

PLAN DES MOBILITES

AVIS DES PARTENAIRES

Avis de l'Etat.....	page 2
Avis Région Auvergne Rhône-Alpes.....	page 6
Avis Département de l'Isère.....	page 7
Avis SYTRAL.....	page 9
Avis Communauté de communes Val du Dauphiné.....	page 12
Avis Communauté de communes Balcons du Dauphiné	page 13
Avis SCOT Nord-Isère.....	page 15
Avis Commune de Villefontaine.....	page 19
Avis Commune de l'Isle d'Abeau.....	page 22
Avis Commune de Nivolas-Vermelle.....	page 27
Avis Commune de Meyrié.....	page 29
Avis Commune de Chèzeneuve.....	page 30
Avis Conseil de Développement Nord-Isère.....	page 31
Avis France Nature Environnement.....	page 37
Avis APIE.....	page 55
Avis collectif des associations vélos de l'Ouest CAPI.....	page 62
Avis AFIPH.....	page 65
Avis Centre Hospitalier Pierre Oudot.....	page 67
Avis CCI Nord-Isère.....	page 68
Avis CGT Villefontaine.....	page 71
Avis CFDT.....	page 74

Service Application du droit des sols, Etudes et Transversalité
Unité Mobilité, Air, Bruit

Grenoble, le **07 AVR. 2022**

Le préfet
à
Monsieur le Président de la Communauté
d'agglomération Porte de l'Isère

Justin Collombet

Chef de l'unité Mobilité, Air, Bruit

Objet : Avis de l'État dans le cadre de la consultation relative au plan de mobilité simplifié de la CAPI

Par courriel en date du 11 janvier 2022, vous avez sollicité l'avis de mes services sur votre projet de plan de mobilité simplifié de la Communauté d'agglomération des portes de l'Isère (CAPI).

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) publiée le 14 décembre 2019 introduit la possibilité pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) des collectivités de moins de 100 000 habitants de se doter d'un plan de mobilité simplifié (PDMs), plan dont le cadre juridique est réduit pour permettre son adaptation aux besoins des territoires.

Seules les AOM incluses dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du Code de l'Environnement ont pour obligation de réaliser un plan de mobilité (PDM, anciennement plan de déplacements urbains PDU).

En application de l'article L.1231-1 du code des transports, la CAPI est autorité organisatrice de la mobilité de droit et a compétence pour élaborer un plan de mobilité sur son ressort territorial.

Le « Plan des Mobilités » ainsi nommé par la CAPI rentre dans la catégorie des PDMs. En effet, cet EPCI, non concerné par l'obligation de mettre en place un PDM, a malgré tout souhaité poursuivre sa démarche de planification de la mobilité, dans la lignée de son plan de déplacements urbains volontaire adopté en 2010. Ce type de document se veut peu contraignant, à la fois sur le fond et sur la forme, mais permet à la collectivité de se doter d'une stratégie locale en matière de mobilité. Contrairement à un PDM, les services de l'État ne sont pas associés obligatoirement à son processus d'élaboration. La CAPI a voulu solliciter les services de l'État dès le début de l'année 2021 pour participer au processus d'élaboration du PDMS.

Comme indiqué précédemment, le cadre réglementaire encadrant les PDMs se veut volontairement limité, que ce soit sur les objectifs que le document doit assurer, la coordination avec les autres documents de planification, les acteurs à associer à la démarche ou le calendrier de révision. L'avis ci-dessous a donc pour but principal de faire certaines recommandations pour la suite de la démarche.

Remarques générales

De nombreux outils sont mobilisés dans le projet de PDMs afin de rendre les modes de transport les moins polluants plus attractifs, ce qui démontre la volonté de la CAPI de développer un système complet de services et d'infrastructures et d'en assurer une cohérence d'ensemble.

Les actions proposées se complètent selon les usages et les destinations et ne rentrent pas en compétition. Le PDMS est un document de planification, dont le but est de définir une stratégie multimodale à l'échelle du territoire communautaire, en lien avec les différents partenaires. De ce point de vue, l'objectif visé dans le cadre de la rédaction du document semble bien atteint.

La CAPI est adhérente du Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise et fait partie du pôle métropolitain. À ce titre elle participe aux réflexions relatives à l'organisation des transports de l'aire métropolitaine lyonnaise. Cette volonté de coordonner les différents réseaux est bien intégrée dans le plan.

La décision d'adopter un volet d'actions relatif à la collaboration entre les collectivités voisines est très pertinente, d'autant plus dans un territoire comme la CAPI qui est fortement tourné vers l'extérieur. En application de la LOM, la Région est devenue autorité organisatrice de la mobilité sur plusieurs territoires voisins et a repris l'organisation des transports en commun interurbains depuis le 1^{er} septembre 2021, jusqu'alors en délégation au Département de l'Isère (TransIsère).

Cette volonté de la CAPI de mettre en place une gouvernance locale efficace permettra de mieux répondre aux besoins des habitants et d'éviter les effets de « coupure » entre les réseaux qui rendent plus difficile la mobilité.

De plus un travail de spatialisation des actions a été réalisé, avec l'établissement d'une carte par fiche-action, ce qui montre la volonté importante de faire de ce PDMS un document opérationnel, en plus de définir une stratégie territoriale.

