d'organisation territoriale avec des hypothèses de densité de population et d'évolutions des comportements de mobilité datant du milieu des années 1970.

#### ◆ Des espaces réservés le long de la RD 1006 pour la mise en œuvre d'un TCSP

Le long de la RD1006, le potentiel de mise en service d'un transport en commun en site propre est fort. Depuis 2010, le Département de l'Isère a mené des travaux d'élargissement pour mettre la RD1006 à 2X2 voies. Les lignes de bus du réseau Ruban et Transisère circulent déjà sur cette voirie. Aucun aménagement particulier pour les bus n'a été fait.

Depuis 2010, aucune étude de faisabilité d'aménagement d'une voie dédiée pour les bus n'a été entreprise.

#### ◆ Aucune création d'infrastructure majeure depuis 2010

Au cours des dix dernières années, il n'y a pas eu de création d'infrastructure dans la CAPI nécessitant des espaces pour les transports en commun, à l'exception du couloir bus de l'Avenue Barbusse à Bourgoin-Jallieu. Ces aménagements très ponctuels ne permettent pas d'augmenter la fréquence commerciale des bus.

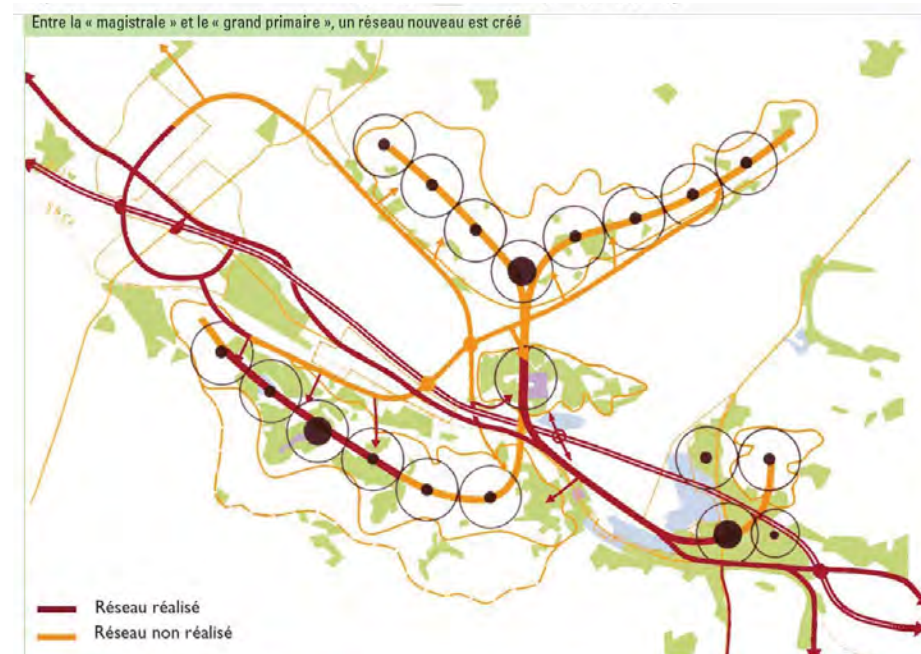
Le bilan est globalement positif car les emprises sont préservées. Toutefois, les réflexions sur la faisabilité de mise en œuvre sont restées au même niveau qu'en 2010 dans la mesure où il n'y a pas eu d'étude de faisabilité.

#### RD1006 à proximité du Village de Marques



© Google, 2019

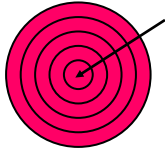
#### Structuration des transports dans le SDAU de 1975



© SDAU, 1975



**Objectif du PDU visé :**  
Préparer le long terme.



**EFFET FORT**

**Priorités pour développer une offre de transports collectifs plus performante selon les orientations et objectifs du SCOT Nord-Isère en 2019 :**

- ◇ **Consolider l'offre de transport collectif urbain avec la mise en œuvre de lignes à vitesse commerciale performante pour la desserte des pôles majeurs de l'agglomération.**
- ◇ **Élargir l'offre de transport collectif interurbain avec la mise en place de lignes à fréquence régulière.**

**Cf. Orientations du SCoT**

**Pages 84 et 85 du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO)**

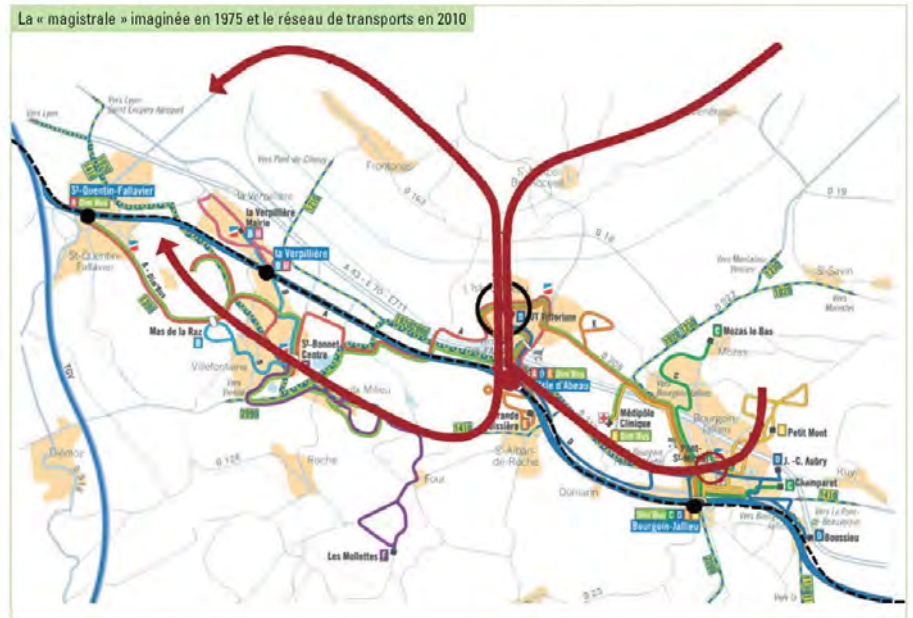
◇ **La préservation des emprises foncières prépare le long terme**

L'absence de développement urbain sur le tracé du potentiel transport en commun en site propre ainsi que le long de la RD1006 assure à la CAPI la capacité de développer les réseaux à l'avenir si l'opportunité se présente.

Au regard des usages des transports en commun et des évolutions depuis 2010, il ne semble pas opportun de développer des infrastructures en site propre de cette ampleur à la CAPI.

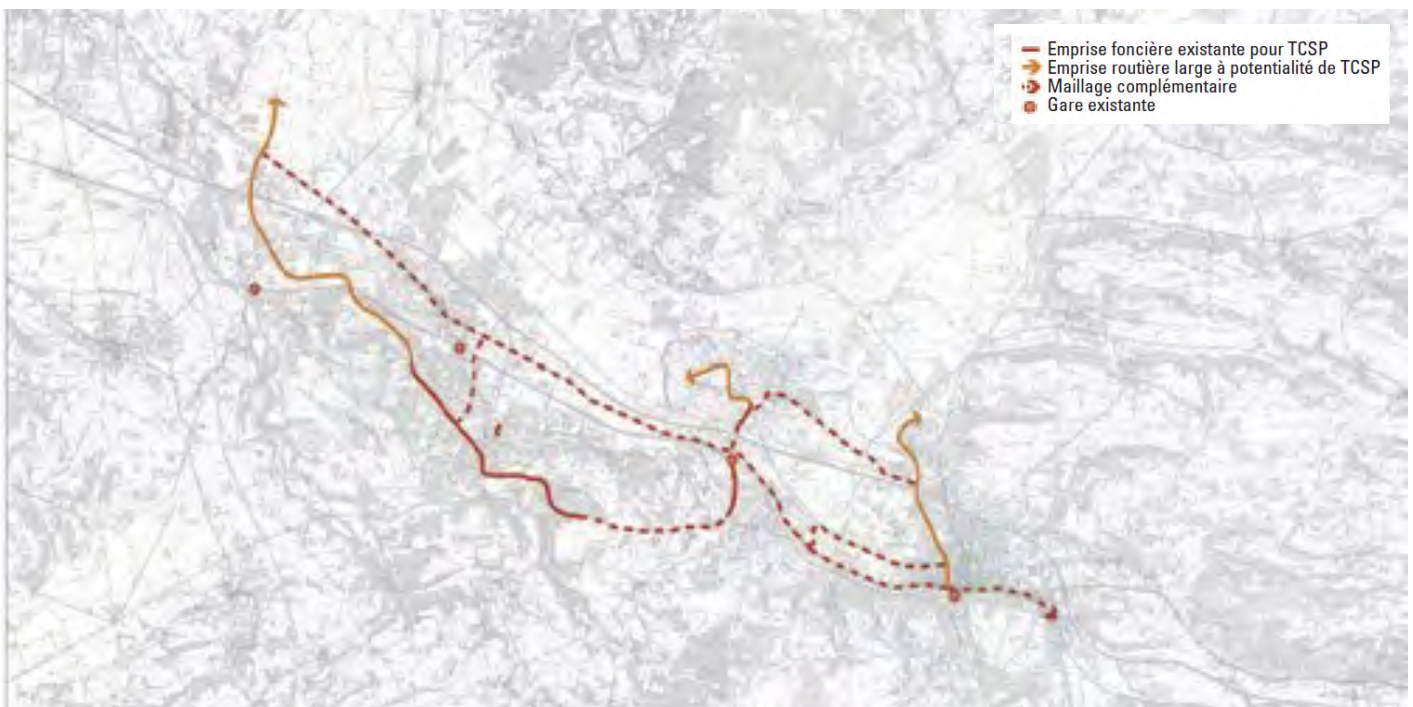
L'effet sur l'objectif du PDU est fort dans la mesure où les emprises foncières sont préservées en 2020.

**Les transports, situation imaginée en 1975 et réalisée en 2010**



© Extrait du SCOT, 2019

**Hypothèses de sites propres pour les bus**



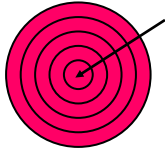
© PDU, 2010





**Objectifs du PDU visé :**

*Développer les pratiques alternatives à l'automobile et les nouvelles formes de mobilité - Accompagner le projet REAL (intermodalité) - Préparer le long terme.*

**EFFET FORT**
**Priorités pour compléter l'offre de transports régionaux selon les orientations et objectifs du SCoT Nord-Isère en 2019**

- ◇ **Relier le Nord-Isère à l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry**
- ◇ **Améliorer le rabattement vers les gares du réseau ferroviaire**
- ◇ **Renforcer les capacités du réseau existant**
- ◇ **Intégrer la liaison Lyon-Turin à l'horizon 2030**
- ◇ **Mettre en œuvre le projet « Plaine Saint-Exupéry »**

◇ **Une forte hausse des usages du train à anticiper**

Pour accompagner la forte hausse de la demande observée entre 2010 et 2020, et qui devrait se poursuivre dans les prochaines années, il semble nécessaire d'augmenter l'offre ferroviaire.

Ce renforcement de l'offre ferroviaire permettrait d'éviter que les actifs qui se déplacent quotidiennement entre Lyon et la CAPI ne se reportent davantage sur la voiture, générant une hausse de trafics, déjà importantes aux heures de pointe, sur le réseau local et autoroutier.

◇ **Une hausse des modes alternatifs à la voiture pour accéder à la gare**

Comme montré précédemment (bilan des actions 3 et 12), le rabattement vers les gares de la CAPI en voiture décroît entre 2014 et 2018 au profit de la marche et des bus du réseau Ruban.

◇ **La préservation des emprises foncières prépare le long terme**

L'absence de développement urbain autour des voies ferrées permet le renforcement de la capacité ferroviaire.

L'effet sur l'objectif du PDU est fort dans la mesure où les emprises foncières sont préservées en 2020.

**Secteur autour de la gare de la Verpillière**


© PAD, CAPI

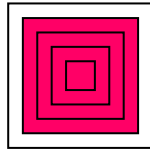
**Secteur autour de la gare de L'Isle-d'Abeau**


© PAD, CAPI

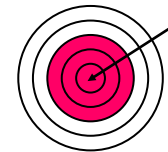




# Bilan du renforcement des transports et de l'intermodalité

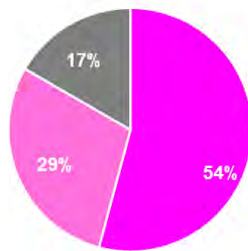


**83 % des ACTIONS RÉALISÉES OU EN COURS**



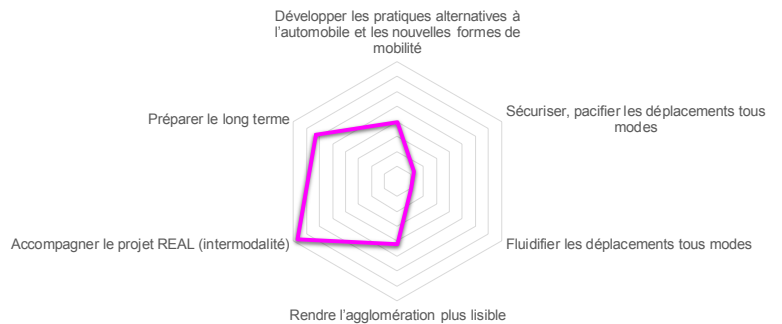
**EFFET MOYEN**

Synthèse des actions de l'orientation 1 (avec actions 10 et 12)



■ Actions réalisées ■ Actions en cours ■ Actions non réalisées

Synthèse des effets de l'orientation 1



## ◇ 83 % des actions prévues ont été réalisées ou sont en cours

Depuis 2010, à l'échelle de la CAPI, les actions majeures ont été :

- une valorisation des transports en commun, avec des offres renforcées à destination des communes périurbaines et les zones d'activités (à noter : le succès des Flexibus),
- la mise en œuvre de nombreux plans de mobilité pour inciter les actifs du territoire à utiliser d'autres modes que la voiture autosoliste,
- des réflexions engagées autour des cheminements pour accéder aux gares,
- la mise en accessibilité du réseau Ruban.

Très peu d'aménagements de voirie donnant la priorité de circulation en faveur des bus ont été réalisés ces dix dernières années dans la CAPI et aucune étude d'opportunité n'a été entreprise pour la mise en place de voies pour les bus sur la RD1006.

## ◇ L'effet de ces actions sur les objectifs du PDU est moyen

La fréquentation du réseau Ruban est principalement scolaire et les évolutions entre 2010 et 2020 montrent une faible hausse des usages d'autres publics. L'enjeu est de développer l'usage pour les actifs, notamment celles et ceux qui habitent et travaillent dans le territoire.

L'élaboration de plans de déplacements d'entreprises a montré d'importants potentiels de report modal, notamment pour les actifs du territoire.

La fréquentation du TER a fortement augmenté au cours des dix dernières années, notamment en raison d'un nombre d'actifs plus importants se rendant dans la métropole de Lyon pour travailler. L'aménagement des abords des gares et le renforcement de l'offre ferroviaire sont donc des pistes importantes pour l'avenir.



© Christian Chevallier

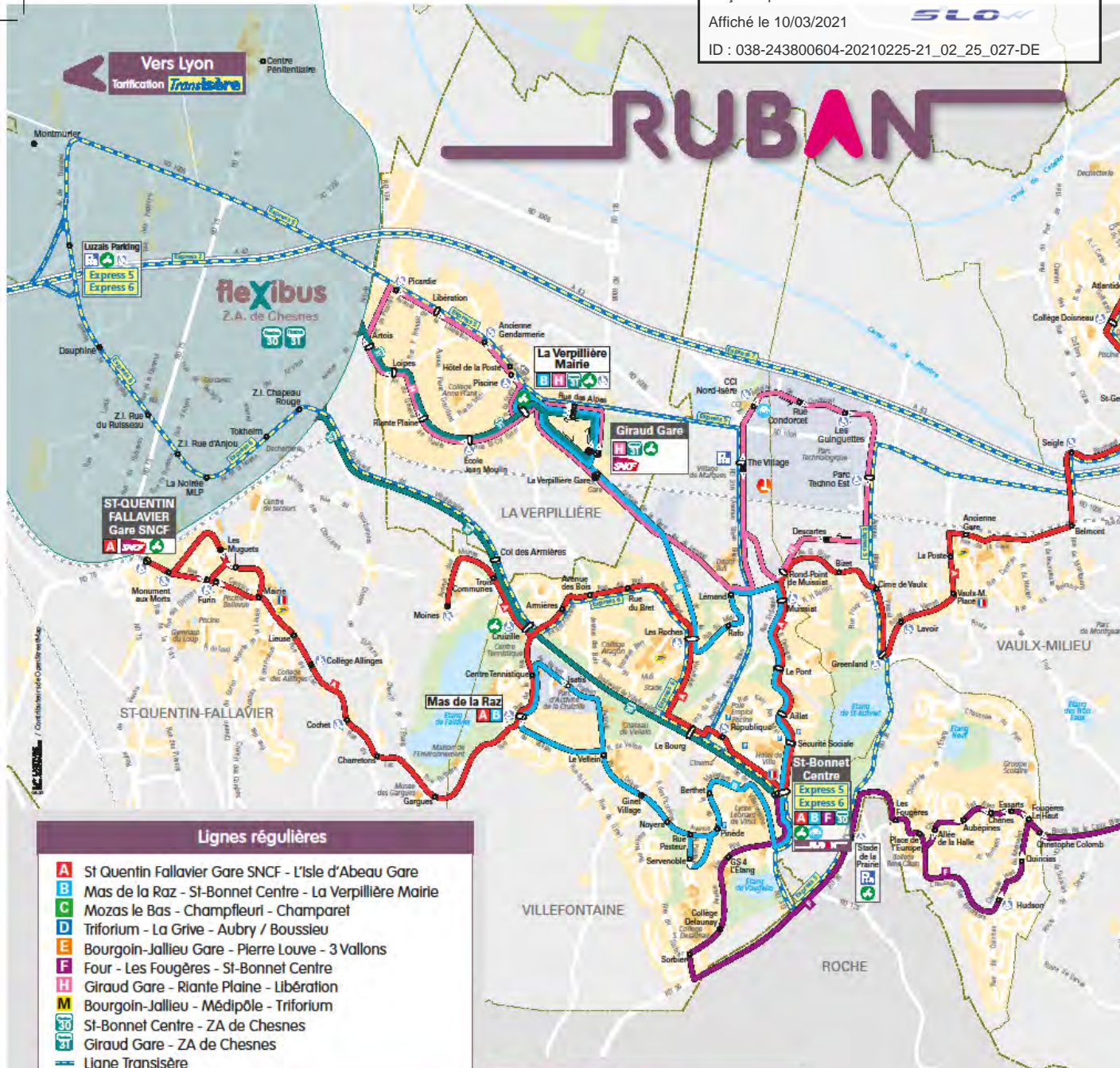


© SCOT, 2019





# RUBAN



**Lignes régulières**

- A** St Quentin Fallavier Gare SNCF - L'Isle d'Abeau Gare
- B** Mas de la Raz - St-Bonnet Centre - La Verpillière Mairie
- C** Mozas le Bas - Champfleuri - Champaret
- D** Triforium - La Grive - Aubry / Bousseu
- E** Bourgoin-Jallieu Gare - Pierre Louve - 3 Vallons
- F** Four - Les Fougères - St-Bonnet Centre
- H** Giraud Gare - Riante Plaine - Libération
- M** Bourgoin-Jallieu - Médipôle - Triforium
- 30** St-Bonnet Centre - ZA de Chesnes
- 31** Giraud Gare - ZA de Chesnes
- Transisère** Ligne Transisère