On remarque toutefois que le plan contient assez peu d'indicateurs chiffrés dans les différentes fiches actions (nombre de stationnements vélo à réaliser, linéaire de site propre destinés aux transports en commun, nombre de bornes de recharge, etc.). Des objectifs chiffrés permettraient de faciliter le suivi du plan et son évaluation. Par ailleurs, sans ces objectifs il est difficile d'appréhender le niveau d'ambition de la collectivité.

Remarques sur les fiches actions

Stationnement (action n°4)

Dans les zones très fréquentées, en particulier les centres urbains, la mise en place de stationnement payant pour les voitures est un levier très efficace pour générer un report modal vers les modes moins polluants. Qui plus est, une mesure de ce type est très complémentaire des autres actions du PDMS favorisant les transports en commun ou les déplacements modes actifs dans les centres-villes.

Il serait donc pertinent d'étudier cette solution dans le cadre de l'action 4, pour les centres-villes où un potentiel est identifié.

Rabatement vers les gares (action n°7)

Le développement du rabattement des modes actifs et transports en commun est un enjeu important, pour lequel des actions sont déjà proposées dans le plan d'actions. Mais le rabattement des voitures vers les gares doit aussi être organisé de sorte à encourager au mieux l'usage des trains. Ainsi la création ou l'extension de parkings relais réservés aux utilisateurs de la gare pourrait être pertinente. Ce genre de parkings pourrait notamment générer un report modal des actifs se rendant vers la métropole de Lyon. Le stationnement en gare n'est donc pas nécessairement à limiter.

Une analyse complémentaire pourrait être effectuée dans le périmètre immédiat des gares pour que les parkings soient utilisés en priorité par des usagers du train. Cette réflexion facilitera le développement de pôles d'échanges multimodaux attractifs.

Pratique du vélo en lien avec les territoires voisins (action n°11)

Cette action est centrée principalement sur les déplacements touristiques et sur le cyclotourisme. Or les déplacements cyclables pourraient aussi être développés comme mode de transport du quotidien, en lien avec les territoires voisins. L'émergence du vélo électrique rend les déplacements plus longs possibles.

Il serait donc intéressant de réfléchir, en lien avec les collectivités voisines, à un réseau cyclable ayant aussi pour objectif de servir pour les mobilités du quotidien, en reliant les centres-villes et les pôles d'emploi, et pas uniquement avec une vocation touristique.

Développement du réseau ferroviaire (action n°15)

La fiche action présente la volonté de la CAPI de trouver des solutions pour sécuriser les passages à niveau, notamment le PN18 de La Verpillière. Il convient de rappeler que, conformément à l'article L.1336-7 du code des transports, les autorités organisatrices de la mobilité doivent rechercher des itinéraires alternatifs réduisant le nombre de franchissements de passages à niveau par bus qui assurent ces services, dès lors que l'allongement du temps de parcours induit n'est pas disproportionné.

Il serait pertinent d'ajouter une mention de cette obligation à la fiche. Selon les conclusions de cette analyse des actions de déviation des lignes de transports en commun pourraient être mises en place afin de sécuriser le franchissement des passages à niveau. Pour rappel, l'analyse conduite dans ce cadre doit être partagée aux services de l'État (DDT).

Impact du secteur de la logistique (action n°16)

La fiche action prévoit d'accompagner les entreprises et artisans de la CAPI dans l'adaptation à la zone à faibles émissions (ZFE) de Lyon, qui concerne certains professionnels de la CAPI travaillant dans la métropole lyonnaise. Sur cette thématique il convient de rappeler que la CAPI est concernée par l'article 85 de la loi d'orientation des mobilités.

Cet article impose à la CAPI de compléter son PCAET par un plan d'actions « Air » qui doit notamment contenir une étude d'opportunité pour la mise en place d'une ZFE. Cette étude est un élément important pour permettre à la CAPI de définir une stratégie en matière de logistique. Elle pourrait conduire à la mise en place d'actions dans ce domaine, dont potentiellement la mise en place d'une ZFE dans la CAPI. Cette étude d'opportunité devra donc être prise en compte dans le cadre de l'application de l'action 16.

Conclusion

J'émet un avis favorable sur ce projet de plan de mobilité simplifié. En complément, il est recommandé que le projet de plan soit complété par les points suivants :

- La mise en place d'objectifs quantifiés et précis pour les différentes actions, qui permettront de faciliter l'évaluation du plan a posteriori ;
- Une analyse sur les itinéraires de transports en commun franchissant des passages à niveau et les solutions envisagées pour limiter ces franchissements ;
- La coordination entre le PDMs et le PCAET, avec notamment la mention de l'étude d'opportunité pour la mise en place d'une ZFE qui doit être réalisée dans le cadre de l'article 85 de la loi d'orientation des mobilités, et le cas échéant les conclusions de celle-ci.