**Points Infos Ruban**

Bourgoin-Jallieu	Villefontaine	L'Isle d'Abeau
Pont Saint-Michel Place Charles Chaplin 04 74 28 04 99 Du lundi au vendredi 9h30 - 12h / 14h - 18h Samedi 14h - 17h15	Saint Bonnet Centre 04 74 96 48 07 Du lundi au vendredi 7h30 - 18h Samedi 9h - 12h	Triforium Espace Coeur de L'Isle 04 74 18 20 38 Mercredi 9h - 12h / 13h30 - 17h

[www.rubantransport.com](http://www.rubantransport.com)

**Services Flexibus & Mobi'bus**

Desserte ZA Chesnes de 5h à 22h

Centrale de réservation  
04 74 94 62 03

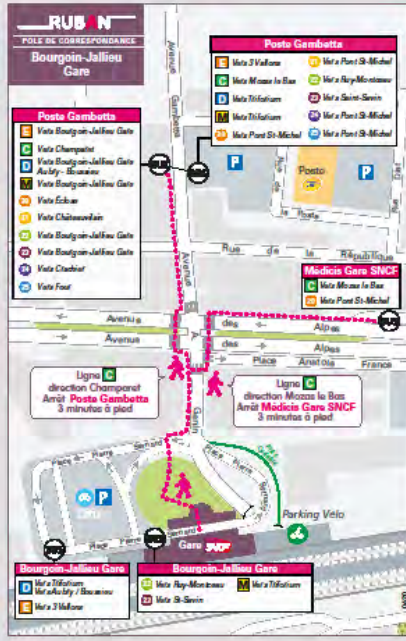
**Tarifs**

À bord du bus  
Ticket Unité 1,20 €  
Merci de prévoir l'appoint

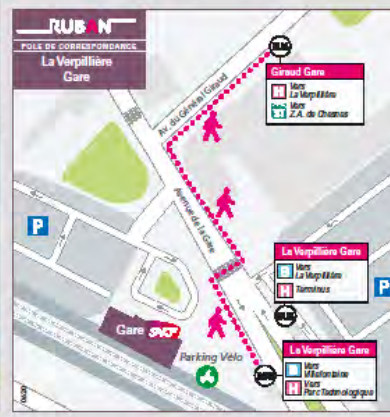
Aux Points Infos RUBAN

Carte 10 voyages	10 €
Abonnement Adulte	28 € / mois
Abonnement Jeune	9 € / mois
Abonnements Sésame	15 € / an

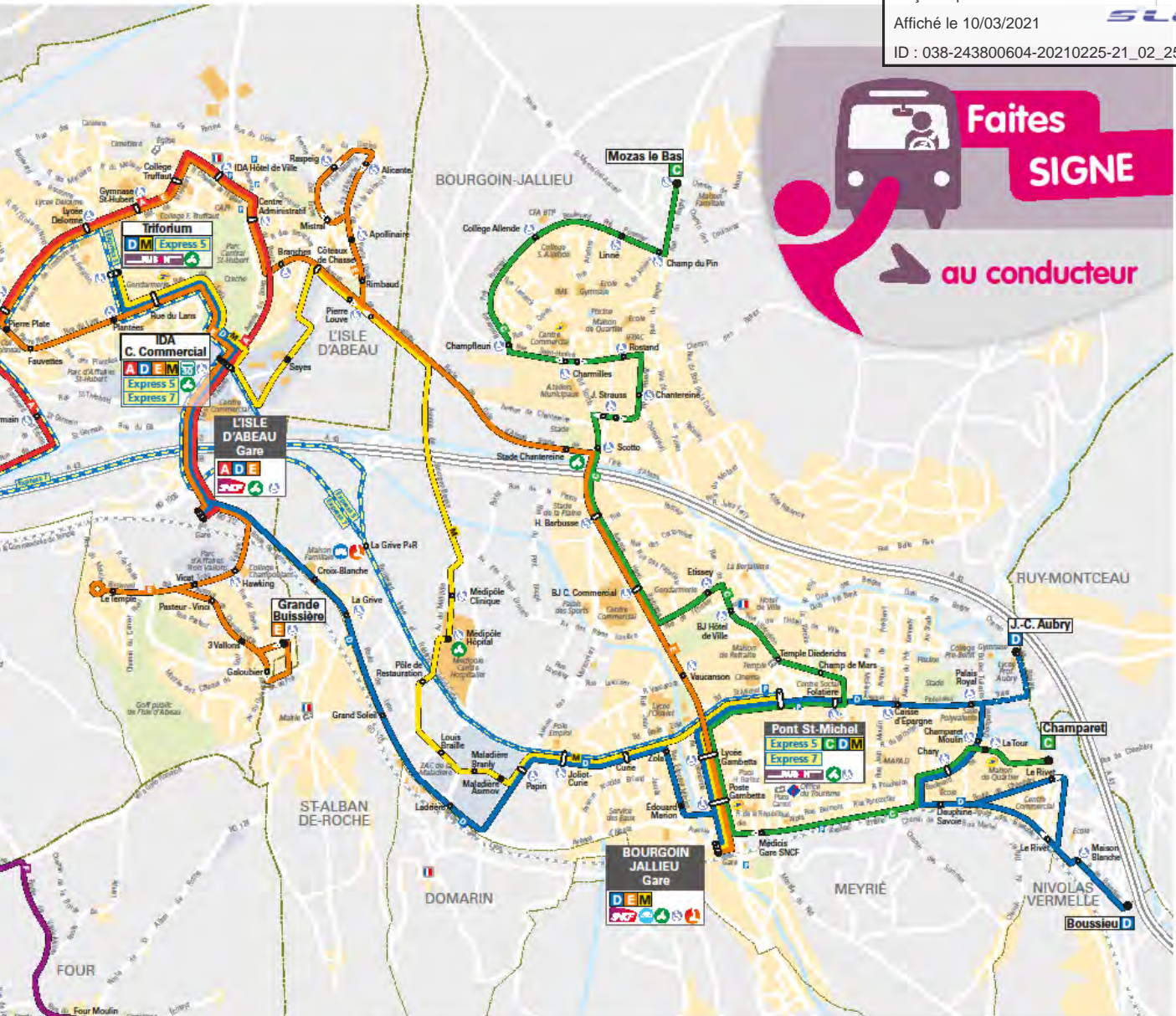
Abonnements T-lib :  
Infos en Agences et Gares SNCF



**Ne me dégrader pas !  
Je suis là pour vous renseigner !**







### Légende

- Terminus
- Arrêt en double sens
- Arrêt en sens unique
- Accessible dans les 2 sens
- Accessible dans 1 seul sens
- Zone Rhabus
- Point Infos Ruban
- Cité autopartage
- Vélo (arceaux, box ou consigne)
- Parking de couverture
- Parking relais
- Lomove

### RUB N

POLE DE CORRESPONDANCE  
Saint Bonnet Centre

Saint Bonnet Centre - Lyaxe  
 Ligne Express 5  
 Ligne Express 7  
 Ligne Express 5  
 Ligne Express 7  
 Ligne Express 5  
 Ligne Express 7

### Lignes régulières périurbaines

**Lignes périurbaines**  
 20 Ecos-Badinières - Les Epaves - Nivolas-Vermelle - Bourgoin-Jallieu  
 21 Châteaufortin - Succaud - Saintin de la tour - Nivolas-Vermelle - Meyrié - Moubert (La Bast) - Bourgoin-Jallieu  
 22 Roy-Montceau - Bourgoin-Jallieu  
 23 Saint-Savin - Bourgoin-Jallieu  
 24 Cracher - Châteaufortin - Nivolas - Bourgoin-Jallieu  
 25 Four - Saint-Alban-de-Roche - Domarin - Bourgoin-Jallieu  
 26 Satolas-et-Bonca - La Verpillière

Desserte sur réservation  
 Desserte régulière

**CAPI** Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère  
**KEOLIS** PORTE DE L'ISÈRE





# Bilan des actions en faveur du vélo et de la marche





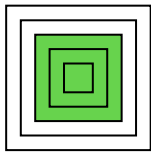
# Bilan de l'action 8 du PDU - Orientation 2 du PDU Un développement des liaisons cyclables d'agglomération à usage quotidien

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le 10/03/2021

ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE



## ACTIONS EN COURS

### Ce qui était prévu par le PDU :

Développer des liaisons cyclables d'agglomération continues et sécurisées répondant à la fois aux besoins quotidiens et ludiques :

- ◆ Les rives de la Bourbre
- ◆ Les abords de la RD 1006
- ◆ Les abords de la voie ferrée

## Chiffres-clés

**2,9** km en moyenne par an depuis 2012

**72** km de réseau cyclable en 2019

**5,4** km pour 10 000 habitants en 2012

**6,6** km pour 10 000 habitants en 2019

**400 000** euros pour l'aménagement de la voie verte de la Bourbre

## Voie Verte de la Bourbre



© CAPI

### ◆ Un développement des liaisons cyclables depuis 2010

Depuis le plan d'actions pour développer l'usage du vélo, des aménagements ont été réalisés à hauteur de 2,9 km de voies supplémentaires par an depuis 2012. Le réseau cyclable de la CAPI passe d'environ 50 km en 2010 à 72 km en 2019.

Le réseau cyclable structurant suit un axe Est-Ouest, de chaque côté de la coupure A43/RD1006. En 2019, 25,8 km du réseau structurant ont été aménagés. Pour compléter, 46,2 km de réseau de maillage ont été aménagés en 2019. L'action est donc en cours de réalisation.

### ◆ La Voie Verte de la Bourbre

La longueur totale de l'aménagement prévu à terme par le projet est d'une vingtaine de kilomètres.

Un premier tronçon de la Voie Verte de la Bourbre a été inaugurée en mai 2017. En 2014, une enquête publique a concerné un tronçon de 6,2 km entre Bourgoin-Jallieu et L'Isle-d'Abeau.

Son aménagement sera achevé fin 2020.

### ◆ Pistes cyclables au sud de la voie ferrée

Des sections existent au sud de la voie ferrée, principalement entre la gare de la Verpillière et la gare de L'Isle-d'Abeau. L'action a donc été partiellement réalisée.

### ◆ L'aménagement cyclable des abords de la RD1006

Certaines sections de la RD1006 sont aménagées pour la pratique du vélo, mais les aménagements ne sont pas continus. Au regard des niveaux de trafic automobile de près de 30 000 véhicules par jour, la pratique du vélo est probablement freinée.

Lors de la mise à 2X2 voies de la RD1006 entre Vaulx-Milieu et Villefontaine, le Département a aménagé un cheminement pour les vélos, ainsi qu'un passage inférieur pour franchir la RD1006 à l'est du giratoire des Guinguettes.

L'action a donc été partiellement réalisée.

## ROUTE DEPARTEMENTALE 1006

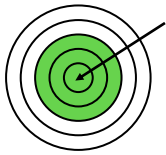
### Mise à 2x2 voies entre les giratoires de Villefontaine et de Belmont



Source : Département de l'Isère, 2019

**Objectifs du PDU visés :**

*Développer les pratiques alternatives à l'automobile et les nouvelles formes de mobilité - Rendre l'agglomération plus lisible - Sécuriser, pacifier les déplacements tous modes.*



**EFFET MOYEN**

**Chiffres-clés**

**1 %** des déplacements quotidiens sont réalisés à vélo en 2015  
**+ 80 %** de déplacements quotidiens à vélo entre 2006 et 2015

**40** usagers par jour sur la Voie Verte de la Bourbre en février 2017  
**247** usagers par jour sur la Voie Verte de la Bourbre en février 2019 **(+ 518 %)**  
**160** usagers par jour sur la Voie Verte de la Bourbre en août 2017  
**327** usagers par jour sur la Voie Verte de la Bourbre en août 2019 **(+ 104 %)**

**11** accidents impliquant un cycliste entre 2011 et 2016

◇ **Une très faible part modale du vélo sur le territoire de la CAPI**

La part des déplacements réalisés à vélo dans la CAPI est restée stable et faible entre 2006 et 2015 à hauteur de 1 %. Toutefois, sur la période, le nombre de déplacements à vélo a presque doublé passant de 1 500 à 2 700 déplacements. En l'absence de données plus récentes pour évaluer la part modale, les comptages permettent de mesurer une hausse des pratiques. Ainsi, en deux ans, les déplacements sur la voie verte de la Bourbre ont été multipliée par cinq. L'effet de l'action sur l'objectif du PDU est donc moyen.

◇ **Une agglomération plus lisible**

Avec l'élaboration de la carte des itinéraires cyclables conseillés à partir de 2014, la lisibilité de l'agglomération est améliorée pour les cyclistes. Cette carte inclut notamment un schéma des temps de parcours à vélo entre les différentes polarités de la CAPI. L'effet de l'action sur l'objectif du PDU est fort.

**Carte des itinéraires cyclables conseillés**



◇ **Des déplacements sécurisés et pacifiés pour les cyclistes**

Entre 2011 et 2016, 11 accidents ont impliqué un cycliste dont 2 décès en début de période. Les accidents sont concentrés en zone urbaine dans les communes de Bourgoin-Jallieu et de L'Isle-d'Abeau. La CAPI n'enregistre plus de décès de cycliste depuis 2013.

Les aménagements mis en place pour sécuriser les déplacements semblent donc avoir un effet fort. Toutefois, les acteurs du territoire ont précisé lors des entretiens que les déplacements n'étaient pas pacifiés ni confortables. L'effet de l'action sur l'objectif du PDU est donc moyen.

Evolution du nombre d'accidents corporels impliquant un cycliste dans la CAPI entre 2011 et 2016



Source : SCE, 2017, exploitation UrbaLyon, 2020

**Temps de parcours à vélo entre les différentes polarités de la CAPI**







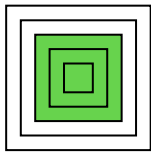
# Bilan de l'action 9 du PDU - Orientation 2 du PDU Des aménagements de voirie prenant systématiquement en compte les modes doux

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le 10/03/2021

ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE



## ACTIONS EN COURS

### Ce qui était prévu par le PDU :

- ◆ Développer les aménagements visant à faire cohabiter les modes sur un même espace : zones 30, zones de rencontre...
- ◆ Sécuriser la traversée des bourgs
- ◆ Sécuriser et rendre confortables les accès aux pôles générateurs principaux

## Chiffres-clés

- 17** communes de la CAPI ont au moins une zone 30
- 4 %** des aménagements cyclables sont des zones 30 en 2019
- 20 %** des aménagements cyclables sont des espaces partagés



### ◆ *Un développement des aménagements pour faire cohabiter les modes de transport*

Le guide des aménagements cyclables rédigé par la CAPI en 2013 précise les conditions d'aménagement des zones apaisées. La vitesse de circulation dans les polarités urbaines de la CAPI est limitée à 30 km/h dans des secteurs ponctuels à Bourgoin-Jallieu depuis 2013, dans certaines rues à la Verpillière depuis 2015 ou à Saint-Quentin-Fallavier en 2017.

Des zones de rencontre ont également été mises en place comme à la Verpillière depuis 2015. Ces espaces visent un partage de l'espace entre les modes motorisés, les vélos et les piétons. Les espaces partagés représentent 20 % des aménagements cyclables de la CAPI.

Parmi les 22 communes de la CAPI, 17 ont au moins une zone 30. L'action est donc partiellement réalisée.

### ◆ *Une sécurisation de la traversée des bourgs*

En 2019, chaque commune de la CAPI dispose d'aménagement cyclable ou d'itinéraire conseillé pour la traversée de son centre-ville. Dans la plupart, la vitesse est limitée à 30 km/h, même si la réduction de la vitesse est moins sécuritaire qu'un aménagement dédié pour les cyclistes et/ou les piétons. L'action est donc partiellement réalisée.

### ◆ *Un accès aux pôles générateurs principaux plus sécuritaire et plus confortable*

Les pôles générateurs sont des établissements accueillant du public comme les gares, les hypermarchés et supermarchés, les établissements scolaires, les médiathèques ou bibliothèques, etc. Depuis 2010, des améliorations quant à la sécurité et le confort des accès pour les cyclistes et les piétons ont été réalisées.

Par exemples :

- Le centre commercial Carrefour de L'Isle-d'Abeau a aménagé des stationnements pour les vélos et des cheminements sécurisés pour les piétons au sein du vaste parking.
- Des aménagements ont été réalisés pour accéder au Médipole.
- Les quatre gares du territoire sont dotées de stationnement sécurisé pour les vélos. En revanche, leur accessibilité à vélo ou à pied reste au stade de l'étude autour des gare de Bourgoin-Jallieu, la Verpillière et Saint-Quentin-Fallavier.

L'action a donc été partiellement réalisée.

## Limitation de la vitesse dans le bourg d'Eclosse Badinières

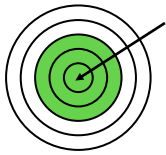


© Google, 2019



**Objectifs du PDU visés :**

*Développer les pratiques alternatives à l'automobile et les nouvelles formes de mobilité - Sécuriser, pacifier les déplacements tous modes.*



**EFFET MOYEN**

◇ **Une stabilité des usages de la marche et du vélo depuis 2010**

Malgré la multiplication des zones 30 favorisant l'usage de la marche et du vélo, la pratique de la marche est également restée stable entre 2006 et 2015, autour de 21 %, et celle du vélo autour de 1 %, même si le nombre de déplacements quotidiens à vélo a presque doublé et que les comptages montrent une progression des usages (Cf. bilan de l'action 8).

Dans la CAPI, le potentiel de progression de la marche et du vélo est fort quand la moitié (49 %) des déplacements de moins de 1km sont encore faits en voiture, et 69 % pour ceux de 1 à 2 km.

L'effet sur l'objectif du PDU est donc moyen.

◇ **Une amélioration de la sécurisation des aménagements**

Dans les polarités urbaines, les espaces sont davantage aménagés pour les déplacements piétons et cyclistes avec une forte concentration des aménagements et des pratiques dans les cœurs de ville. En dehors, les liaisons piétonnes sont peu valorisées et peu sécurisées.