Le préfet

Laurent PREVOST

De : ARRIGONI Fabrice <Fabrice.ARRIGONI@auvergnerhonealpes.fr>

Envoyé : vendredi 8 avril 2022 16:58

À : CAPI - mobilités 2022 <mobilites2022@capi38.fr>

Objet : RE: RAPPEL - AVIS SUR PLAN DES MOBILITES CAPI

Bonjour,

Vous trouverez ci-dessous les remarques de la région par Fiche Action :

Actions 10 et 11

- La Région Auvergne-Rhône-Alpes est AOML sur le ressort territorial de la CC des Collines du Nord Dauphiné. Cet EPCI souhaiterait améliorer les liaisons Cyclables et TC entre vos deux territoires. Il serait intéressés notamment pour réaliser une extension de la ligne A du réseau RUBAN.

Action 14

- Echanger pour une liaison vers St Exupéry.

L'antenne régionale des transports de l'Isère attire votre attention sur le fait que la ligne 1950 a été supprimée en aout 2016 faute de fréquentation. Cette ligne était dotée de 8 A/R du lundi au vendredi et 4 A/R le week end. Sur la dernière année d'exploitation, 4800 voyages ont été enregistrés pour l'aéroport soit, en moyenne, 1 usager par service. La Région pourrait vous accompagner sur une réflexion dans ce sens mais il conviendrait de calibrer l'offre aux besoins réels.

L'antenne régionale des transports de l'Isère reste à votre disposition pour toute information complémentaire

Cordialement

Fabrice ARRIGONI

Jean-Pierre Barbier
Président du Département

C.A.P.I. Courrier arrivé
Le 07 AVR. 2022
Copie
Service

Monsieur Jean Papadopulo
Président de la Communauté d'agglomération
Porte de l'Isère (CAPI)
17 avenue du Bourg
BP 90592
38 081 L'Isle-d'Abeau cedex

Grenoble, le

01 AVR. 2022

Affaire suivie par : Damien Fuhr
Direction des mobilités
Service études stratégie investissements
Téléphone : 04 76 00 32 39
DM/SES/DF/22-D024

Monsieur le Président,



Vous avez sollicité un avis du Département de l'Isère sur le projet de Plan des Mobilités (PDM), arrêté par une délibération du Conseil communautaire de la CAPI le 16 décembre 2021.

Ce document, qui vise à redéfinir et réaffirmer les ambitions de la CAPI en matière de politique de déplacements, résulte d'une démarche partenariale positive à laquelle les services du Département ont participé.

Pour atteindre l'objectif fixé d'une réduction de 30 % des émissions de gaz à effet de serre pour le secteur des transports de la CAPI à l'horizon 2030, vous avez choisi d'agir sur trois leviers : le report modal, l'optimisation de l'usage de l'automobile et l'amélioration de leurs motorisations.

Pour y parvenir, vous avez défini 4 orientations transversales et multimodales s'inscrivant en cohérence avec le projet de territoire de la CAPI, à savoir, les aménagements de voirie et des espaces publics, le développement des offres et services de mobilités actives, décarbonnées ou solidaires et inclusives, le traitement des connexions avec les territoires limitrophes et l'accompagnement vers une mobilité vertueuse.

Ces grandes orientations sont déclinées en 22 actions pour lesquelles les porteurs et partenaires ont clairement été identifiés.

Le Département de l'Isère est partenaire de plusieurs actions :

- action n°2 « Poursuivre l'aménagement d'itinéraires cyclables continus et sécurisés » ;
- action n°11 « Faciliter la pratique du vélo au-delà des limites de la CAPI » ;
- action n°15 « Accompagner le développement du réseau ferroviaire » ;
- action n°19 « Inclure et soutenir les publics fragiles ».

Le Département partage les ambitions définies qui croisent la volonté de répondre aux besoins de mobilité et les enjeux environnementaux et sociaux.

Je vous livre les observations et points de vigilance.

Tout d'abord, les actions n°2 et n°11 sont en adéquation avec la politique départementale en faveur du développement de la pratique cyclable. Celle-ci s'illustre par la Stratégie opérationnelle en faveur de la pratique cyclable (SOC) en Isère, votée en 2020 par l'Assemblée départementale, qui réaffirme l'ambition du Département en termes de développement de toutes les pratiques cyclables. Dans ce cadre, a été lancé en 2021 un Appel à manifestation d'intérêt (AMI) auquel votre collectivité a déposé 11 projets. Une délibération précisant le dispositif d'aide a été présentée à l'assemblée départementale lors de la session des 17 et 18 mars. Je reviendrai donc vers vous avec une proposition d'accompagnement financier du Département permettant l'aménagement d'itinéraires cyclables continus et sécurisés sur le territoire de la CAPI.

Mon attention a été retenue par la carte illustrant l'action n°2 du projet de Plan des Mobilités car les itinéraires identifiés comme portés par le Département (« itinéraires du Département ») ne sont pas tous des itinéraires existants ou dont la réalisation a été actée. Ils devront ainsi être confirmés par des études d'opportunité et de faisabilité et la maîtrise d'ouvrage départementale sera définie au cas par cas. Le Département souhaite que cette dénomination d'« itinéraire du Département » soit revue dans la version définitive du document et qu'un travail entre services soit engagé pour préciser les attentes sur ces itinéraires.