Les déplacements piétons et cyclistes sont faibles en dehors des polarités de la CAPI avec des voiries aménagées pour la circulation automobile. Des aménagements plus sécuritaires pourraient ponctuellement être améliorés. Par exemple, à Sérézin de la Tour : même si la vitesse y est limitée à 30 km/h, la chaussée étroite de la traversée de bourg ne la rend pas sécuritaire pour les cyclistes.

L'effet de l'action sur l'objectif du PDU est donc moyen.

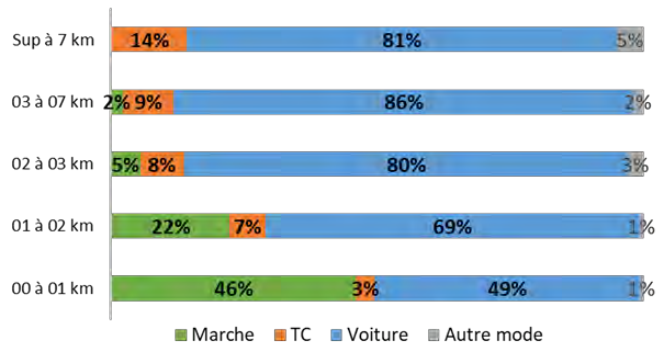
**Chiffres-clés**

**21 %** des déplacements sont réalisés à pied en 2015 comme en 2006

**46 %** des déplacements inférieurs à 1 km sont réalisés à pied en 2015

**22 %** des déplacements entre 1 et 2 km sont réalisés à pied en 2015

**Modes de transport utilisé selon la distance parcourues dans la CAPI**



Sources : EDGT 2015 Sytral, exploitation UrbaLyon, 2020

**Bourgoin-Jallieu : un cœur de ville aménagé et des cheminement inexistant en dehors**



© SCE, 2019



**Exemple de zone 30 à Saint-Savin**



© Guide des aménagements cyclables de la CAPI, 2013



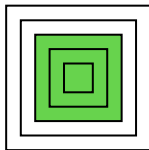
# Bilan de l'action 11 du PDU - Orientation 2 du PDU Des services pour accompagner les aménagements en faveur des modes doux

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le 10/03/2021

ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE



## ACTIONS EN COURS

### Ce qui était prévu par le PDU :

- ◆ Développer les systèmes « pédibus/ vélobus »
- ◆ Poursuivre l'équipement des pôles générateurs en arceaux vélos
- ◆ Intégration de boxes longue durée (ex : gares)

### Chiffres-clés

- 2** Écoles de la CAPI dispose d'un Pédibus en 2019
- 366** arceaux vélos
- 76 %** des arceaux vélos sont localisés à Bourgoin-Jallieu
- 168** Places de stationnement dans une consigne collective pour le TER

### Arceaux vélos à la Verpillière



© CAPI

### Consignes de 48 places (L'Isle-d'Abeau)



© CAPI

### ◆ *Un très faible développement des pédibus et vélobus*

Malgré la communication réalisée pour inciter au développement des pédibus et des vélobus, peu d'initiatives ont été enregistrées et ont perduré dans la CAPI. Les communes se sont appuyées sur l'Agence Mobilité (Cf. page 27) pour communiquer autour de cet outil d'accompagnement. Si ces animations sont l'occasion d'aborder la mobilité active et d'inciter au changement de comportement, une seule école a pérennisé son Pedibus. Parmi les raisons de cet échec : un manque de bénévoles disponibles., l'éclatement des lieux d'habitation... Avec la dissolution de l'Agence Mobilité, l'action est arrêtée.

### ◆ *Des équipements générateurs équipés en arceaux vélos*

Depuis 2012, 366 arceaux vélos ont été installés, principalement à Bourgoin-Jallieu (278 arceaux). La majorité des équipements publics (piscine, médiathèque...) disposent d'arceaux vélo gratuits. Les parkings de covoiturage et certains arrêts de bus disposent également d'arceaux vélos. L'action a donc été réalisée.

### ◆ *Des consignes en gare*

Trois gares disposent de consignes collectives pour le stationnement vélo de longue durée accessibles avec un abonnement TER+VELO. Ces consignes ont été aménagées par la Région Auvergne Rhône-Alpes. L'abonnement annuel coûte 35 euros. Ces gares sont également équipées d'arceaux vélos. En gare de Saint-Quentin-Fallavier 12 places sont disponibles dans des consignes individuelles gratuites.

### Communication autour des pédibus



Source : Agence de la Mobilité, 2010-2018

### TER+VELO

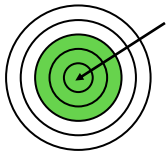


Source : Région Auvergne-Rhône-Alpes, 2019

Gare	Type	Nombre de places
Bourgoin-Jallieu		72
La Verpillière	Consigne collective	48
L'Isle-d'Abeau		48
Saint-Quentin-Fallavier	Consigne individuelles	12



**Objectif du PDU visé :**  
*Développer les pratiques alternatives à l'automobile et les nouvelles formes de mobilité.*



**EFFET MOYEN**

◇ **Peu de report modal en faveur de la marche et du vélo, mais des consignes utilisées à leur capacité maximale**

Malgré les actions mises en place pour inciter à l'usage de la marche pour aller à l'école ou du vélo pour aller au collège, la part de ces deux modes n'a pas évolué au cours de la dernière décennie. L'effet sur l'objectif du PDU est donc faible. Pourtant, le potentiel de report modal impulsé par un pédibus est fort. Les résultats du *Challenge Marchons vers l'Ecole* en 2018 montre que près de la moitié des élèves sont venus à pied ou à vélo à l'école contre à peine 20 % habituellement.

Comme montré précédemment (Cf. bilan des actions 8 et 9), les parts modales de la marche et du vélo sont restées stables entre 2006 et 2015, même si une hausse des pratiques est constatée. La mise en place d'arceaux vélos pour faciliter les déplacements à vélo n'a pas encore eu d'effets leviers sur les pratiques. D'autres mesures d'accompagnement sont nécessaires.

Si la part modale du rabattement vélo est restée stable autour de 7 % dans les quatre gares de la CAPI, avec une forte part des vélos embarqués dans les TER. Un potentiel d'accroissement existe donc pour l'intermodalité vélo/train. Les consignes ont un effet positif pour les usagers en termes de confort et de sécurité. Les stationnements vélo existants sont utilisés en-deçà de leur capacité maximale (56 % à L'Isle-d'Abeau et 84 % à la Verpillière), sauf à Bourgoin-Jallieu (99 %).

La marche a progressé pour accéder aux quatre gares de la CAPI, mais avec des effets de coupures qui restent importants comme entre la gare de Saint-Quentin-Fallavier et le parc international de Chesnes.

**Chiffres-clés**

**7 %** des déplacements vers les gares sont réalisés à vélo en 2014 et en 2017  
**4 %** des vélos sont embarqués dans le TER en 2014 et en 2017

**99 %** de la consigne collective est utilisée en 2018/19 à Bourgoin-Jallieu  
**84 %** de la consigne collective est utilisée en 2018/19 à la Verpillière  
**56 %** de la consigne collective est utilisée en 2018/19 à L'Isle-d'Abeau

**Le pédibus de l'école Raz de la Maz en 2015**



© Le DL / Le progrès, 2015

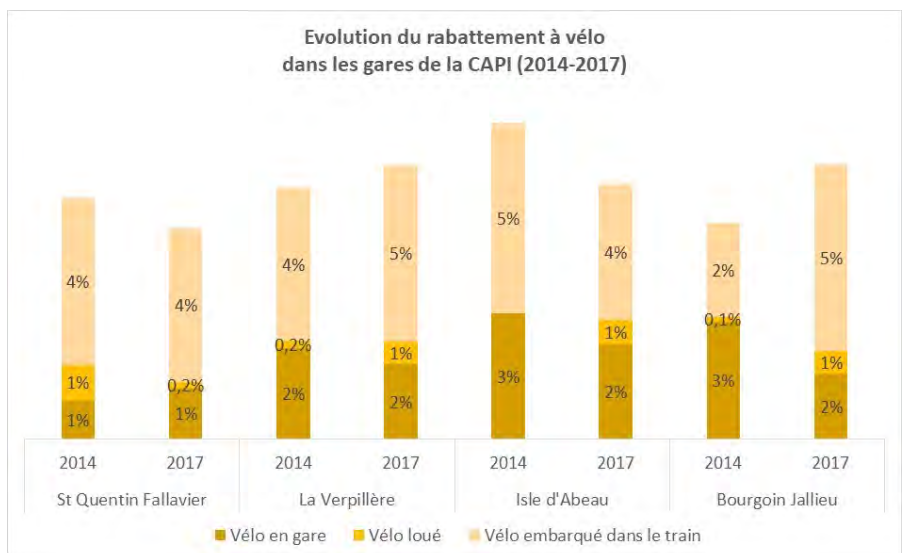
**Expérimentation du vélobus dans un collège à Villefontaine**



**Un bus mais à vélo**

Le principe du vélobus est simple : un groupe de collégiens se rend à vélo au collège, sur un itinéraire adapté et sécurisé, avec des arrêts et des horaires de passage. Retenu par le Conseil Général pour expérimentation, le collège René-Cassin à Villefontaine lance une première ligne lors de cette rentrée 2014. Un document d'inscription sera distribué aux élèves et les inscrits suivront une formation pratique à la circulation en groupe à vélo. Le collège René-Cassin ouvre la voie, d'autres établissements devraient se lancer dans la démarche prochainement.

Source : Ici l'Agglo, automne 2014



Sources : Enquête Région 2014 et 2017 (gare de montée), exploitation UrbaLyon, 2020


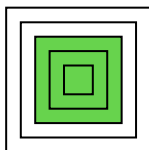




# Bilan de l'action de mobilité en 2011

## Schéma directeur vélo (horizon 2027)

Envoyé en préfecture le 15/03/2021  
 Reçu en préfecture le 15/03/2021  
 Affiché le 10/03/2021  
 ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE

### ACTIONS EN COURS

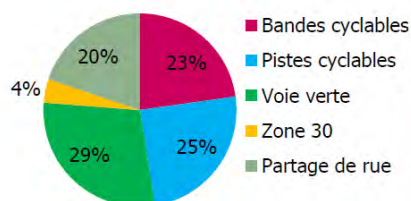
#### Ce qui était prévu par le schéma directeur vélo :

- ◆ Développement du réseau cyclable
- ◆ Services liés à la pratique du vélo (location, apprentissage, atelier de réparation)
- ◆ Incitation et communication autour de la pratique du vélo
- ◆ Moyens humains et techniques

#### Chiffres-clés

- 47 %** du réseau cyclable prévu pour 2027 est aménagé en 2020
- 54 %** du réseau aménagé est composé de pistes et de voies vertes
- 79** évènements autour du vélo animés par l'APIE entre 2014 et 2019
- 709** cyclistes ont participé à une animation vélo en 2019
- 60 %** du budget initialement prévu par la CAPI est affecté à partir de 2016

#### Type d'aménagement vélo en 2019



© CAPI

#### Local de l'APIE



© APIE

Le 15 novembre 2011, en conformité avec le plan d'actions fixé par le PDU, la CAPI a validé son schéma directeur vélo. Ce schéma directeur définit et programme la mise en œuvre des liaisons cyclables d'intérêt communautaire à l'horizon 2027. L'objectif était d'aménager 110 km pour 2021 et de 152 km pour 2027.

#### ◆ Les deux-tiers du réseau cyclable sont réalisés en 2020 par rapport à l'objectif intermédiaire de 2021

En 2020, la CAPI compte 72 km de réseau cyclable, soit 65 % de l'objectif visé pour 2021 et 47 % de l'objectif visé pour 2027.

Le jalonnement est partiellement réalisée avec de premiers panneaux posés en 2019, et d'autres sont prévus en 2020/2021.

#### ◆ Aides à l'achat, location, ateliers de réparations et remise en selle

Plusieurs actions ont été mises en place pour inciter à l'usage du vélo ou du VAE : aides à l'achat, location de VAE, atelier de réparation, vélo-écoles, ateliers de remise en selle et itinéraires dans le cadre des PDIE.

Deux politiques d'aides à l'achat de VAE mises en place par la CAPI ont bénéficié à 274 habitants entre 2013 et 2015 (250 euros pour l'achat d'un VAE) et à 6 établissements publics ou privés entre 2016 et 2018. Des aides à l'achat pour les vélos classiques sont également mises en place par la CAPI.

Depuis mai 2018, le réseau Ruban loue des VAE aux habitants de la CAPI. La flotte à la location comprend 50 VAE qu'il est possible de louer pour une période allant de 1 mois à 1 an. Un nouvel achat de 25 VAE complète cette flotte depuis juin 2020.

Depuis 2014, une convention partenariale avec l'APIE a permis la création d'un atelier de réparation et de vélo-écoles pour les adultes au sein de l'association Osez l'Vélo. Fin 2019, 709 cyclistes ont adhéré au moins une fois pour participer aux activités. L'atelier fonctionne avec trois permanences hebdomadaires depuis 2018. Une trentaine de bénévoles par an seconde un salarié pour la récupération de près de 1 000 vélos (revendus en l'état ou restaurés, échanges, etc...).

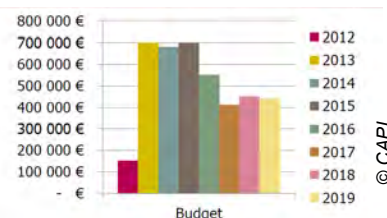
#### ◆ Une communication autour du vélo impulsée par la CAPI

Les actions portées par la CAPI sont nombreuses : réalisation d'une carte des itinéraires cyclables en 2014, actualisée en 2018, campagne de communication en faveur du vélo menée en 2016/2017, animations (fête du vélo depuis 2018, animations cyclistes « Brillez en gare » en partenariat avec Osez l'vélo, animations en entreprises...). Entre 2014 et 2019, l'APIE a animé 79 évènements autour du vélo, majoritairement auprès des entreprises.

#### ◆ Une baisse du budget vélo

En 2011, le plan d'action vélo prévoyait un budget annuel de 700 000 euros. Cette somme était atteinte entre 2013 et 2015 avant de diminuer depuis 2016 à hauteur de 60% de l'enveloppe initialement prévue.

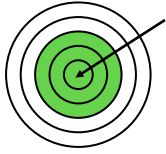
#### Evolution du budget vélo de la CAPI



© CAPI

### Objectifs du PDU visés :

*Développer les pratiques alternatives à l'automobile et les nouvelles formes de mobilité - Rendre l'agglomération plus lisible - Sécuriser, pacifier les déplacements tous modes.*



### EFFET MOYEN

### Chiffre-clé

**41 %** des bénéficiaires d'une aide à l'achat pour leur VAE l'utilisent tous les jours

#### ◇ Une stabilité des usages du vélo

Comme montré précédemment, la part modale du vélo est restée stable autour de 1 % entre 2006 et 2015 avec une hausse observée des pratiques (Cf. bilan des 8, 9 et 10).

Le succès des locations et des aides à l'achat du VAE montre un possible engouement pour ce mode, même si le profil des personnes correspond au profil connu des cyclistes, soit plutôt des hommes (63 %) d'environ 30-40 ans (55 % ont entre 30 et 49 ans) (en 2018). Pour l'instant, le VAE ne diffuse pas la pratique du vélo vers d'autres publics, plus féminin ou plus âgés.

Dans le bilan des actions réalisées, l'Agence Mobilité a pointé en 2018 le succès des actions de promotion du vélo (remise en selle, aide à l'achat de VAE, prêt de VAE). Ainsi, sur 68 personnes interrogées ayant bénéficié d'une aide à l'achat pour leur VAE, 28 utilisent maintenant leur VAE sur leurs trajets du quotidien, soit 41 %.

L'effet de l'action sur l'objectif du PDU est donc moyen.

#### ◇ Une agglomération plus lisible

La carte des itinéraires cyclables conseillés améliore la lisibilité des déplacements possibles à l'échelle de la CAPI. Cette lisibilité est également améliorée par les actions concernant le jalonnement, notamment lorsque les panneaux indiquent les temps de parcours. L'effet de l'action sur l'objectif du PDU est fort.

#### ◇ Des déplacements plus sécurisés pour les cyclistes

Avec le développement du réseau, les déplacements sont plus sécurisés pour les cyclistes de la CAPI.

Néanmoins, de nombreux itinéraires comportent encore des points noirs, identifiés notamment lors des événements animés par l'Agence Mobilité.

Des difficultés peuvent être identifiées :

- Des voies perçues comme dangereuses en raison de la vitesse pratiquée par les véhicules motorisés (RD522 de Salagnon à Bourgoin-Jallieu, l'avenue Général De Gaulle à Bourgoin-Jallieu...).
- Un manque d'entretien de certaines voies (comme la piste cyclable entre Ruy et Bourgoin-Jallieu).
- Des problèmes de lien entre les aménagements (comme sous le pont de Jallieu entre la voie verte et le long de la bourbe).

L'effet de l'action sur l'objectif du PDU est moyen.

### Campagne de la CAPI en 2016/17



© CAPI

### Jalonnement à la Verpillière



© CAPI

### Evènement animé par Osez l'Vélo



© APIE



# Bilan des actions en faveur du v

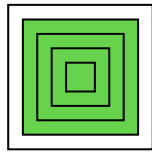
Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

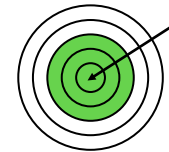
Affiché le 10/03/2021

SLO

ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE

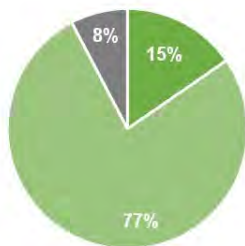


**92 % des ACTIONS RÉALISÉES OU EN COURS**



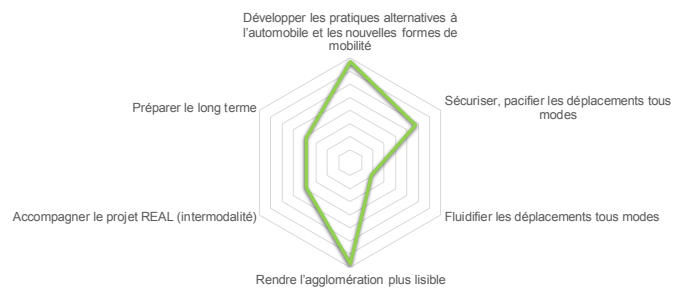
**EFFET MOYEN**

Synthèse des actions de l'orientation 2 (sauf actions 10 et 12) et du schéma cyclable



■ Actions réalisées ■ Actions en cours ■ Actions non réalisées

Synthèse des effets de l'orientation 2



## ◇ 92 % des actions sont réalisées ou en cours en 2020

Depuis 2010, les actions majeures à l'échelle de la CAPI ont été :

- la mise en place d'une politique en faveur du développement du vélo avec l'aménagement d'un réseau cyclable ambitieux de plus de 150 km, à l'horizon 2027, dont 79 km ont été aménagés en 2019,
- des stationnements dans les polarités et autour des gares,
- une importante communication pour inciter à l'usage du vélo et de la marche, notamment dans le cadre des Plans de Déplacements d'Entreprises.