Par ailleurs, le Département mène des actions afin de promouvoir la pratique du vélo chez les jeunes et notamment les collégiens (savoir-rouler, accessibilité cyclable sécurisée aux établissements, etc). Ces actions pourraient être valorisées dans votre Plan des Mobilités, en particulier, dans les actions n°6 et 21.

Ensuite, concernant l'action n°15, le Département est identifié comme partenaire pour travailler à la sécurisation du passage à niveau n°18 de La Verpillière sur la RD 126. Le Département étudie, en effet, la suppression du passage à niveau et son rétablissement routier afin d'améliorer la sécurité de ce point particulièrement dangereux. Je profite de ce courrier pour réaffirmer ma préoccupation sur le sujet. D'ailleurs, j'ai récemment à nouveau attiré l'attention de Monsieur Laurent Prévost, Préfet de l'Isère, sur notre responsabilité collective si un accident se produisait, sans que nous n'ayons rien entrepris pour sa suppression rapide alors que tous les partenaires connaissent les nombreux facteurs qui, au-delà de l'importance du trafic, augmentent les risques d'accident grave à cet endroit. Le soutien de la CAPI est capital pour la bonne avancée du projet.

Concernant l'action n°19, le Département est pleinement impliqué dans le cadre de ses compétences sociales, que ce soit en faveur des publics autant en insertion qu'en perte d'autonomie. La gestion de la mobilité est donc intégrée dans le schéma de l'autonomie en cours d'élaboration et en application de la loi d'orientation des mobilités, le Département engage un plan de mobilités solidaires, qu'il doit copiloter avec la Région et les autorités organisatrices de mobilité (AOM). Un travail partenarial s'organise autour de cette thématique. Je profite de ce message pour souligner la collaboration étroite entre le Département et la CAPI afin de favoriser l'insertion vers l'emploi notamment en s'appuyant sur le PDIE en cours d'élaboration et le PLIE que vous portez.

Pour conclure, j'ai le plaisir de vous annoncer que le Département émet un avis favorable au projet de Plan des Mobilités de la CAPI, et je vous remercie par avance de la prise en compte des remarques ci-dessus dans le document définitif.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.



Jean-Pierre Barbier

**DÉPARTEMENT DU
 RHÔNE**

**ARRONDISSEMENT
 DE LYON**

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**ÉTABLISSEMENT PUBLIC
 SYTRAL Mobilités**

**DELIBERATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
 Séance du 7 avril 2022**

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance: 38

Date de convocation du Conseil : 31 mars 2022

Président : Bruno BERNARD

Secrétaire élu : Monsieur Matthieu VIEIRA

N° 22.035

Objet : Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère – Avis sur le projet

L'an deux mille vingt-deux, le sept du mois d'avril à 14h00, les membres de l'Autorité Organisatrice des Mobilités des Territoires Lyonnais (AOMTL), se sont réunis, en Salle du Conseil d'Administration du SYTRAL Mobilités, 21 boulevard Marius Vivier-Merle Lyon 3^{ème} conformément à la convocation qui leur a été faite par Monsieur Bruno BERNARD, Président.

Droit de vote	Membres du Conseil en exercice		Présent	Absent	Procuration à
3	DEBU	Raphaël		X	
3	MAIRE	Michael	X		
2	BAGHDASSARIAN	Patrick	X		
3	BAGNON	Fabien		X	BERNARD Bruno
1	BERNARD	Bruno	X		
3	BOFFET	Laurence	X		
3	BRUNEL VIEIRA	Vinciane	X		
3	BURRICAND	Marie-Christine		X	
2	CHAMBE	Régis	X		
2	CHAVEROT	Virginie	X		
1	CHONE	Jean-Philippe		X	VALERO Daniel
3	COLLIN	Blandine	X		
2	GAUQUELIN	Françoise	X		
3	DALBY	Hugo	X		
2	DOGANEL	Izzet		X	
3	LAGARDE	Caroline	X		
3	EDERY	Michèle	X		
3	FRETY	Laurence	X		
3	GEOFFROY	Hélène		X	
3	GEORGEL	Nadine	X		
3	GIROMAGNY	Véronique	X		
3	KOHLHAAS	Jean-Charles	X		
3	LONGUEVAL	Jean-Michel	X		
3	LUNGENSTRASS	Valentin	X		
2	MALOSSE	Daniel	X		
2	MEUNIER	Philippe	X		
3	MONOT	Vincent	X		
1	OUTREBON	Pascal	X		
3	PERCET	Joëlle		X	KOHLHAAS Jean-Charles
3	POPOFF	Sophia	X		

3	PORTIER	Alexandre		X	RONZIERE Pascal
1	RONZIERE	Pascal	X		
3	TEYSSIER	Marie-Pierre	X		
2	VALERO	Daniel	X		
3	VAN STYVENDAEL	Cédric	X		
3	VERCHERE	Patrice		X	RONZIERE Pascal
3	VESSILLER	Béatrice	X		
3	VIEIRA	Matthieu	X		

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION,

VU le rapport par lequel Monsieur le Président expose ce qui suit :

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) redéfinit les outils juridiques qui permettent la construction et la mise en œuvre d'une politique de mobilité locale en fonction des besoins de chaque territoire. En dehors de l'Île de France et du périmètre de l'AOMTL, la planification locale de la mobilité s'organise ainsi au moyen de deux outils complémentaires :

- le plan de mobilité (PdM), ex-plan de déplacements urbains (PDU), qui concernent notamment les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dont le ressort territorial est situé dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants,
- le plan de mobilité simplifié (PdMS), qui est conçu comme un outil simple et agile pour les territoires moins denses tels que les villes moyennes et les territoires ruraux.

Comme son nom l'indique, le cadre juridique du Plan de Mobilité Simplifié est moins contraignant que pour un Plan de Mobilité afin de permettre une souplesse dans son élaboration et une grande adaptabilité aux spécificités de chaque territoire.

Pour mémoire, de par la loi, l'AOMTL doit quant à elle élaborer un PdM à l'échelle de son ressort territorial. Chaque AOM membre pourra élaborer un Plan Local de Mobilité (PLM) qui détaille et précise le PdM sur son territoire. La Métropole de Lyon et la CAVBS ont l'obligation d'élaborer un PLM.

Après son Plan de Déplacements Urbains de 2010, la CAPI a donc engagé l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié, afin de mieux prendre en compte les évolutions passées et à venir sur son territoire. Ainsi, sa population devrait atteindre 130 000 habitants en 2030, contre 107 000 habitants en 2017. Ceci pourrait se traduire, sans modifications des comportements de mobilité, par 12 000 voitures supplémentaires circulant sur le territoire, soit 32 000 déplacements automobiles supplémentaires par jour. L'impact sur les émissions polluantes, la consommation de foncier et la congestion serait donc important.

Réalisé courant 2020, le diagnostic a conduit à la mise en exergue de quatre défis : climatique, d'organisation socio-économique du territoire, d'inclusion et de gouvernance. Les travaux menés en 2021, alimentés par des groupes de travail partenariaux et des panels citoyens, ont permis l'élaboration d'un plan constitué de 22 actions, organisé autour de quatre orientations :

- Aménager la voirie et les espaces publics pour faciliter les déplacements au quotidien,
- Développer les offres des services de mobilités actives, décarbonées et solidaires,
- Mener une politique de mobilité au-delà des limites administratives de la CAPI,
- Accompagner les habitants et les acteurs de la CAPI vers une mobilité vertueuse et inclusive

Les objectifs et les actions proposés dans le document sont tout à fait cohérents avec ceux portés par l'AOMTL sur son territoire. Le levier de l'espace public est utilisé afin de donner plus de place aux modes alternatifs ainsi que de réguler l'usage de l'automobile. Le développement de l'intermodalité et le renforcement des transports collectifs sont déclinés dans plusieurs actions. Le Plan traite également des enjeux de desserte des zones d'activités du territoire et des enjeux de connexions avec les territoires voisins notamment par le biais du développement du covoiturage.

APRES ECHANGES DE VUES,

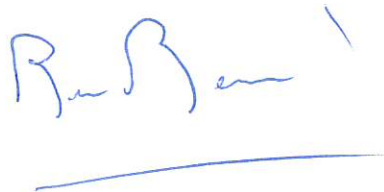
Présents :	30
Pouvoirs :	5
Ne prend pas part au vote (NPPV)	0
Nombre de votants	35
Abstentions	-
Total Suffrages exprimés	
Dont « Contre » :	0
Dont « Pour » :	89

DECIDE : à l'unanimité des suffrages exprimés

- D'émettre un avis favorable sur le projet de Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère

Le Président

Bruno BERNARD

*Affiché le :**Télétransmis en Préfecture le :*

De: CHARMETANT Thibaud <thibaud.charmetant@valsduauphine.fr>
Envoyé: vendredi 8 avril 2022 16:25
À: CAPI - mobilités 2022
Objet: Avis sur plan des mobilités CAPI

Bonjour,

Les Vals du Dauphiné sont en accord avec la stratégie émise dans ce plan des mobilités. Il semble cohérent et ambitieux.

Toutefois, les VDD souhaiterait renforcer les liens avec la CAPI dans ce domaine et notamment autour du vélo. Nous allons prochainement réaliser notre schéma directeur vélo et la CAPI va réviser le sien. Il serait donc opportun de se concerter sur les possibles connexions entre les deux territoires.

Cordialement.

Thibaud CHARMETANT

Chargé des Mobilités Durables
Poste 362 - T. 06 35 42 08 69



Communauté de communes Les Vals du Dauphiné

22 rue de l'Hôtel de Ville - BP90077
38353 LA TOUR DU PIN CEDEX
www.valsdudauphine.fr



Les Vals du Dauphiné, une collectivité responsable
Pensez environnement. N'imprimez ce mail que si c'est nécessaire.



Communauté d'Agglomération Porte de
l'Isère (CAPI)
Jean Papadopulo
Président
17, avenue du Bourg - BP 90592
38081 l'Isle d'Abeau cedex

● ● ● ●
Objet : Plan Des Mobilités de la CAPI

Dossier suivi par : Cédric Le Jeune
Directeur Général Adjoint - pôle environnement, transitions écologiques, cycles de l'eau, mobilités
06.74.59.67.40. : cedric.lejeune@balconsdudauphine.fr

Arandon-Passins, le 8 avril 2022

Monsieur le président,

Par mail du 11 janvier 2022 vous nous sollicitez pour émettre un avis sur le Plan Des Mobilités que vous avez élaboré et arrêté en conseil communautaire le 16 décembre 2021.