La majorité des actions est encore en cours, en raison de l'horizon de réalisation du schéma directeur vélo en 2027.

Un point de vigilance est à apporter à la baisse des moyens financiers ces dernières années.

## ◇ L'effet de ces actions sur les objectifs du PDU est moyen

Depuis 2005, les parts modales de la marche et du vélo sont restées stables dans la CAPI. L'usage du vélo est particulièrement faible, autour de 1%. Toutefois, les comptages indiquent une forte progression des usages ces dernières années.

Les actions mises en œuvre ont amélioré la lisibilité du réseau cyclable avec des cartes d'itinéraires et un jalonnement efficace. L'autre volet positif est l'amélioration du confort et de la sécurité des itinéraires cyclables.

Les aménagements en faveur du vélo et de la marche sont les leviers d'actions principaux au développement des pratiques. Un réseau cyclable important et maillé incite à la pratique du vélo. Les potentiels de changement de comportement de mobilité à l'échelle de la CAPI sont forts, mais ils doivent s'accompagner de mesures d'incitation et de communication.

En complément de sa politique cyclable, la CAPI pourrait mettre en œuvre une véritable politique en faveur de la marche.



© Christian Chevallier

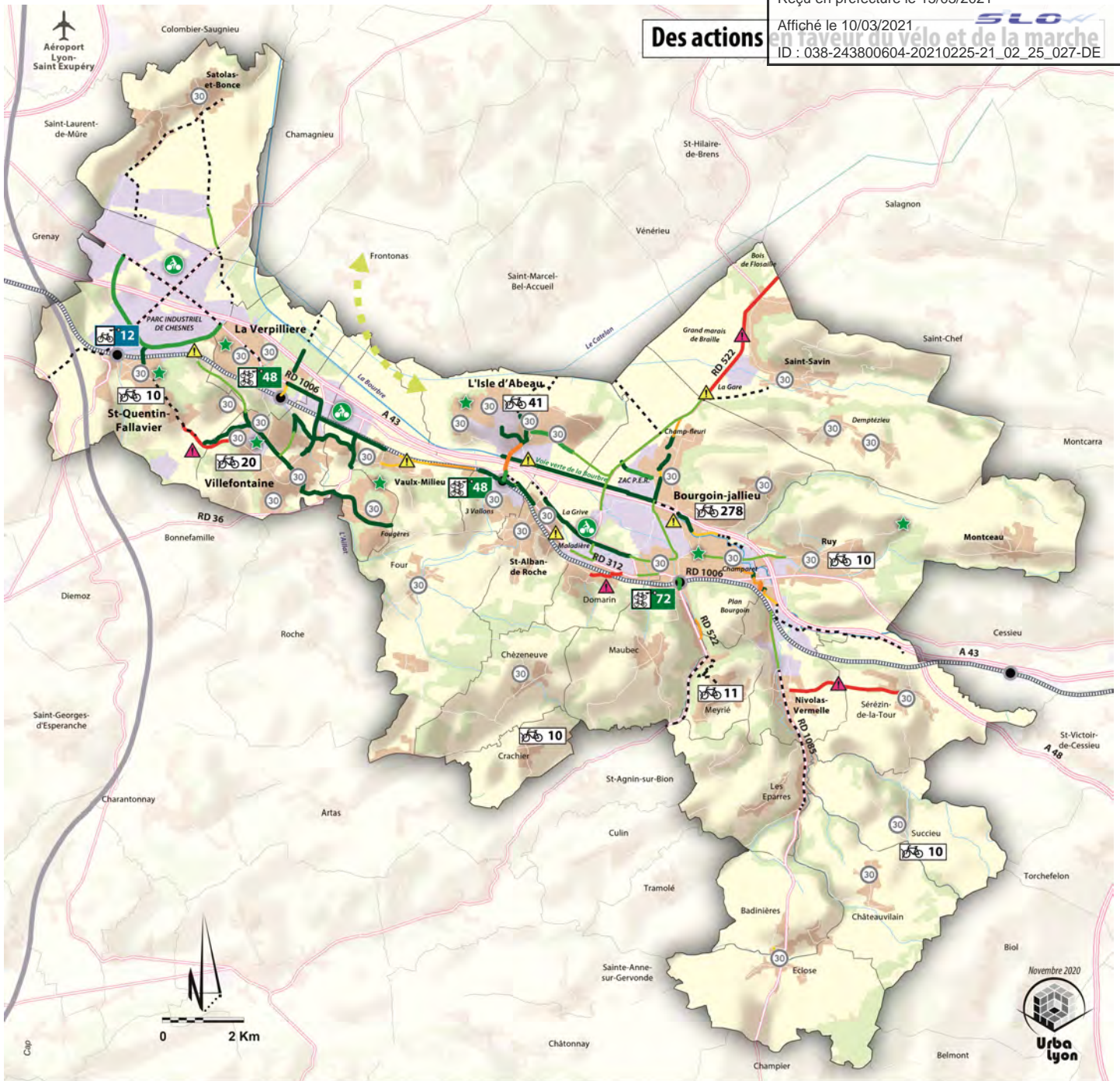


© Christian Chevallier



# Des actions

**SLO**  
en faveur du vélo et de la marche



### Un réseau cyclable en cours de développement depuis 2010

- Existant en 2019
- voie verte
- piste cyclable bi-directionnelle
- bandes cyclables
- trottoir autorisé aux vélos
- partage de rue
- zone 30

--- A réaliser d'ici 2027

■ Projets de liaisons cyclables à vocation touristiques : voie verte des Confluences, liaison avec la ViaRhona

### Un renforcement du stationnement depuis 2010

Mise en place d'arceaux vélos

nombre de places

Mise en place de consignes collectives et individuelles en gare

nombre de places en consigne collective

nombre de places en consigne individuelle

Des vitesses réduites dans les polarités pour favoriser la cohabitation entre les modes motorisés, les cyclistes et les piétons

### Des pratiques difficiles du vélo :

- en raison de la vitesse de circulation
- en raison du manque de continuité entre les aménagements

### Des événements pour inciter à l'usage du vélo et de la marche

- à destination des entreprises
- à destination des établissements scolaires

autoroute A43   
 voirie principale   
 ● gares   
 zone boisée   
 zone économique   
 zone urbaine







# **Bilan des actions optimisant l'usage de la voiture et du réseau viaire**





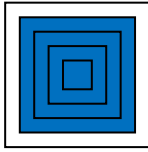
# Bilan de l'action 13 du PDU - Orientation 3 du PD Des pratiques de covoiturage facilitées

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le 10/03/2021

ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE



## ACTIONS PARTIELLEMENT RÉALISÉES

### Ce qui était prévu par le PDU :

- ◆ 500 places covoiturage et parking-relais
- ◆ Site Internet et animation
- ◆ Suivi du site Internet et des usages du covoiturage

### Chiffres-clés

**623** places de covoiturage créées entre 2010 et 2020

**773** places de covoiturage en 2020

**597** places de covoiturage en 2020 à proximité de l'A43

### Parking de la Grive (A43)



© Christian Chevallier

### ◆ Un nombre de places de covoiturage multiplié par 4 depuis 2010

En 2010, le Schéma Directeur pour l'aménagement de parkings de covoiturage sur le territoire de la CAPI prévoit l'aménagement de parkings de covoiturage à proximité des sorties de l'autoroute A43 et dans certaines polarités de la CAPI.

En 2010, la CAPI comptait 150 places de covoiturage à proximité de la sortie 5 du par international de Chesnes à Saint-Quentin-Fallavier.

Dix ans plus tard, la CAPI compte 773 places de covoiturage dans 7 parkings-relais dont 3 à proximité de l'A43 à Villefontaine, Saint-Quentin-Fallavier et Bourgoin-Jallieu.

L'action prévue en 2010 est donc dépassée en 2020.

### ◆ Un site Internet désormais animé par la Région

En 2009, la CAPI avait son propre site dédié au covoiturage afin de mettre en relation des habitants souhaitant covoiturer. Le site est maintenant intégré à la plateforme régionale Movici. Ces changements de plateformes sur un temps assez court ne facilitent pas la mise en relation de covoitureurs potentiels (selon les acteurs interrogés dans le cadre de ce bilan).

Des animations pour promouvoir le covoiturage étaient assurées par l'Agence Mobilité Nord-Isère jusqu'en 2018 auprès des entreprises du territoire. Depuis 2018, la promotion du site est assurée par la CAPI et la CCI dans le cadre des PDIE.

L'action est donc partiellement réalisée.

### ◆ Une faible suivi des pratiques du covoiturage dans la CAPI

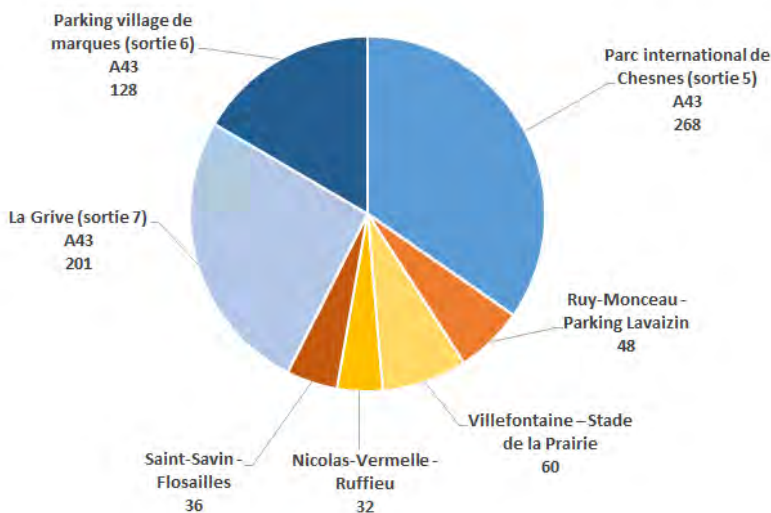
Avec le transfert de la plateforme de covoiturage à la Région, la CAPI ne suit plus le nombre d'inscrits sur le site Internet. La Région n'est pas en mesure de le faire actuellement.

Les entreprises du territoire n'ont que peu de données sur les pratiques du covoiturage parmi leurs salariés, ces informations sont partielles et à des dates différentes.

La CAPI réalise des comptages sur les parkings aménagés afin de suivre leur taux d'utilisation. En 2020, il s'agit du seul suivi des pratiques du covoiturage.

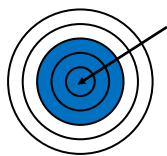
L'action est donc partiellement réalisée.

### Répartition des places de covoiturage dans la CAPI



Source : données CAPI, 2020, exploitation UrbaLyon, 2020

**Objectif du PDU visé :**  
*Développer les pratiques alternatives à l'automobile et les nouvelles formes de mobilité.*



**EFFET MOYEN**

Depuis 10 ans, la connaissance du covoiturage et ses usages se sont accrus en lien avec le succès de Blablacar (pour des déplacements de longue distance) et avec le développement de services spécifiques, comme Lane (pour les déplacements de courtes distances).

◇ **Une hausse de la fréquentation des parkings de covoiturage**

La CAPI recense la fréquentation des parkings de covoiturage. En 2019, les taux d'utilisation des parkings proches de l'A43 étaient les plus forts : les parkings de Chesnes à Saint-Quentin-Fallavier et de la Grive à Bourgoin-Jallieu étaient saturés, et celui de la Verpillière utilisé à 70 % de sa capacité. En revanche, les parkings situés à Villefontaine, Saint-Savin, Nivolas-Vermelle et Ruy-Monceau étaient utilisés à moins de 25% de leur capacité.

La part des voitures occupées par une seule personne est de 71 % en 2015, avec une baisse de 2 points entre 2008 et 2015 (selon les enquêtes déplacements). Le taux d'occupation des voitures s'améliore, mais le covoiturage se pratique principalement en famille. En effet, seulement 5% des

**Chiffres-clés**

**100 %** des places de covoiturage des parkings de Chesnes et de la Grive sont utilisées un jour moyen de semaine en 2019

**71 %** des voitures des habitants de la CAPI sont uniquement occupée par son conducteur en 2015 (73 % en 2008)

**5 %** des conducteurs de voiture transportent un passager qui n'est pas de son ménage en 2015

Envoyé en préfecture le 15/03/2021  
 Reçu en préfecture le 15/03/2021  
 Affiché le 10/03/2021  
 ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE

conducteurs de voiture transportent un passager qui n'est pas de son ménage en 2015. Les chiffres datent de 2015 : des évolutions ont pu avoir lieu ces 5 dernières années.

Jusqu'en 2018, l'Agence Mobilité Nord-Isère animait des événements de promotion du covoiturage, principalement à destination des entreprises. Ces actions sont reprises par la CAPI depuis 2018.

Pour les zones d'emplois de la CAPI, les usages du covoiturage varient selon la localisation :

- Dans la parc international de Chesnes, la part modale du covoiturage était de 8% en 2012.
- Dans le parc technologique, la part modale du covoiturage était de 6% en 2014.
- Au Médipole, la part modale du covoiturage était de 2%.

Les usages restent faibles, avec un potentiel d'évolution assez important. L'effet de l'action sur l'objectif du PDU est moyen.

**Parking de covoiturage à Saint-Savin**



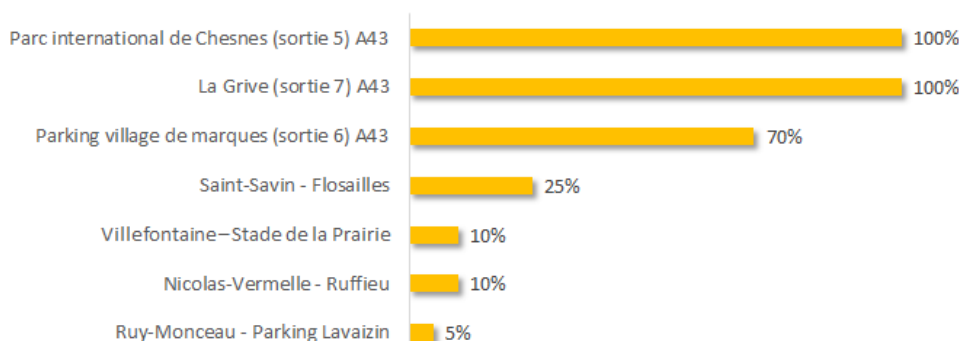
© Saint-Savin

**Animation de promotion du covoiturage**



© Agence de la Mobilité Nord-Isère, 2017

**Taux d'utilisation des parkings de covoiturage en 2019**



Source : données CAPI, 2020, exploitation UrbaLyon, 2020





# Bilan de l'action 14 du PDU - Orientation 3 du PD

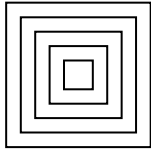
## Des tarifs autoroutiers attractifs

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le 10/03/2021

ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE



### ACTION NON RÉALISÉE

#### Ce qui était prévu par le PDU :

- ◆ Baisse du tarif sur les quatre échangeurs situés sur la CAPI
- ◆ Campagne de communication auprès des usagers

#### Chiffres-clés

Entre 2010 et 2019

**+ 11 %** Évolution du tarif moyen du tarif de l'A43 pour les quatre échangeurs

**+ 6 %** Évolution du tarif moyen du tarif de l'A43 pour les véhicules légers

**1,20€** Tarif entre Villefontaine et Bourgoin-Jallieu pour un véhicule léger en 2019

Cette action du PDU n'a pas été engagée sur la période en raison d'un revirement radical. En 2010, l'enjeu était que l'A43 assure des liaisons pour le trafic interne à la CAPI. Finalement, la RD1006, mise à 2X2 voies, est le support de ce trafic local.

#### ◆ Une communication sur le covoiturage

En l'absence de baisse des tarifs, aucune campagne de communication n'a été réalisée. En revanche, une communication a été réalisée au sujet du covoiturage sur les panneaux à messages variables.

#### ◆ Une hausse du tarif de l'autoroute

En moyenne entre 2010 et 2019, le tarif entre les différents échangeurs de la CAPI a augmenté de 11 % pour toutes les classes de véhicules.

Le tarif a fortement augmenté pour les poids-lourds et les autocars (classes 3 et 4) et est resté stable entre 2010 et 2019 pour les motos et autres deux roues-motorisés (classe 5). Pour les véhicules légers, il a augmenté de 6 % sur la période.

Entre certains échangeurs pour les véhicules de classe 1 (véhicules légers), il est resté stable : entre la Bretelle à Saint-Quentin et Villefontaine, entre Villefontaine et Bourgoin-Jallieu et entre L'Isle-d'Abeau et Bourgoin-Jallieu.

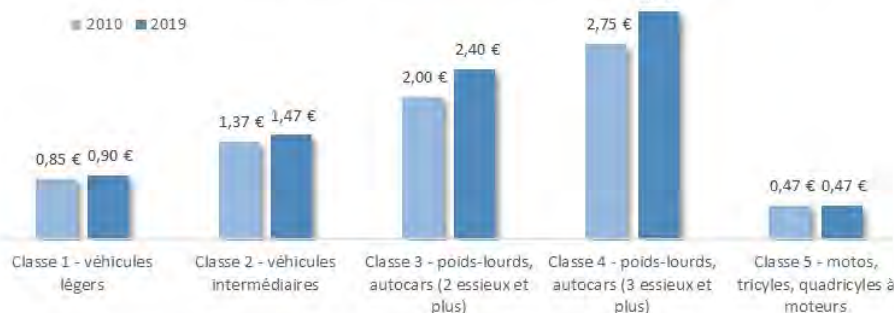
En revanche, il a augmenté entre d'autres échangeurs : entre la Bretelle à Saint-Quentin-Fallavier et L'Isle-d'Abeau (0,90 € en 2010 à 1,00 € en 2019), entre la Bretelle à Saint-Quentin-Fallavier et Bourgoin-Jallieu (1,50 € en 2010 à 1,60 € en 2019), et entre Villefontaine et Bourgoin-Jallieu (1,10 € en 2010 à 1,20 € en 2019). Les hausses des tarifs sont faibles sur la période.