Votre Plan Des Mobilités vise à répondre à quatre défis (climatique et environnemental, organisation territoriale, inclusion, et gouvernance) et quatre orientations transversales déclinées en vingt-deux actions. Le diagnostic de votre Plan des Mobilités souligne des problématiques et enjeux qui sont pour partie conjoints avec les nôtres, ce qui nécessitera une collaboration avec notre territoire. La communauté de communes des Balcons du Dauphiné a fait le choix délibéré de prendre la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité locale en juillet 2021 afin de pouvoir porter sa stratégie et agir en collaboration avec les territoires voisins sur les leviers identifiés.

Nous partageons vos orientations relatives à une diminution de l'usage de la voiture individuelle et donc le report de du plus grand nombre de déplacements vers des modes actifs ou collectifs.

A ce titre, nous partageons la nécessité de faciliter le rabattement vers les gares de votre territoire en modes actifs et collectifs (orientation n°2 – action 7). En effet, 60 % des actifs travaillent en dehors du territoire des Balcons du Dauphiné, nécessitant parfois l'utilisation des transports en commun tel que le train.

Nous partageons également les enjeux de facilitation des connexions avec les territoires voisins, par le développement d'aménagements cyclables continus et sécurisés permettant de relier nos territoires (orientation n°1 – action 2 et orientation n°3 – action 11). Un projet de liaison entre les voies cyclables de nos deux territoires a d'ailleurs débuté dans ce sens afin de développer l'usage touristique et quotidien entre Saint-Savin et la voie verte Crémieu-Arandon.

Le projet de liaison cyclable porté par le département de l'Isère entre la Verpillière et Frontonas sera également un sujet de collaboration.

Toujours dans l'optique d'une réduction du nombre de voitures, vous proposez de faciliter les connexions avec les territoires voisins en favorisant le covoiturage (orientation n°3 – action 13) par la création de parkings de covoiturage et l'expérimentation de lignes de covoiturage dynamique. Etant donné le flux important de véhicules circulant sur la D522 une réflexion pourrait être menée sur la pertinence de déployer une expérimentation sur cet axe.

L'orientation n°2 – action 10 vise à améliorer l'attractivité du réseau de bus RUBAN pour notamment augmenter et diversifier les usages, et renforcer l'intermodalité. La ligne 23 du réseau de bus RUBAN

arrive aux portes de notre territoire sur la commune de Saint-Savin. Dans l'objectif d'améliorer la connexion de nos territoires une réflexion pourrait être envisagée pour permettre l'usage de cette ligne par les habitants des Balcons du Dauphiné.

Nous partageons les mêmes réflexions sur d'autres sujets comme l'accompagnement des habitants et acteurs vers une mobilité vertueuse et inclusive afin de garantir le droit à la mobilité pour tous (orientation n°4 – action 19), et défendre la mobilité comme un vecteur d'insertion et de lien social.

Enfin, les sujets de coopération se multiplieront dans les prochains mois, notre territoire prévoyant également la mise en place prochaine d'un plan des mobilités comprenant un volet mobilités actives. Nous ne manquerons pas de vous solliciter afin de construire ensemble notre stratégie mobilité.

Les enjeux de mobilités dépassent le seul cadre d'action de la CAPI mais également des Balcons du Dauphiné. C'est pourquoi la mise en œuvre d'instances d'échange entre acteurs est indispensable pour garantir la réussite des projets. Notre association réciproque à nos comités des partenaires respectifs pourrait en faire partie. Les Balcons du Dauphiné étant territoire limitrophe à la CAPI, nous veillerons à la poursuite du partenariat déjà engagé entre nos territoires afin de mener une politique de mobilités cohérente et concertée, de faciliter les déplacements et promouvoir des pratiques plus vertueuses.

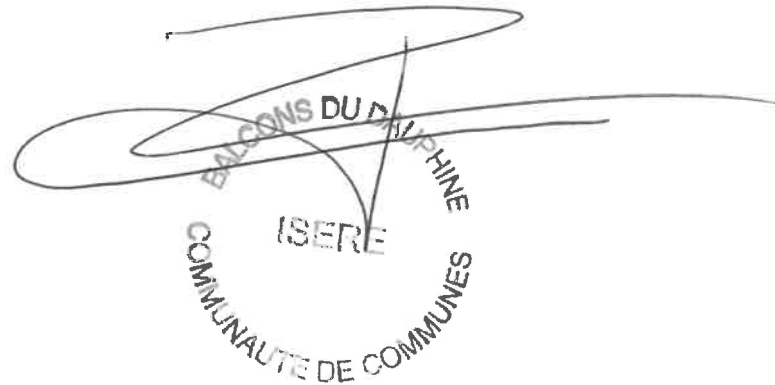
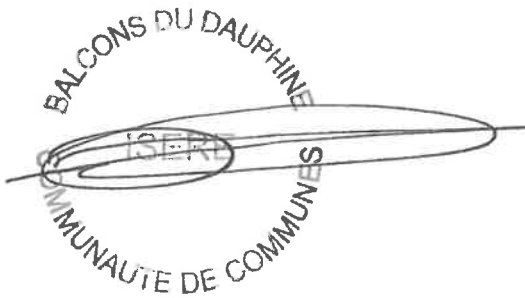
Par ailleurs, la direction de l'environnement, de la transition écologique, des cycles de l'eau et des mobilités est en cours de structuration avec le recrutement d'un(e) directeur(rice) des mobilités qui aura en charge la mise en œuvre de la stratégie mobilité et le suivi des projets.