#### Evolution du tarif entre les échangeurs de la CAPI pour les véhicules légers (classe 1) entre 2010 et 2019

Origine	Destination	2010	2019
Saint-Quentin (sortie 5)	Villefontaine (sortie 6)	0,40 €	0,40 €
Saint-Quentin (sortie 5)	Isle-d'Abeau (sortie 7)	0,90 €	1,00 €
Saint-Quentin (sortie 5)	Bourgoin-Jallieu (sortie 8)	1,50 €	1,60 €
Villefontaine (sortie 6)	Isle-d'Abeau (sortie 7)	0,60 €	0,60 €
Villefontaine (sortie 6)	Bourgoin-Jallieu (sortie 8)	1,10 €	1,20 €
Isle-d'Abeau (sortie 7)	Bourgoin-Jallieu (sortie 8)	0,60 €	0,60 €

Sources : AREA, 2010 et 2019, exploitation UrbaLyon, 2020

#### Evolution du tarif moyen entre les différents échangeurs de la CAPI selon les classes de véhicules



Sources : AREA, 2010 et 2019, exploitation UrbaLyon, 2020

#### Sortie 8 en direction de Bourgoin-Jallieu

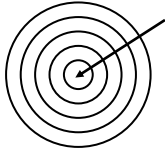


© Le Dauphiné, 2014



**Objectifs du PDU visés :**

Sécuriser, pacifier les déplacements tous modes - Fluidifier les déplacements tous modes - Rendre l'agglomération plus lisible  
- Accompagner le projet REAL  
(intermodalité) - Préparer le long terme.

**EFFET NUL**

En l'absence de la réalisation de l'action, il n'y a pas eu d'effet sur les objectifs du PDU.

Entre 2010 et 2019, l'A43 a enregistré une forte hausse de fréquentation, malgré l'augmentation des tarifs. Cette hausse a été particulièrement forte entre 2015 et 2019.

Entre les quatre échangeurs de la CAPI, le nombre de véhicules a augmenté d'environ 50 % dans les deux sens, sauf entre Saint-Quentin-Fallavier et Villefontaine où il n'a augmenté que de 25 %. La part des véhicules légers est très forte entre Villefontaine, L'Isle-d'Abeau et Bourgoin-Jallieu (autour de 95 %) et forte en lien avec Saint-Quentin-Fallavier (autour de 85 %) en raison de la plus forte proportion de poids-lourds.

La forte hausse des usages de l'A43 ne s'est pas accompagnée d'une baisse des usages de la RD1006 entre 2010 et 2019 pour les flux internes à la CAPI. En effet, depuis 2010, le Département aménage des sections de la RD1006 à 2X2 voies afin de supporter le trafic et réduire l'insécurité routière :

- En 2010, une première partie des aménagements a été mise en service dans le secteur de la Maladière, à Bourgoin-Jallieu.
- Entre 2017 et 2020, des travaux sont réalisés entre le Village de Marques et l'Isle d'Abeau.

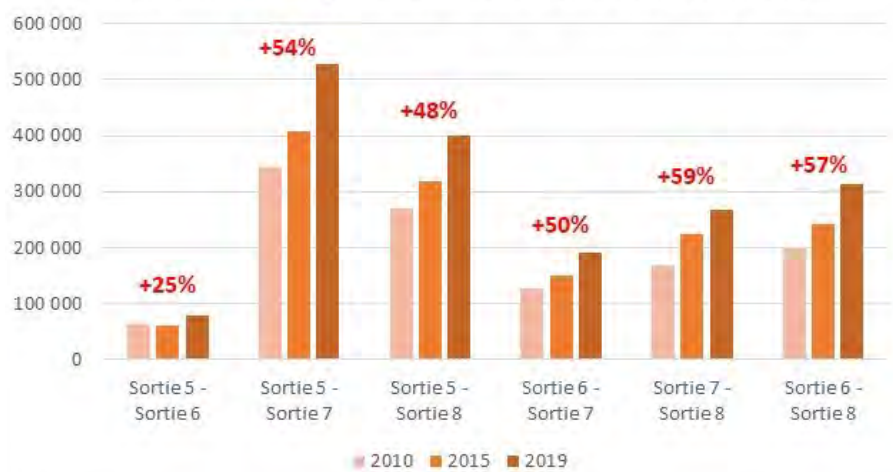
En 2010, le PDU fait état d'un trafic journalier de 13 000 à 15 000 véhicules sur la RD1006. En 2018, le Département de l'Isère note que le trafic est compris entre 22 000 et 30 000 véhicules par jour. Le trafic a donc augmenté globalement dans la CAPI, que ce soit sur l'A43 comme sur la RD1006.

**Chiffres-clés**

**+ 59 %** de trafic entre les échangeurs de L'Isle-d'Abeau et Bourgoin-Jallieu entre 2010 et 2019

**+ 57 %** de trafic entre les échangeurs de Villefontaine et Bourgoin-Jallieu entre 2010 et 2019

### Evolution du nombre de véhicules entre les différents échangeurs de la CAPI entre 2010 et 2019



Sources : AREA, 2010 et 2019, exploitation UrbaLyon, 2020

**Travaux de mise à 2X2 voies de la RD1006**



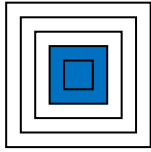
# Bilan de l'action 15 du PDU - Orientation 3 du PDU Un réseau viaire sécurisé, optimisé et développé partiellement

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le 10/03/2021

ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE



## ACTIONS PARTIELLEMENT RÉALISÉES

### Chiffres-clés

**22** Millions d'€ pour les  
aménagement de la RD 522

**6** Passages à niveau dans la CAPI

#### Passage à niveau à la Verpillière



#### Passage à niveau à Vaulx-Milieu



#### Passage à niveau à Domarin



#### Passage à niveau à Nivolas-Vermelle



© Google, 2019

### Ce qui était prévu par le PDU :

- ◆ Réaménagement de la RD522 et de la RD1085
- ◆ Poursuite du réaménagement de la RD1006
- ◆ Sécurisation des passages à niveau
- ◆ Réduction de la vitesse sur l'autoroute
- ◆ Etudes sur le prolongement de la RD522, d'une liaison vers l'aéroport, d'une liaison directe avec l'échangeur et des plans de circulation locaux.

### ◆ **Des réaménagements ponctuels par le Département**

Le Département de l'Isère réalise plusieurs opérations pour augmenter la fluidité du trafic sur la RD522 qui accueille environ 23 000 véhicules par jour :

- En 2016/17, réaménagement du giratoire RD522/RD208 avec un doublement des entrées pour augmenter la capacité.
- En 2019, réaménagement autour du hameau des Tuches (Saint-Savin).
- En mai 2020 : augmentation de la capacité du giratoire D143
- En 2021/22 : déviation du hameau de Saint-Savin.

Le coût des opérations est une enveloppe de 22 millions d'euros.

Récemment, le Département aménage des sections de la RD1006 à 2X2 voies afin de supporter le trafic et réduire l'insécurité routière entre le Village de Marques et l'Isle d'Abeau. Les emprises foncières sont préservées pour la mise en place potentielles de voies dédiées aux bus et autocars.

La RD1085 n'a pas fait l'objet de réaménagement. Le trafic routier n'a pas augmenté de manière significative ces dix dernières années. Le nombre moyen de véhicules par jour est de 14 000 environ.

Les actions sont donc en cours.

### ◆ **La sécurisation du passage à niveau de la Verpillière prévue pour 2024**

Entre 2010 et 2020, les six passages à niveau de la CAPI n'ont pas fait l'objet de sécurisation. Le passage à niveau de

la Verpillière est situé à côté d'un établissement scolaire et traversé par des flux d'environ 7 500 véhicules jour. Ce point est classé « sensible » par le conseil départemental de l'Isère et SNCF Réseau. Un radar a été installé en 2014. Des études ont été conduites ces dernières années. Le démarrage des travaux de réaménagement du passage à niveau est prévu pour 2024.

### ◆ **Pas de réduction de la vitesse sur l'autoroute**

Le projet de réduction de la vitesse sur l'A43 à 110 km/h sur la portion entre les sorties 7 et 8 n'a pas été mis en œuvre depuis 2010. Le dossier est remis à l'ordre du jour dans le Plan Climat Air Energie Territorial de la CAPI (adopté en 2019) car la réduction de la vitesse permettrait de réduire les consommations d'énergie et les émissions de polluants et du bruit. Selon une étude réalisée par ATMO AURA en 2015, les gains d'émissions sont compris entre 11 et 25 % selon les scénarios atmosphériques et les scénarios. Dans le cas du CO2, le gain est compris entre 9 et 18 % selon les scénarios.

### ◆ **Aucune étude concernant les prolongements routiers et des études en cours sur la circulation**

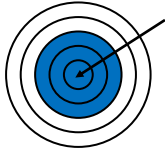
Depuis dix ans, certaines études concernant les prolongements routiers ont été abandonnées.

L'étude d'une liaison entre la CAPI et l'aéroport est en cours dans le cadre d'une étude sur la Plaine St-Exupéry .

Parmi les études locales de circulation, seul le plan de circulation de Bourgoin-Jallieu est en cours en 2019 (Cf. bilan de l'action 16 du PDU).



**Objectifs du PDU visés :**  
*Sécuriser, pacifier les déplacements tous modes - Fluidifier les déplacements tous modes - Rendre l'agglomération plus lisible - Accompagner le projet REAL (intermodalité) - Préparer le long terme.*



**EFFET MOYEN**

**Chiffres-clés**

**55 800** voitures possédées par les habitants de la CAPI en 2013  
**0,79** voiture disponible par habitant majeur en 2013

**17** accidents corporels à Bourgoin-Jallieu en 2016 et 2017  
**12** accidents corporels à Bourgoin-Jallieu en 2018  
**7** accidents mortelles à Bourgoin-Jallieu entre 2016 et 2018, dont 4 en 2018

◇ **Des vitesses réglementaires parfois dépassées**

En l'absence de données d'évolution depuis 2010 sur les accidents à l'échelle de la CAPI, le bilan est concentré sur la commune de Bourgoin-Jallieu : depuis 2016, l'insécurité diminue, mais le nombre d'accident a augmenté courant 2019.

Les mesures de vitesse moyenne sur le réseau de la CAPI indiquent que les vitesses réglementaires sont parfois dépassées, notamment en dehors des centralités comme route de Bugéy ou avenue des Frères Lumières à Bourgoin-Jallieu, chemin du Loup à Eclozes-Badinières, route de Vaulx-Milieu à Four, avenue d'Artois à la Verpillière, boulevard d'Arbonnas à L'Isle-d'Abeau... L'effet sur l'objectif est donc moyen.

◇ **Des circulations automobiles fluidifiées, mais une augmentation du trafic automobile**

Avec l'augmentation des capacités des routes départementales (doublement des giratoires, mise à 2X2 voies), les capacités automobiles sont augmentées. Parallèlement, le trafic continue d'augmenter encore plus rapidement que les capacité du réseau en lien avec :

- la hausse du nombre de voitures dans la CAPI (+4 000 voitures entre 2008 et 2013)
- l'accroissement de l'attractivité de la CAPI, avec des déplacements venant de l'extérieur réalisés majoritairement en voiture.

L'effet sur l'objectif est donc moyen.

◇ **Un rabatement vers le covoiturage en autosolisme**

L'intermodalité entre la voiture utilisée par son seul conducteur et le covoiturage semble évoluer positivement ces dernières années avec des parkings de covoiturage saturés aux abords de l'A43 (Cf. bilan de l'action 13 du PDU).

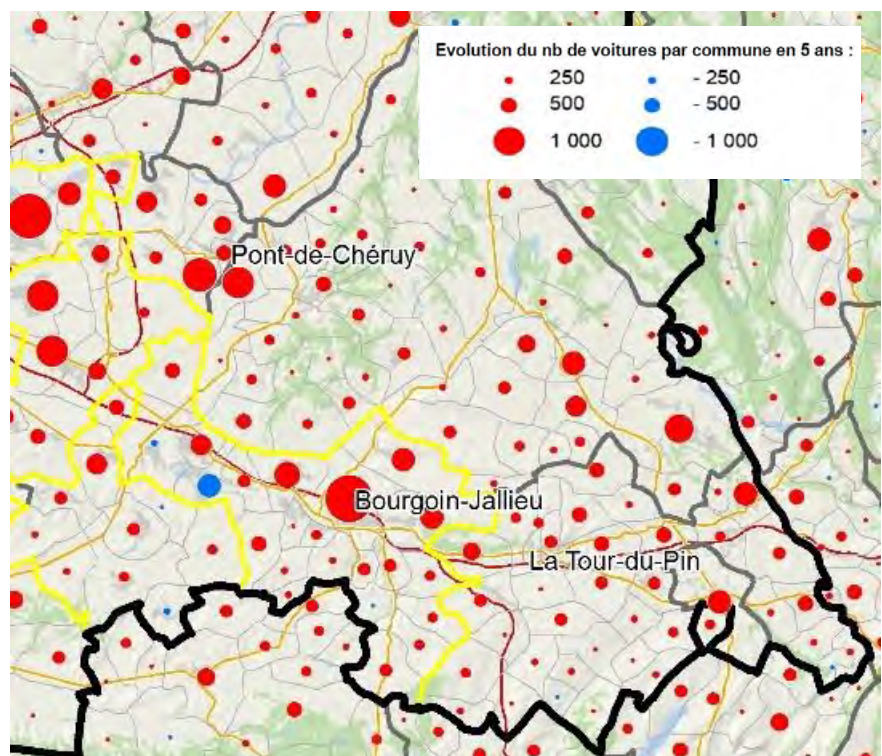
L'intermodalité a donc évolué entre 2010 et 2020. L'effet sur l'objectif est donc moyen.

◇ **Un manque d'actions d'optimisation pour préparer le long terme**

Le retour sur les actions et le bilan concernant le réseau viaire montre des actions ponctuelles renforçant les capacités du réseau viaire, Le PDU prévoyait en 2010 de mener des actions pour optimiser les usages de la voiture, ce qui a été fait partiellement au cours de la dernière décennie.

L'effet sur l'objectif est donc faible.

**Une augmentation du parc automobile**



Source : UrbaLyon, 2018





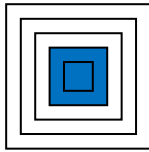
# Bilan de l'action 16 du PDU - Orientation 3 du PD Des politiques de stationnement dans les centralités critiques

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le 10/03/2021

ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE



**ACTION EN COURS**

### Ce qui était prévu par le PDU :

- ◆ Réalisation de 4 études de stationnement
- ◆ Mise en place d'une politique de stationnement dans les 4 villes

### Offre de stationnement à Bourgoin-Jallieu



© SCE, 2019

### ◇ Des études sur le stationnement en cours de réalisation

Dans le cadre de la rénovation du centre-ville de la Verpillière (2018), du plan de circulation de Bourgoin-Jallieu et de la modification du Plan Local d'Urbanisme (en cours), et de l'aménagement de la place de l'Hôtel de Ville de Saint-Quentin-Fallavier (en cours), des réflexions concernent le stationnement.

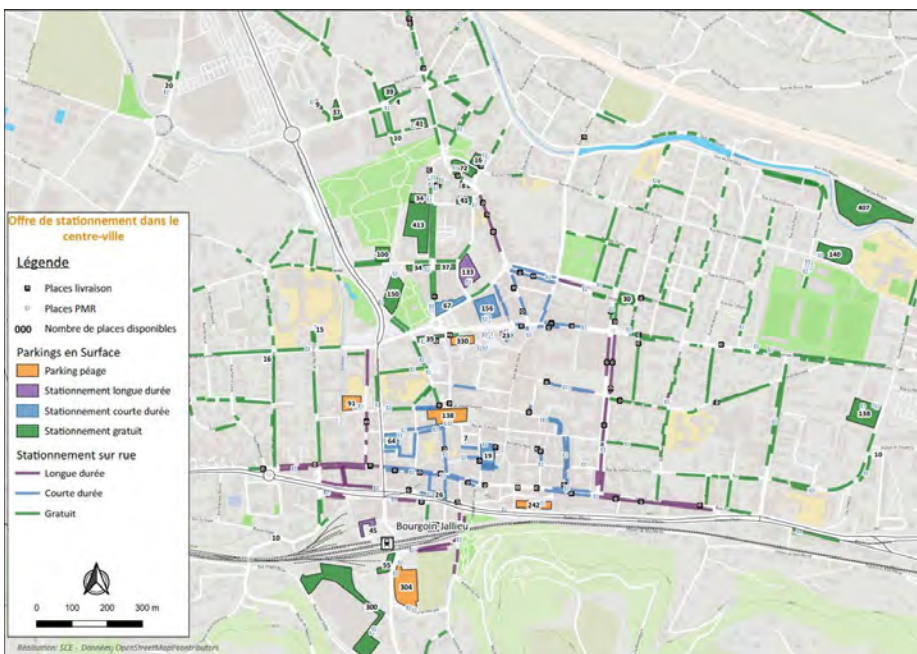
Le diagnostic le plus précis concerne la ville de Bourgoin-Jallieu. En dehors des places non matérialisées, Bourgoin-Jallieu compte un total de 8 785 places de stationnement (données communales) :

- Près de 4 885 places sont disponibles dans les parkings situés majoritairement dans le centre ville.

- Plus de 3 900 places de stationnement sont disponibles sur la voirie (places matérialisées uniquement). Ces places sont pour la plupart gratuites et en dehors de l'hyper centre et réglementées en temps ou payantes dans l'hypercentre. Il est recensé, sur voirie, 425 places de stationnement longue durée et 431 de stationnement courte durée.

En 10 ans, deux parkings en ouvrage ont été réalisés dans la commune comptant plus de 1 000 places. L'offre de stationnement est importante au regard de la demande.

### Stationnement réglementé dans le centre-ville de Bourgoin-Jallieu



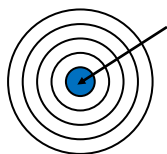
© SCE, 2019

### ◇ Une politique de stationnement uniquement à Bourgoin-Jallieu

A l'exception de la commune de Bourgoin-Jallieu, il n'y a pas de réglementation du stationnement dans la CAPI.

A Bourgoin-Jallieu, les zones de stationnement payante ou gratuite réglementées sont dans le centre. Près de 85% des ménages de la commune possèdent au moins une voiture et 35% de ces ménages ont 2 voitures ou plus. Au total, la commune compte environ 14 000 véhicules qui doivent être stockés sur des emplacements privés ou publics. Actuellement, 40 % des ménages ne disposent d'aucun emplacement réservé au stationnement. De fait, ces ménages sont contraints de trouver d'autres places de stationnement pour garer leur véhicule. La majorité de ces voitures vont se trouver sur les places de stationnement public (sur rue ou dans les poches de stationnement non réglementé).

**Objectif du PDU visé :**  
*Développer les pratiques alternatives à l'automobile et les nouvelles formes de mobilité.*



**EFFET FAIBLE**

◇ **Un faible changement de pratiques de stationnement**

En 2019, il n'est pas difficile de stationner un véhicule dans la CAPI.

Dans les polarités de la CAPI, seule la commune de Bourgoin-Jallieu dispose d'une réglementation du stationnement. L'observation des usages par le bureau d'études SCE lors du diagnostic préparant le plan de la circulation a montré que :

- Le stationnement dans les rues résidentielles est occupé à 100% avec du stationnement illícite correspondant souvent au stationnement des riverains.
- Les parkings gratuits, majoritairement situés autour de la mairie et de la gare, ont un taux d'occupation proche de 100%.
- Les parkings payants ou limités dans la durée offrent une disponibilité de places plus importantes.
- Les parkings payants à proximité du centre-ville présentent un taux d'occupation important mais qui ne dépasse pas les 85 %.

La pression sur le stationnement n'est donc pas maximale. Les pratiques sont de stationner au plus près de la destination et non dans un parking en dehors du centre-ville pour terminer son trajet à pied.

L'effet de l'action sur l'objectif du PDU est donc faible.

**Chiffres-clés**

**100 %** du stationnement gratuit à proximité de la mairie et de la gare de Bourgoin-Jallieu est occupé en 2019

**100 %** du stationnement de la gare de Bourgoin-Jallieu est occupé en 2019

**100 %** du stationnement du Médipôle est occupé en 2019

**Stationnement illicites à Bourgoin-Jallieu...**

**...dans les rues résidentielles**



**...devant les commerces**

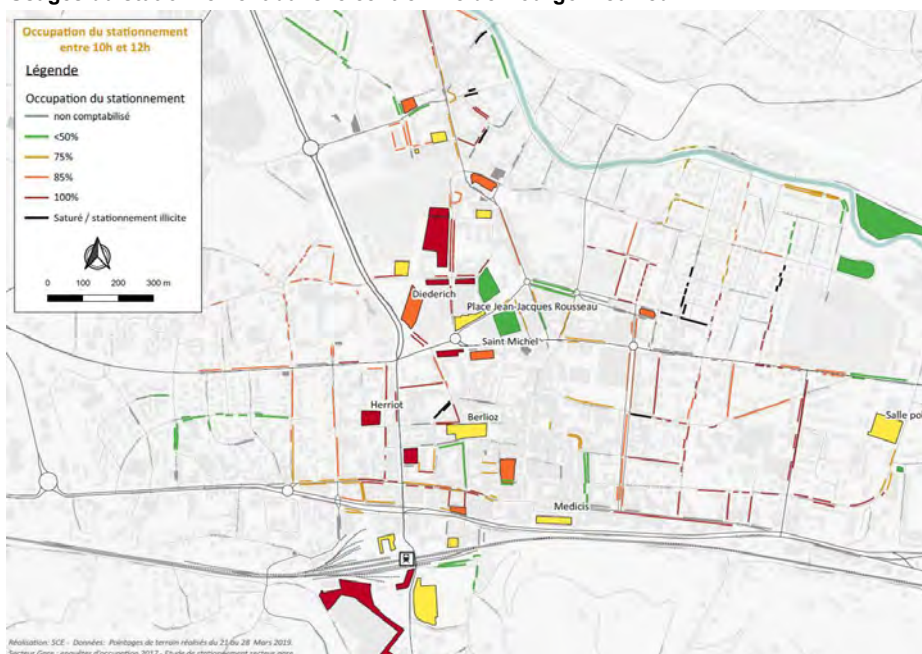


**...sur les trottoirs**



© SCE, 2019

**Usages du stationnement dans le centre-ville de Bourgoin-Jallieu**



Realisation: SCE - Données: Photographes de terrain réalisés du 23 au 28 Mars 2019  
 Secteur Gare : enquêtes d'occupation 2017 - Etude de stationnement secteur gare

© SCE, 2019





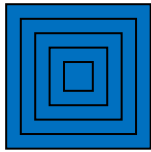
# Bilan de l'action 17 du PDU - Orientation 3 du PDU Une offre de stationnement dédiée aux poids-lourds

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le 10/03/2021

ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE



**ACTION RÉALISÉE**

## Ce qui était prévu par le PDU :

- ◆ Un parking payant gardienné de 130 places sera mis en service sur Saint-Quentin-Fallavier, à proximité de la RD 1006, au cœur de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de Chesnes

## Chiffres-clés

**108** Places dédiées aux poids-lourds à Saint-Quentin-Fallavier

**70** Places gratuites

## ◆ La réalisation d'un parking dans la ZAC ouvert en 2018

La zone d'activité de Saint-Quentin-Fallavier accueille une forte part d'activités logistiques, ce qui induit un trafic poids lourd significatif. La part des camions peut représenter jusqu'à 20% du trafic total aux abords de la zone d'activités de Chesnes.

En 2010, le PDU avait noté les impacts négatifs sur la circulation et les dysfonctionnements en matière de stationnement anarchique : sur les bas-côtés de la RD 1006 et de la RD 522 engendrant des situations dangereuses lors de la réinsertion dans le trafic (flux importants) ; aux abords de restaurants faisant office de centres routiers ; et dans des zones d'habitat à proximité du domicile des conducteurs.

En 2018, un parking de 108 places a été aménagé dans la zone d'activité de Chesnes, à proximité de la sortie 5 de l'A43.

Il est composé de :

- 2 Parkings poids-lourds (opérées par QRO)
- 70 places gratuites
- 38 places payantes sécurisées (fermées et vidéosurveillées)
- Location au mois ou à l'année
- 1 station de lavage avec 3 pistes (6 salariés)
- 1 bloc sanitaire (gratuit)
- 1 espace de restauration
- 2 stations-services (AS 24 pour GNC et gasoil et Providis pour GNL)

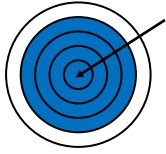
Le prix pour les usagers est de 160 € par mois.

Le nombre de places initialement prévues était de 130, alors que seulement 108 ont été aménagées en 2018. Malgré cet écart de 22 places, l'action a été réalisée.





**Objectif du PDU visé :**  
Sécuriser, pacifier les déplacements tous modes.



**EFFET FORT**

### Chiffres-clés

**32 %** d'utilisation de la partie payante en janvier 2020

**100 %** d'utilisation de la partie payante en septembre 2020

**5 000 - 8 000** camions transitent quotidiennement par la zone d'activité

#### ◇ Des usages en croissance

Les effets escomptés de l'aménagement du parking sécurisé sont difficiles à observer en raison du caractère récent de l'aménagement.

Depuis 2018, de nombreux flux sont observés par la CAPI sur la partie gratuite.

Le taux de réservation du parking payant pour de la longue durée est passé de 12 places (sur 38 disponibles) à la mi-janvier 2020 à 38 places en septembre 2020.

L'effet sur l'objectif du PDU semble donc fort, même si des données de comptage plus précises seraient nécessaires.

#### > La concentration des activités logistiques

Au cours des dernières décennies, la CAPI et le PIPA sont devenus les deux principaux pôles logistiques de la Région.

Avec la diversification et la hausse de la fréquence des approvisionnements des magasins, la demande de livraisons express et urgentes et l'explosion du commerce électronique, les flux de marchandises se sont accrus. La logistique engendre des nuisances sonores et atmosphériques, tout en contribuant à l'occupation de l'espace et à la congestion. La concentration des activités logistiques dans des espaces aménagés vise à limiter les externalités négatives et le trafic.

***Cet enjeu était pris en compte en 2010 pour ses impacts sur l'insécurité routière et le trafic engendré. La logistique sera à intégrer au futur Plan de mobilité simplifié.***

#### Parking et pôle de services Poids-Lourds



© lessor38



## Bilan de l'action de mobilité depuis 2016

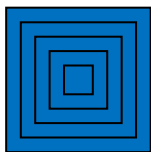
# Expérimentation du développement d'une offre d'autopartage (CITIZ)

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le 10/03/2021

ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE



**ACTION RÉALISÉE**

### Ce qui était prévu par l'expérimentation :

- ◆ Implantation de stations d'autopartage dans la CAPI
- ◆ Mise en place d'une plateforme de réservation des véhicules
- ◆ Animations pour faire connaître l'autopartage

### Chiffres-clés

**9** Stations d'autopartage en 2016

**5** Stations d'autopartage en 2019



### ◆ *Le développement de l'autopartage depuis 2016...*

Citiz est un réseau coopératif d'autopartage national mis en place en 2016 dans la CAPI.

9 stations sont implantées avec un véhicule dans chaque station. Le public cible sont les particuliers et les entreprises. La CAPI et 9 entreprises se sont abonnés au service en 2015 pour soutenir le développement du service.

### ◆ *... ralenti à la fin de l'expérimentation*

Pendant 3 ans, Citiz a bénéficié d'une aide de la CAPI, qui est arrêtée en 2019. En 2019, l'arrêt de l'expérimentation a freiné le développement de l'autopartage avec le retrait de stations, au nombre de 5 sans la CAPI et le non-renouvellement de

certaines entreprises ou administrations adhérentes au service, notamment la CAPI.

En 2020, l'offre se répartit comme suit :

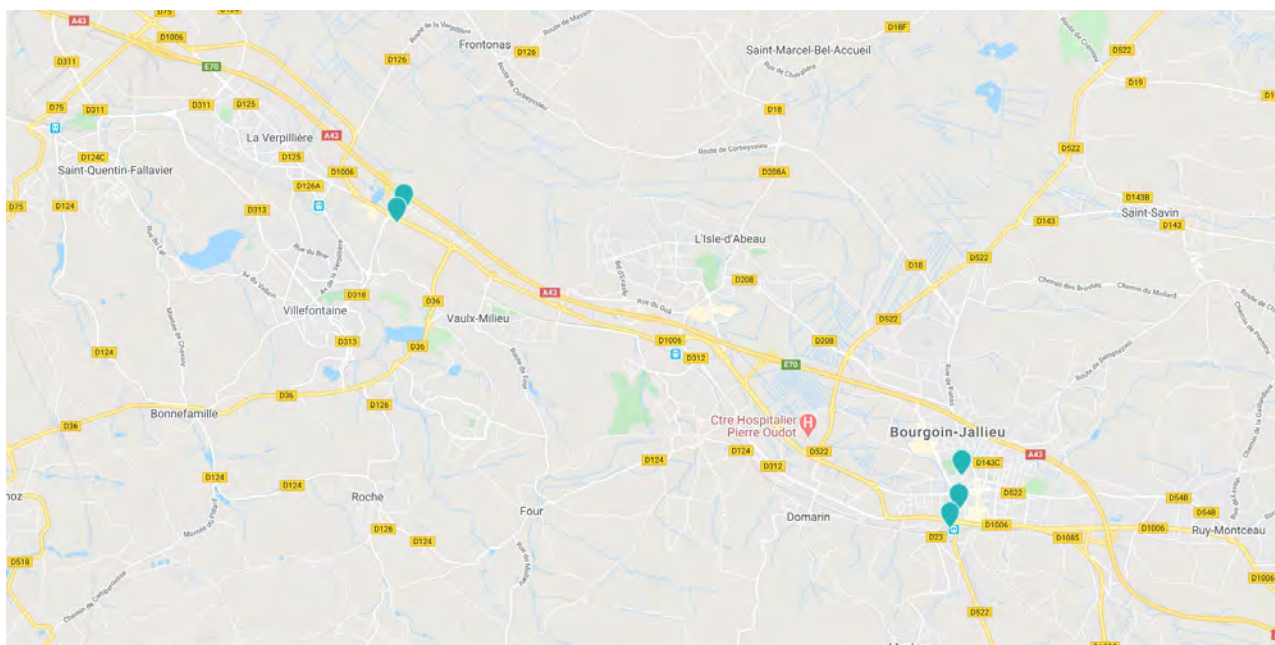
- 3 stations à Bourgoin-Jallieu
- 2 stations à Villefontaine

### ◆ *Quelques animations pour faire connaître l'autopartage*

Citiz et l'AGEDEN interviennent auprès de publics précaires pour les accompagner dans leur lecture des possibilités de mobilité et du budget mobilité. Dans certains cas, l'autopartage peut être une solution de mobilité ponctuelle.

Citiz n'intervient pas dans le cadre des démarches des Plans de Déplacements d'Entreprises, ce qui pourrait être un levier pour faire connaître davantage l'autopartage.

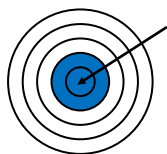
### Localisation des cinq stations d'autopartage en 2020



© Google, 2020



**Objectif du PDU visé :**  
*Développer les pratiques alternatives à l'automobile et les nouvelles formes de mobilité.*



**EFFET FAIBLE**

◇ **Un faible développement des usages de l'autopartage**

Après trois d'années d'expérimentation, Citiz ferme quatre stations en raison de la faiblesse des usages de l'autopartage.

Les particuliers ont peu recours à l'autopartage. En effet, les taux de motorisation sont élevés dans la CAPI, à l'exception des publics précaires pour qui l'usage de l'autopartage reste cher. Malgré des offres promotionnels à destination des particuliers de la part de Citiz, les utilisations de l'autopartage dans la CAPI restent faibles.

Les entreprises ont peu développé leurs usages de l'autopartage.

L'effet sur l'objectif du PDU est donc faible.

**Station d'autopartage à Bourgoin-Jallieu**



© Citiz, 2016

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le 10/03/2021

**SLO**

ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE

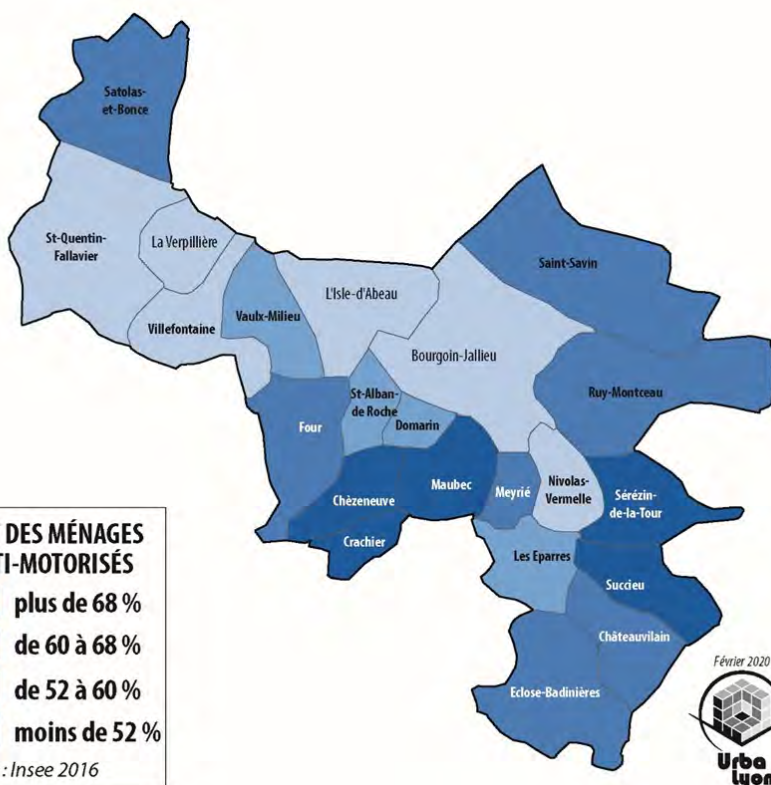
**Chiffres-clés**

**89 %** des ménages de la CAPI ont au moins une voiture en 2016

**11 %** des ménages n'ont pas de voiture à disposition en 2016

**1,4** voiture par ménage dans la CAPI en 2006 comme en 2016

**Des taux de motorisation très élevés**



**Offre promotionnelle de Citiz**

**Avec Citiz, roulez à petits prix !**

- > Forfait 24 heures
- > Forfait 7 jours
- > Offre week-ends



© Citiz



# Bilan de l'action de mobilité depuis 2016

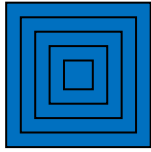
## Expérimentation de lignes de covoiturage entre la CAPI et la métropole de Lyon (Lane)

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le 10/03/2021

ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE



### ACTIONS RÉALISÉES

#### Ce qui était prévu par l'expérimentation :

- ◆ Le développement de lignes de covoiturage aux heures de pointe
- ◆ La mise en service d'une application et de stations connectées
- ◆ Une rémunération à vide pour les conducteurs et aucun frais pour les passagers
- ◆ Un VTC à disposition pour palier les longues attentes

#### Chiffres-clés

**6** Lignes virtuelles de covoiturage vers la métropole de Lyon

**8** Communes péri-urbaines de la CAPI reliées à Bourgoin-Jallieu

**1,4 M €** Coût global du projet (majoritairement financé par l'Union Européenne)

**40 000 €** Coût pour la CAPI

#### ◆ Une offre de covoiturage dynamique entre la CAPI et la métropole de Lyon

Dans le cadre d'un partenariat entre la Métropole de Lyon et la CAPI, Lane, un service de covoiturage courte-distance a été lancé entre Bourgoin-Jallieu et Lyon. Il a pour but de réduire le trafic sur l'A43 aux heures de pointe. Le projet a débuté en janvier 2017 par une phase de développement et d'intégration technique entre les deux partenaires ecov et Instant System, ainsi que par la réalisation des aménagements de voirie et du déploiement du mobilier urbain connecté.

Six lignes relient la CAPI à la métropole de Lyon. Elles ont été progressivement ouvertes entre mai et septembre 2018.

Au sein de la CAPI, des lignes secondaires permettent de relier les communes périurbaines à Bourgoin à partir d'avril 2019.

Pour les lignes en lien avec la métropole de Lyon, le service est ouvert du lundi au vendredi, entre 6h30 et 9h dans le sens Bourgoin-Jallieu - Lyon, et entre 16h et 19h dans le sens Lyon - Bourgoin -Jallieu.

#### ◆ Une promotion de l'intermodalité

Le service vise à favoriser l'intermodalité en installant les stations de covoiturage à proximité des autres moyens de transport (accessibilité des transports en commun, infrastructures vélo).

#### ◆ Une expérimentation de 36 mois

D'une durée de 3 ans, l'expérimentation a pris fin le 31 décembre 2019. Depuis, Ecov continu d'opérer son service Lane dans le cadre d'un contrat avec la CAPI.

L'action a donc été réalisée.



#### Lignes de covoiturage



© Lane

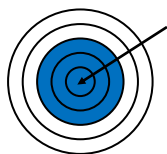
#### Station de covoiturage



© Lane



**Objectif du PDU visé :**  
*Développer les pratiques alternatives à l'automobile et les nouvelles formes de mobilité.*



**EFFET MOYEN**

◇ **Une hausse des usages du covoiturage**

Le rapport d'évaluation du projet pour le compte de l'ADEME en juin 2019 montre que l'effet sur le développement du covoiturage est prometteur, tant pour les passagers que pour les conducteurs.