Nous vous félicitons pour l'élaboration de votre Plan Des Mobilités et émettons un avis favorable quant à ses orientations et propositions d'actions.

Nous vous prions de recevoir, monsieur le président, nos sincères salutations.

Jean-Yves Brenier
président

Alexandre Bolleau
vice-président en charge des mobilités, du
développement numérique et de
l'adaptation aux mutations actuelles



Bourgoin-Jallieu, le 4 avril 2022

Monsieur Vincent CHRIQUI
1^{er} Vice-président de la CAPI
en charge des mobilités
Communauté d'agglomération
Porte de l'Isère
17 avenue du Bourg - BP90592
38081 L'Isle d'Abeau Cedex

Dossier suivi par : Marie Christine EVRARD - mc.evrard@scot-nordisere.fr

Objet : Avis - Plan des mobilités de la CAPI

Monsieur le Vice-président,

J'ai bien reçu pour consultation, le projet de Plan de Mobilité Simplifié de la CAPI, au sens de l'article L1214-36-1 du Code des transports et je vous en remercie.

En premier lieu, les élus du Bureau et moi-même souhaitent souligner l'importance de la démarche volontaire engagée par la CAPI, suite au Plan de Déplacement Urbain de 2010, de réaliser un Plan de Mobilité Simplifiée. Cette volonté souligne bien l'intérêt que porte la CAPI aux enjeux de mobilités du territoire et ne peut que conforter sa compétence sur cette question.

Si la loi ne fait pas obligation au Plan de Mobilité Simplifié d'être compatible avec le SCoT, c'est néanmoins en référence à ses principales orientations, que se fondent les remarques présentées ci-après, suite à l'examen attentif de votre projet qui a eu lieu en Bureau syndical du 29 mars dernier.

Comme cela est rappelé dans votre document, les perspectives de développement et de croissance démographique du Nord-Isère à l'horizon 2030 engendreront une augmentation des besoins de déplacement, avec un risque souligné dans le SCoT, d'effet de saturation sur des axes déjà très fréquentés et notamment les RD 1006, RD 522, RD1085 et RD 518.

La CAPI étant la seule Autorité Organisatrice des Mobilités sur le territoire du SCoT, les actions du Plan des mobilités sont primordiales pour la mise en œuvre des orientations du SCoT, notamment sur les enjeux suivants :

- Développer les alternatives à la voiture individuelle en donnant la priorité aux modes de transport collectif, aux modes actifs et au covoiturage par rapport à la voiture individuelle.
- Compléter l'offre de transports régionaux et faciliter le rabattement vers les gares
- Engager la transition énergétique du territoire.

Comme le syndicat mixte l'a évoqué dans sa contribution du 18 juin 2021, l'autoroute a un rôle central sur le territoire et notamment pour contribuer à désengorger les routes secondaires. Dans ce contexte, une initiative peut être prise pour solliciter la gratuité du tronçon d'autoroute de la vallée urbaine et limiter la vitesse. Une réflexion peut également être engagée pour inciter à l'organisation de covoiturage avec des bus qui auraient leur propre voie et qui pourraient récupérer les personnes sur les aires d'autoroutes.



Le Plan des mobilités traduit bien, la volonté de la CAPI de mettre en œuvre une politique de mobilité locale avec un caractère davantage opérationnel. A ce titre, ce projet a l'avantage de proposer des solutions concrètes, mais permet moins d'afficher une dimension prospective plus ambitieuse de structurer une offre de déplacement durable, en lien avec l'aménagement du territoire. Bien que juridiquement indépendant et n'ayant pas de caractère opposable, le Plan des mobilités pourrait cependant, davantage s'affirmer comme le volet mobilité des politiques locales.

Ainsi le Plan des mobilités pourrait mettre en perspective les enjeux de la mobilité avec les outils des documents d'urbanisme locaux, ce qui faciliterait la mise en oeuvre de certaines actions.

Le Plan des mobilités pourrait par exemple rappeler que le Code de l'Urbanisme dote les PLU des leviers suivants :

- >> *Outils liés à la gestion du stationnement (règlement R151-44 et suivants)*
- >> *Emplacements réservés pour les modes doux et actifs, élargissement de voirie...*
- >> *En lien avec le tracé d'une future ligne de BHNS : les PLU peuvent délimiter des secteurs à proximité des transports collectifs, existants ou programmés, à l'intérieur desquels est imposée une densité minimale de constructions (art. L. 151-26)*
- >> *Possibilité d'élaborer une OAP mobilité (possibilité de traiter l'ensemble des mobilités, d'articuler urbanisme et déplacements, l'énergie...)*
- >> *Favoriser la marche par le réaménagement et la végétalisation des espaces publics : les OAP sectorielles ou OAP sur une centralité peuvent contribuer à cet objectif.*

Par ailleurs, dans le cadre de l'élaboration du Plan des mobilités, le syndicat mixte souhaite souligner l'intérêt d'avoir associé les intercommunalités voisines de la CAPI.