Plus de 2 700 personnes sont inscrites au service, avec environ 80% de déclarés conducteurs et 20% de déclarés passagers.

En février 2019, une étude conduite par l'Agence d'urbanisme de Lyon a montré que près de 75% des usagers actifs déclarent qu'ils n'étaient « pas adeptes du covoiturage pour les déplacements du quotidien avant » Lane.

L'aménagement est un levier important de connaissance du service avec 55% des conducteurs ont pris connaissance du service grâce au mobilier urbain et à l'aménagement physique. Le caractère innovant du projet et l'environnement sont les deux principales motivations des usagers.

Sur la ligne Bourgoin-Jallieu - Lyon Saint-Priest, les temps d'attente observés pour les passagers sont inférieurs à 5 minutes en moyenne le matin, et de 7 minutes en moyenne le soir dans le sens retour. Les temps d'attente étaient supérieurs sur la ligne Bourgoin-Jallieu - Lyon Mermoz, mais déjà inférieurs à 7 minutes le matin.

L'offre est positive pour le report modal avec environ la moitié des passagers sont d'anciens autosolistes.

Après 18 mois d'expérimentation, Lane est un service prometteur pour le covoiturage quotidien, avec des effets moyens sur le développement des mobilités alternatives.

**Chiffres-clés**

**2 700** inscrits sur la plateforme de Lane en juin 2019

**5 200** inscrits sur la plateforme de Lane en septembre 2020

*En juin 2019 :*

**80 %** des inscrits sont des conducteurs

**75 %** des inscrits n'étaient pas inscrit sur une plateforme de covoiturage avant

**55 %** connaissent Lane par le mobilier ou les panneaux

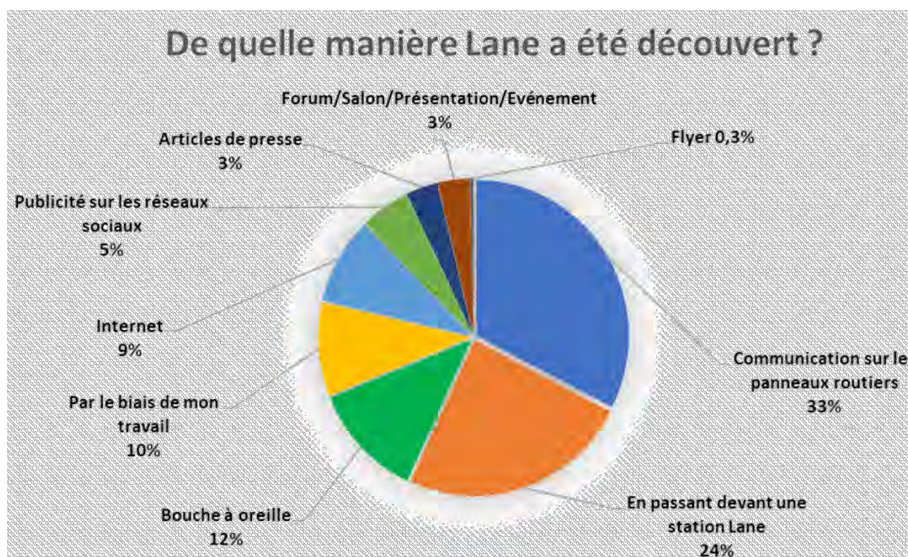
Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le 10/03/2021



ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE



Source : Université Jean Moulin - UrbaLyon, février 2019

**Borne de Mermoz (Lyon)**



Source : Université Jean Moulin - UrbaLyon, février 2019

« L'autoroute est bouchée le matin, ça pollue. Il faudrait essayer de changer nos modes de transport ».  
 Sylvie 51 ans





# Bilan de l'actions de mobilité depuis 2015

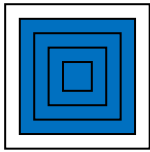
## Accompagner l'évolution de la motorisation des véhicules

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le 10/03/2021

ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE



### ACTIONS EN COURS

#### Aucune action n'était prévue par le PDU, mais des initiatives depuis 2015 :

- ◆ Evolution du parc roulant du réseau Ruban
- ◆ Evolution obligatoire des parcs des véhicules des collectivités territoriales
- ◆ Développement d'un réseau de bornes de recharge électrique
- ◆ Développement du gaz naturel (GNV et bioGNV)

#### Bornes de recharge de la SEDI



© SEDI, 2016

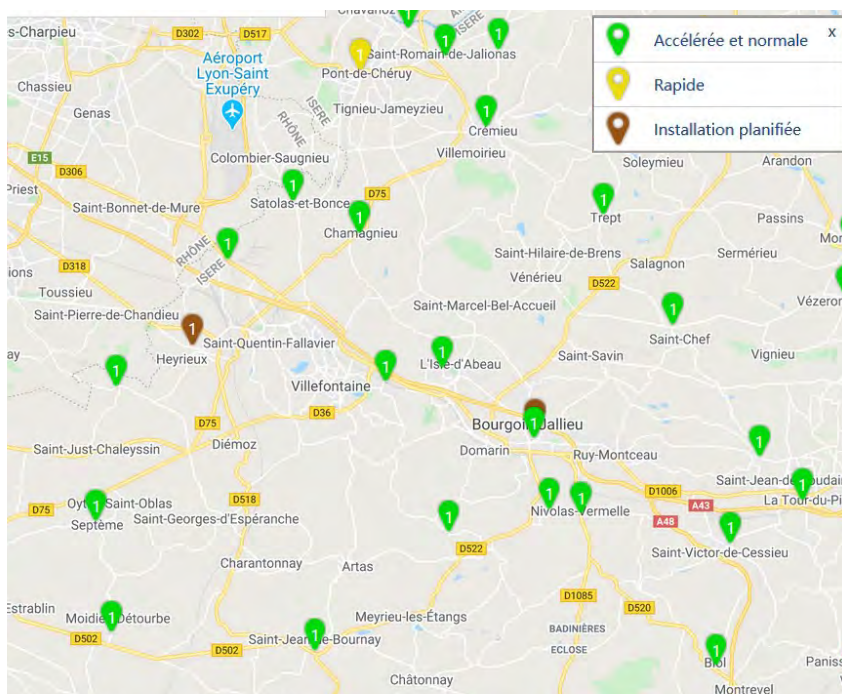
En 2010, l'enjeu de l'évolution de la motorisation des véhicules n'était pas présent dans le PDU, mais dans les réflexions autour de la démarche Climat Energie engagée au cours de la même année. Le Plan Climat Action Energie (2013-2015) rappelle que le secteur du transport contribue fortement aux émissions et que la CAPI est un territoire « très roulant ».

Au début des années 2010, le contexte réglementaire accompagne la dynamique de baisse des émissions de GES du secteur Transports, notamment à travers l'intégration dans la loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte (2015) de dispositions telles que l'évolution obligatoire des parcs des véhicules des collectivités territoriales vers des technologies propres, notamment celui de la CAPI.

Parallèlement, la CAPI et l'exploitant du réseau de transports en commun mettent en place des actions pour faire évoluer le parc roulant des bus. En 2015, 3 nouveaux bus sont acquis par la CAPI et correspondent aux dernières normes ant-pollution en vigueur euro 6. L'âge moyen des véhicules en 2015 était de 8 ans. L'exploitant mène également depuis 2015 des campagnes de formation à l'éco-conduite pour diminuer la consommation du parc.

Depuis 2015, le SEDI (Syndicat des Energies du Département de l'Isère) déploie un réseau de bornes de recharge dans le Département. Sept bornes de recharge sont installées en 2020 à Satolas-et-Bonce, Vaulx-Milieu, L'Isle-d'Abeau, Bourgoin-Jallieu, Nivolas-Vermelle et Crachier. Une installation est planifiée à Bourgoin-Jallieu. La SEDI est désormais le TE38, territoire d'énergie du Département de l'Isère.

#### Bornes de recharge électriques de la SEDI dans la CAPI



© SEDI, 2020

Les grandes surfaces commerciales ont également développé les bornes de recharge, comme le centre Leclerc à Bourgoin-Jallieu ou le centre commercial Carrefour à L'Isle-d'Abeau.

Pour faciliter l'approvisionnement des poids lourds en carburant moins polluant, la CAPI a œuvré pour l'installation d'une station disposant d'une borne de gaz naturel pour véhicules (GNV) sur le pôle de services du Parc International de Chesnes (Cf. action 17 du PDU).

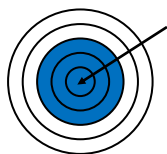
Les actions sont donc en cours de réalisation.



EN MODE ÉLECTRIQUE



**Objectifs du PDU visés :**  
*Développer les pratiques alternatives à l'automobile et les nouvelles formes de mobilité - Préparer le long terme.*



**EFFET MOYEN**

◇ **Les prémisses du développement de nouvelles motorisations**

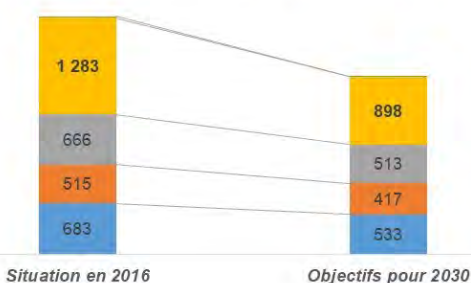
Pour les particuliers, les évolutions de la motorisation sont lentes avec un parc automobile d'énergie alternative national d'environ 2 % en 2019 (selon le Commissariat général au développement durable), même si les ventes de véhicules électriques et hybrides ont augmenté en France entre 2017 et 2018 (respectivement + 25 % et + 32 % selon l'ADEME). La CAPI ne fait pas exception par rapport à ces tendances nationales.

Pour les collectivités, le renouvellement du parc est en cours. Plusieurs communes de la CAPI se sont dotés de véhicules électriques. La CAPI dispose de véhicules électriques et hybrides.

Ces dernières années, d'autres types de carburants sont étudiés comme le gaz ou l'hydrogène. Des réflexions sont en cours concernant l'évolution du réseau Ruban. Des tests de véhicules au gaz ou électriques ont été menés sur le réseau Ruban. Un premier véhicule GNV a été acheté par la CAPI (minicar DAILY GNV livré en septembre 2020), un second véhicule identique a été commandé (livraison fin 2020). En parallèle des réflexions autour du renouvellement du parc, des études d'aménagements du dépôt de bus (infrastructures GNV) sont menées.

**Consommation d'énergie**

■ Résidentiel ■ Tertiaire ■ Industriel ■ Mobilité ■ Agriculture



**Perspectives pour l'évolution des mot**

En 2019, le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) se donne comme objectifs de :

- Identifier les possibilités d'évolution du parc de bus RUBAN (CAPI)
- Développement du GAZ dans la mobilité (GRDF)
- Etude d'opportunités sur les motorisations alternatives (TENNERDIS)

Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le 10/03/2021

**SLO**

ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE

◇ **Une nécessaire évolution de la motorisation**

La CAPI est un territoire où la mobilité est assurée en majorité par la voiture individuelle. Pour répondre aux exigences de la loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte du 18 août 2015, il est capitale de faire évoluer la motorisation. Pour lutter contre le changement climatique, une des stratégies du PCAET de 2019 est d'encourager les mobilités économes.

Dans la CAPI, le secteur de la mobilité représente en 2016 41 % des consommations d'énergie dans son ensemble et 43 % des émissions de GES sur le territoire.

Concernant précisément l'évolution de la motorisation, la CAPI vise, à l'horizon 2030, la nécessité d'augmenter son parc automobile à environ 16 000 voitures électriques ou alors avec des voitures consommant 3 litres /100 km.

Au regard des faibles évolutions au cours de la dernière décennie, il est primordial d'engager des actions dans ce domaine.

**Borne de recharge au centre commercial Carrefour à L'Isle-d'Abeau**



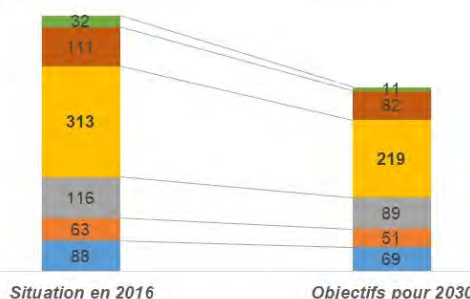
© Chargemap, 2019

**Les déplacements représentent 43% des émissions de GES (2016)**

**=> Objectif d'une baisse de 30 % en 10 ans**

**Emissions de GES (en MteqCO2)**

■ Résidentiel ■ Tertiaire ■ Industriel (hors branche énergie) ■ Mobilité ■ Gestion des déchets ■ Agriculture



© PCAET, 2019, graphiques UrbaLyon



# Bilan de l'optimisation de la voiture et du réseau viaire

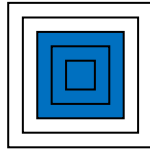
Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

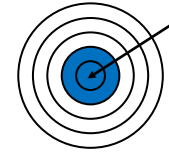
Affiché le 10/03/2021

SLO

ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE

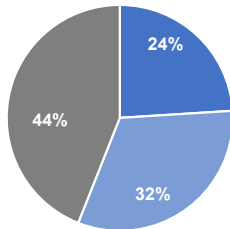


**56 % des ACTIONS RÉALISÉES OU EN COURS**



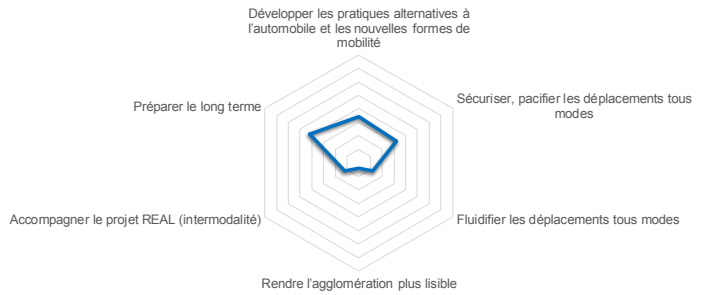
**EFFET FAIBLE**

Synthèse des actions de l'orientation 3 et des actions de mobilité depuis 2010



■ Actions réalisées ■ Actions en cours ■ Actions non réalisées

Synthèse des effets de l'orientation 3



## ◇ 56% des actions ont été réalisées ou sont en cours

Depuis 2010, les actions pour optimiser le réseau viaire et le stationnement ont connu des changements de positionnement (comme la baisse des tarifs sur l'A43). Les actions réalisées ont été :

- une forte incitation au covoiturage par l'aménagement de parkings et l'expérimentation de lignes de covoiturage,
- le développement d'un réseau de bornes de recharge électrique,
- une augmentation des capacités routières de la RD1006 et de la RD522,
- l'aménagement d'un parking et d'une aire de services pour les poids-lourds.

Si des réflexion autour de la réglementation du stationnement ont été engagées, les centralités de la CAPI n'ont pas mis en œuvre de politique de stationnement. La vitesse de l'A43 n'a pas été réduite à 110 km/h. L'expérimentation de l'autopartage entre 2016 et 2019 ne s'est pas avérée concluante et le nombre de stations a été réduite sur le territoire de la CAPI en 2019.

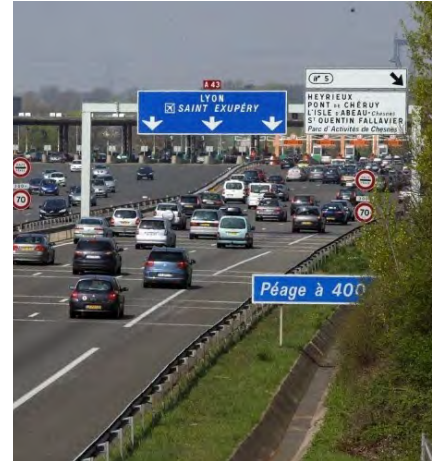
## ◇ L'effet de ces actions sur les objectifs du PDU est faible

En 2015, la majorité des déplacements des habitants de la CAPI était réalisée en voiture (69 %). Depuis 2006, la part modale de la voiture baisse (-2 points entre 2006 et 2015), mais les volumes augmentent (+ 8 700 déplacements), en lien avec l'augmentation de la population.

Les effets positifs de la politique menée concernent la hausse des usages du covoiturage, dont le rabattement est souvent assuré en voiture particulière autosoliste.

Pour optimiser les usages de la voiture et du réseau, il serait notamment nécessaire de mener une politique sur le stationnement, de prolonger les actions d'accompagnement et de communication sur les usages partagés de l'automobile, ou encore de réduire la vitesse de circulation sur l'A43 pour réduire la pollution.

Ces réflexions contribueraient à préparer le long terme en lien avec les objectifs du PCAET fixant des objectifs à l'horizon 2030 pour l'évolution du report modal de la voiture vers d'autres modes, et pour l'évolution de la motorisation.



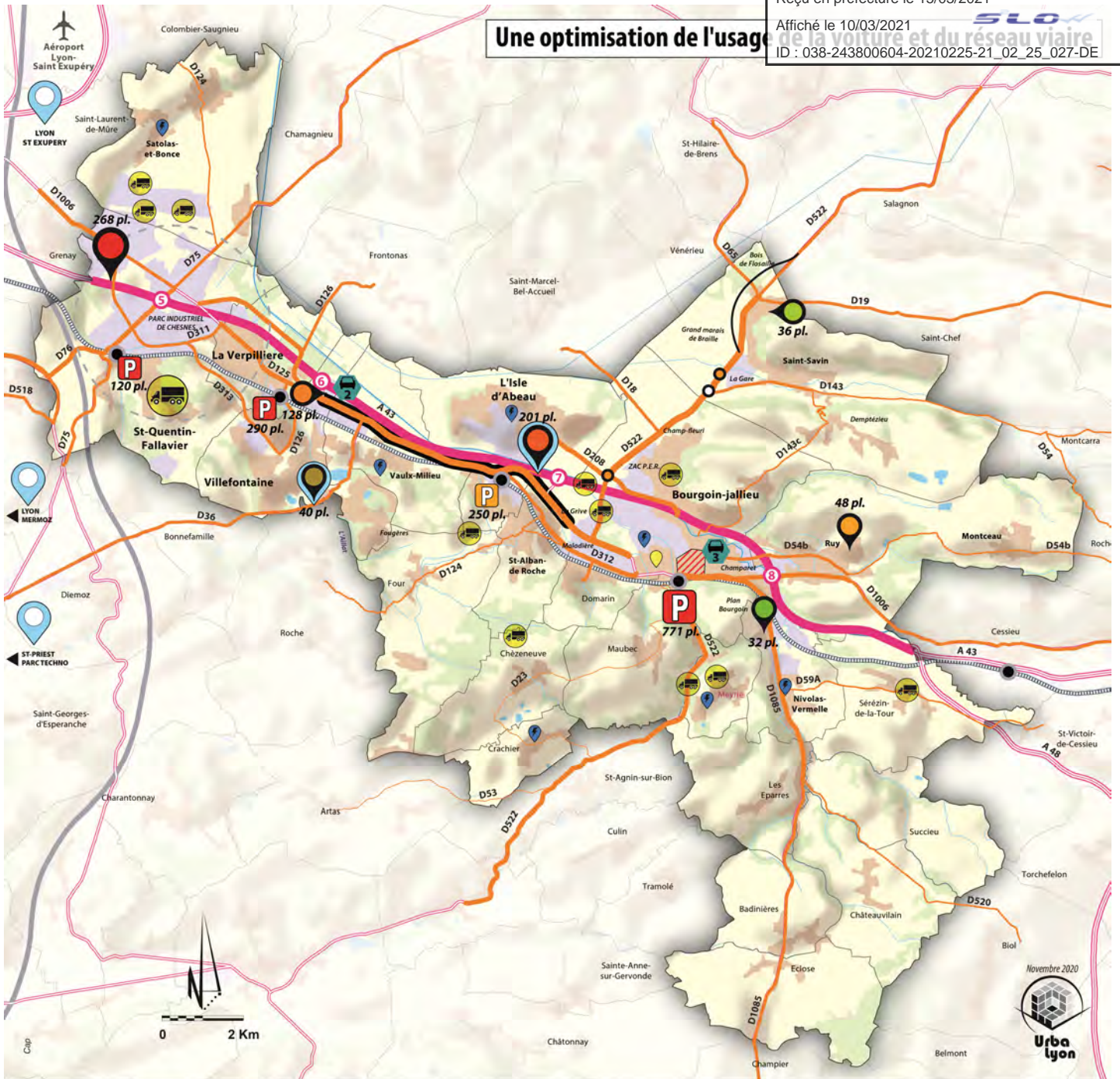
© Jean-François Soucher



© Céline Loizeau



# Une optimisation de l'usage de la voiture et du réseau viaire



## Un réseau viaire développé ponctuellement en lien avec de forts usages

- Un trafic important sur l'A43 en 2015**
- De 60 000 à 70 000 véhicules / jour
  - Sortie 5 - Saint-Quentin-Fallavier
  - Sortie 6 - Villefontaine
  - Sortie 7 - Isle-d'Abeau
  - Sortie 8 - Bourgoin-Jallieu
- Des trafics importants en 2015 sur les RD**
- Plus de 15 000 véhicules / jour
  - Entre 10 000 et 15 000 véhicules / jour
  - Entre 5 000 et 10 000 véhicules / jour
  - Moins de 5 000 véhicules par jour

## Une politique de stationnement concentrée sur les parking de rabattement, très utilisés

- Centralité avec du stationnement réglementé : hyper centre de Bourgoin-Jallieu
  - Parking de covoiturage
  - Parking-relais aux abords des gares
  - Taux de remplissage des parkings
- 0% ● ● ● ● ● ● ● ● ● ● 100%

## Un réseau supportant d'importants flux de poids-lourds

- Plus de 10% de poids-lourds dans le trafic

## Des travaux d'augmentation des capacités routières

- Doublent des voies
- Déviations St Savin (à venir)
- Augmentation des capacités des giratoires
- réalisé ● à venir ○

## Une incitation à l'usage partagé de la voiture et à l'évolution de la motorisation

- Station de covoiturage (par Lane)
- Station d'autopartage et nombre de véhicules disponibles (Citiz)
- Développement de bornes de recharge électrique (par SEDI devenue TE38)
- borne existante ● installation planifiée ●

- gares ● zone boisée ● zone économique ● zone urbaine ●



## Synthèses et perspectives du bilan du PDU



**La plupart des actions prévues en 2010 sont réalisées ou en cours de réalisation en 2020.**

**83%** 

**Réseau renforcé et accessible  
Flexibus vers les zones d'emplois  
Forte fréquentation du train  
Parking-relais et de rabattement**

**92%** 

**Schéma cyclable ambitieux  
Services autour du vélo (locations,  
aides à l'achat, ateliers, etc.)  
Stationnement vélo dans les gares  
Promotion du vélo et de la marche**

**56%** 

**Parkings de covoiturage  
Réseau de bornes de recharge  
Expérimentation covoiturage  
Aire de stationnement poids-lourds**

### Ce qui n'a pas été mis en place :

- Mise en place de service dans les gares
- Priorisation des bus (couloirs, feux...)
- Sécurisation de la traversées des bourgs
- Arrêt de la promotion des Pédibus portée par l'Agence Mobilité Nord-Isère
- Suivi des pratiques du covoiturage
- Réduction de la vitesse sur l'A43
- Politique de stationnement



### Points de vigilance :

- ▶ Faible fréquentation des transports en commun en dehors des scolaires
- ▶ Situation de congestion autour de la gare de Bourgoin-Jallieu
- ▶ Discontinuité du réseau cyclable (ruptures, linéaire non sécurisé...)
- ▶ Politique en faveur de la marche à construire
- ▶ Moyens financiers en diminution pour la politique cyclable
- ▶ Augmentation du volume de déplacements en voiture en lien avec la hausse de la population
- ▶ Peu de politique de stationnement dans les centralités de la CAPI





### **Pistes concernant les transports collectifs et l'intermodalité**

**Renforcer la desserte des zones d'emplois et le rabattement en gare**

**Promouvoir le réseau Ruban (communication, accompagnement...)**

**S'appuyer sur les entreprises pour inciter les actifs au report modal**

**Renforcer la priorité des transports en commun (voies dédiées, feux, etc.)**

**Améliorer les liaisons avec les territoires voisins**

**Développer des offres ferroviaires et des services en gare**

**S'interroger sur le développement mixte des quartiers de gare**



### **Pistes concernant le vélo et la marche**

**Continuer la réalisation du réseau cyclable sécurisé**

**Améliorer la sécurisation des traversées de bourgs et des liaisons**

**Améliorer la sécurisation des accès aux zones d'activités et d'emplois**

**Inciter à la marche ou au vélo pour les publics scolaires**

**Allouer un budget plus conséquent en faveur du vélo et de la marche**

**Inciter au report modal par la sensibilisation et la communication**

**Mettre en place un plan directeur en faveur de la marche**



### **Pistes concernant la voiture et le réseau viaire**

**Mener une politique de stationnement dans les centralités**

**Réduire la vitesse de circulation à 110 km/h sur l'A43**

**Continuer l'incitation au covoiturage, notamment auprès des entreprises**

**Réduire les déplacements domicile-travail par la promotion du télétravail**

**Prolonger les actions pour faire évoluer la motorisation**



## Vers un plan de mobilité simplifié

Pour les prochaines années, la CAPI souhaite fixer une stratégie en matière de mobilité. Les objectifs et les orientations sont à construire avec le nouvel exécutif pour aboutir en 2021/2022 à un document cadre de type « Plan de mobilité simplifié ».

### Ce que souligne la Loi d'orientation des Mobilité (du 24 décembre 2019)

La CAPI est l'autorité organisatrice de la mobilité sur les 22 communes des territoires. La Loi d'Orientation des Mobilités précise que les AOM incluses ou qui recoupent une agglomération de plus de 100 000 habitants ont l'obligation d'élaborer un plan de mobilité.

Toutefois, la CAPI n'intersecte pas l'unité urbaine de Lyon, elle n'est donc pas soumise à l'obligation d'élaboration d'un plan de mobilité. Le contenu de la loi peut donner des pistes pour l'organisation de la mobilité.

La LOM souligne l'importance de ces points, qui ne sont pas obligatoires pour la CAPI :

- **Mobilité solidaire**
- Réduction des **émissions de gaz à effet de serre**, de lutte contre la **pollution de l'air** et la **pollution sonore**, de prise en compte de la **biodiversité**
- Limitation de l'**étalement urbain**
- Développement des **mobilités partagées** et des **mobilités actives** (continuité et sécurisation des itinéraires)
- **Logistique**, par un schéma de desserte fluviale ou ferroviaire axé sur la logistique
- **Mobilité scolaire.**

### S'appuyer sur le bilan du PDU

La stratégie pour les prochaines années tirera profit des conclusions du bilan du Plan de Déplacements Urbains et des actions de mobilité. Différents enjeux apparaissent suite au diagnostic réalisé et présenté par ce présent document. Les enjeux sont présentés page suivante.

### Partager les conclusions du bilan

Les enjeux issus du diagnostic et de l'évolution du contexte sont à partager avec les acteurs du territoire, (techniciens, élus, acteurs privés), les citoyens et la société civile, les territoires voisins, etc...

Le partage et l'appropriation par l'ensemble des acteurs faciliteront la mise en œuvre de la future stratégie. Les entretiens réalisés dans le cadre du bilan du PDU sont une base solide pour le partage des conclusions.

### Un nécessaire travail partenarial entre les acteurs du territoire (non exhaustif) :



22 communes





## Les enjeux à intégrer au futur plan de mobilité simplifié :

### **Construire des liens entre les politiques publiques territoriales**

La mobilité est étroitement liée aux autres thématiques du territoire. Ce bilan du PDU le rappelle en montrant les liens avec :

- **L'économie** : desserte des zones d'emplois, rabattement vers les gares pour accéder aux pôles d'emplois de la métropole lyonnaise, etc.
- **L'habitat** : accessibilité des nouveaux quartiers, vulnérabilité face aux coûts de l'énergie, etc.
- **La logistique** : réduction de l'impact des activités de logistique, etc.
- **L'énergie** : facilitation d'accès à différents types d'énergie, etc.
- **Le numérique** : accès à l'information multimodale, facilitation de l'accès au service de covoiturage Lane, etc.

Des synergies entre les différentes politiques publiques sont à renforcer pour répondre aux enjeux du territoire.

### **Réduire l'impact du changement climatique sur le territoire**

Pour évoluer vers des mobilités économes (tel est l'objectif du Plan Climat-Air-Energie Territorial - PCAET), il est primordial de fixer des objectifs ambitieux dans un contexte où la mobilité est assurée en majorité par la voiture individuelle.

La CAPI est engagée dans une démarche de territoire à énergie positive (TEPOS), programme national porté par le ministère de la transition écologique et solidaire. Dans ce cadre, des financements aident la réalisation d'actions concrètes autour de la réduction de la consommation d'énergie, la diminution des pollutions et le développement des transports propres, ainsi que le développement des énergies renouvelables et la préservation de la biodiversité.

**L'ambition est de mener une politique de mobilité ambitieuse pour la transition écologique sans mettre de côté les publics précaires.**

### **Planifier la mobilité en-delà des limites administratives de la CAPI**

Les déplacements avec l'extérieur de la CAPI se sont accrus et renforcent la nécessité de mener des réflexions avec les territoires ayant des liens avec la CAPI, comme la Métropole de Lyon ou la plateforme aéroportuaire.

La complexité des enjeux révèle l'importance d'une gouvernance efficace avec des dialogues clairs entre les acteurs.

### **S'adapter pour un territoire plus résilient face aux crises en cours**

Le réchauffement climatique provoque une multiplication des aléas comme des tempêtes, des sécheresses, de violents orages, etc.

Il est alors nécessaire de mettre en place des mesures pour s'adapter à ces changements, par exemple en aménageant des espaces propices à la marche en période de canicule. La crise du Covid19 montre également la nécessité d'adaptation à des situations sanitaires complexes. Enfin, la menace terroriste n'est pas absente des situations à gérer.



## Références



**Ce bilan s'appuie sur une analyse documentaire, des exploitations de bases de données et des entretiens avec les acteurs du territoire.**

*Malgré la rigueur des analyses, il se peut que des erreurs ou des imprécisions soient inscrites dans ce document. Dans ce cas, nous vous remercions de contacter la CAPI ou UrbaLyon.*



### Documents consultés :

Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Nord-Isère, 2019

Plan Climat Energie Territoriale (PCET) 2013-2015 de la CAPI

Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) 2019-2025 de la CAPI

Plans Locaux d'urbanisme

- **Transports collectifs et intermodalité :**

Rapports annuels d'exploitation du réseau Ruban pour les années suivantes : 2005, 2010, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019

Fiches horaires des bus du réseau Ruban 2010

Fiches horaires des bus du réseau Ruban 2019

Support de présentation du Comité de pilotage du 19 mars 2012 concernant la refonte du réseau Ruban

Cahier de bassin Nord-Isère, Plan d'actions Intermodalité 2019-2021 pour l'aire métropolitaine lyonnaise, SMT, 2019

Plan d'actions Intermodalité 2019-2021 pour l'aire métropolitaine lyonnaise, SMT, 2020

Rapport sur la satisfaction des usagers, Kéolis, 2018

Schéma Directeur Accessibilité Transports de la CAPI (2016)

Schéma Directeur Accessibilité Transports—Bilan de la première année de la CAPI (2017)

Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE), ZAC de Chesnes, Diagnostic et Fiches Actions, CCI/Mobilidee, 2012

Support de présentation du Comité de pilotage du 19 janvier 2015 pour le PDIE Parc Technologique

Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE), Parc Technologique Porte de l'Isère, Diagnostic et Fiches Actions, SCE/CCI/CAPI, 2015

Plan de Mobilité Inter-Entreprises (PDMIE), Parc de la Maladière et du Médipole, Diagnostic et Fiches Actions, SCE/CCI/CAPI, 2019

Bilan du Plan de Déplacements Administration, Saint-Quentin-Fallavier, 2016-2019

Gare de la Verpillière : réaménagement du pôle multimodal, CAPI/SCE/Interland, 2017

Projet d'aménagement de la gare de Bourgoin-Jallieu, Ville de Bourgoin-Jallieu/CAPI/SCE/Good Factory/Interland, 2019

Dossier de présentation du Nœud Ferroviaire Lyonnais, Dossier du maître d'ouvrage pour le débat public de 2019, SNCF, 2019

Contribution de la CAPI sur le projet de Nœud Ferroviaire Lyonnais, 25.06.2019

Résultats de l'étude UrbaGare, UrbaLyon, 2019

- **Vélo et marche :**

Schéma Directeur Vélo, CAPI/Altermodal, 2012

Guide des aménagements cyclables, CAPI, 2013







Enquête publique sur le projet de voie verte le long de la Bourbre, CAPI, 2015

Rapport d'activités de l'Agence de la Mobilité Nord-Isère entre 2012 et 2018

Agence de la Mobilité Nord-Isère, bilan des Apéro-Vélos, 2017

Agence de la Mobilité Nord-Isère, guide pour la mise en place de Pédibus, 2017

Agence de la Mobilité Nord-Isère, bilan des Apéro-Vélos, 2017

Agence de la Mobilité Nord-Isère, enquête sur les impacts des actions, 2018

Agence de la Mobilité Nord-Isère, guide Marchons vers l'École, 2018

Support de présentation du Comité de pilotage du 19 décembre 2019 sur le vélo, CAPI, 2019

● **Voiture et réseau viaire :**

Schéma Directeur des Parkings de Covoiturage, CAPI, 2010

Bilan de la consultation publique de la déviation à Saint-Savin, 2016

Evaluation de l'expérimentation de covoiturage dynamique Lane, Master 2 Jean-Moulin/UrbaLyon, 2019

Rapport d'évaluation de Lane, ADEME, 2019

Plan de circulation de la commune de Bourgoin-Jallieu, Ville de Bourgoin-Jallieu/SCE, 2019

**Bases de données exploitées :**

Recensement général de population (INSEE, 2010 et 2018)

Enquête Ménages Déplacements (Sytral, 2006 et 2015)

Données sur la qualité du réseau Ruban (CAPI, 2011-2019)

Données sur le mode de rabattement en gare (Région, 2014 et 2018)

Données de fréquentation des gares (OpenData SNCF, 2010-2018)

Données de fréquentation TransIsère (Isère, 2010-2019)

Offres kilométriques des lignes du Département (Isère, 2010-2019)

Comptages vélo Voie verte de la Bourbre (CAPI, 2017-2019)

Comptages réseau viaire (CAPI, 2010-2019)

Comptages trafic (Isère, 2015)

Données de fréquentation de l'A43 (AREA, 2010-2019-2019)

Tarifs de l'A43 (AREA, 2010-2019-2019)

**Structures contactées :**

CAPI - Service Mobilités

CAPI - PCAET

Région Auvergne Rhône-Alpes

Département de l'Isère

Isère Aménagement

SCoT Nord-Isère

Commune de Bourgoin-Jallieu

Commune de la Verpillière

Commune de Saint-Quentin-Fallavier

Commune de l'Isle-d'Abeau

Keolis

Agence de la Mobilité Nord-Isère

Association APIE Osez l'Vélo

Citiz

Lane

AREA



Envoyé en préfecture le 15/03/2021

Reçu en préfecture le 15/03/2021

Affiché le 10/03/2021

**SLO**

ID : 038-243800604-20210225-21\_02\_25\_027-DE



Tour Part-Dieu, 23<sup>e</sup> étage  
129 rue Servient - 69326 Lyon - Cedex 03  
Tél. 04 81 92 33 00 - Fax 04 81 92 33 10  
[www.urbalyon.org](http://www.urbalyon.org)

Métropole de Lyon, Etat, Département du Rhône, Sepal, Sytral, Epora, Pôle Métropolitain, Communautés d'agglomération Annonay Rhône Agglo, du Bassin de Bourg en Bresse, Porte de l'Isère, Vienne Condrieu agglomération, Communautés de communes de l'Est Lyonnais, de la Dombes, de la Vallée du Garon, des Monts du Lyonnais, des Vallons du Lyonnais, du Pays de l'Arbresle, du Pays de l'Ozon, Communes de Bourgoin-Jallieu, de Lyon, de Romans-sur-Isère, de Saint-Priest, de Tarare, de Vaulx-en-Velin, de Vénissieux, de Vienne, de Villeurbanne, Syndicats mixtes des Scot de l'Ouest Lyonnais, de la Boucle du Rhône en Dauphiné, des Rives du Rhône, du Beaujolais, du Nord-Isère, du Val de Saône-Dombes, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, Agence régionale de santé, Caisse des dépôts et consignations, Chambre de commerce et d'industrie de Lyon Métropole, Chambre de métiers et de l'artisanat du Rhône, Grand Lyon Habitat, Lyon Métropole Habitat, Syndicat mixte de transports de l'aire métropolitaine Lyonnaise, Syndicat mixte Plaines Mont d'or, Syndicat mixte du Grand Parc Miribel Jonage

Directeur de la publication : **Damien Caudron**

Référente : **Sylvanie Godillon** - [s.godillon@urbalyon.org](mailto:s.godillon@urbalyon.org) - 04 81 92 33 67

Infographie : **Agence d'urbanisme**

Cartographie : **Philippe Capel**

*Photos page de couverture : Christian Chevallier*