Cette volonté de travailler de façon partenariale pour réfléchir et proposer des solutions aux questions de mobilités quotidiennes, qui font fi des limites administratives, va dans le sens du souhait du syndicat mixte, de voir à cette échelle, s'organiser une gouvernance permettant de construire une réflexion stratégique partagée entre intercommunalités, et favorable à la mise en place d'actions cohérentes et complémentaires notamment en matière de modes actifs ou de transport collectif.

En dernier lieu, vous trouverez en annexe de ce courrier, une série de remarques que vous pourriez prendre en compte, qui portent sur des actions précises du Plan des mobilités, dans l'objectif de les conforter ou de les renforcer.

Souhaitant que cet avis puisse enrichir votre projet, je vous prie d'agréer, Monsieur le Vice-président l'expression de mes salutations distinguées.

et P3, Pur cordiales.

Le Président



Jean-Paul BONNETAIN

ANNEXE

- Le réseau Ruban a fait l'objet de nombreuses améliorations depuis une dizaine d'années, dans cette dynamique le syndicat mixte souhaite souligner l'intérêt de la mise en place d'une ligne de TC performant, assurant une desserte optimale des principaux pôles urbains de la CAPI et une bonne connexion avec les parkings relais. La nouvelle DSP peut être l'occasion de travailler sur cet objectif. Le PDM pourrait rappeler la réflexion et l'étude en cours par le Cerema sur la mise en place d'un BHNS sur la RD1006, comme cela a été indiqué par la CAPI dans le CR du 19/11/2021.

- Concernant le stationnement, le Plan des mobilités pourrait rappeler la prescription suivante du DOO du SCoT qui vise à inciter à la création de parking en souterrain ou en super-structure pour les programmes de construction de taille > à 10 000 m² de SDP et recevant du public et la mutualisation des parkings existants.

- L'action n° 15 - Accompagner le développement du réseau ferroviaire pointe notamment les mesures de protection et d'insertion de la nouvelle ligne Lyon-Turin en matière d'environnement et de paysage. Il pourrait s'agir de compléter cet aspect en rappelant l'importance également de s'assurer de la protection des habitations.

- L'action 16 sur la logistique mêle à la fois les flux liés à la logistique d'ampleur en lien avec le Parc International de Chesnes et la problématique de la logistique urbaine qui concerne le transport des marchandises au sein des villes. Deux fiches distinctes permettraient d'étoffer les pistes de réflexion et actions sur la logistique urbaine à l'échelle de la CAPI en fléchant par exemple la réalisation d'un état des lieux (aires de livraison, fonctionnement/gestion, circulation, stationnement....), la réflexion sur un schéma de logistique urbaine, lien à faire sur le foncier avec les documents d'urbanisme.

DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL N°2022-20-02 DU 28 MARS 2022

L'An deux mille vingt-deux, le 28 mars,

Le Conseil Municipal, dûment convoqué, le 22 mars, conformément aux articles L 2121-7, L 2121-10 et L 2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales, s'est réuni à la salle Daniel Balavoine, sous la présidence de Monsieur Patrick NICOLE-WILLIAMS, Maire.

Nombre de Conseillers Municipaux en exercice : 33

Nombre de Conseillers Municipaux présents : 29

Nombre de Conseillers Municipaux absents représentés : 4

Nombre de Conseillers Municipaux excusés : 0

Nombre de Conseillers Municipaux absents : 0

PRESENTS : Mmes et MM. P. NICOLE-WILLIAMS, C. GUETAT, C. KOPFERSCHMITT, J. DOS SANTOS, D. PENOT, J-C. DURA, M. LORIOT-CARNIS, Y. TOUYERAS, N. GUSTO, R. MESLEM, G. GENTHON, M. FAYET, J. GUILLERMINET, C. GAMBIER-ORTIZ, M. GUENNOUN, Z. MAZARI, L. DI SANTO, B. LOUKILI SENHAJI, M. TUNCA, H. KHETTAB, J. GAGET, A. CROS, E. JOUVE DE GUIBERT, J-N. SALMON, A. SAGIROGLU, C. DUMOULIN, B. JAN, L. NASSISI, A.V. MITTENDORFER

ABSENTS REPRESENTES :

M. LOMBARD pouvoir à C. GAMBIER-ORTIZ

L. GRONDIN pouvoir à C. GUETAT

K. HALLOUL pouvoir à C. DUMOULIN

A. VERJUS pouvoir à J-N. SALMON

OBJET : PLAN DES MOBILITES DE LA CAPI – AVIS DE LA COMMUNE

En 2020, la CAPI a souhaité mettre à profit le nouveau cadre proposé par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 en initiant la réalisation d'un plan des mobilités simplifié. Dix ans auparavant, l'intercommunalité s'était déjà dotée d'une feuille de route en matière de déplacements. Avec une population et des emplois en forte croissance, générant une mobilité accrue, et dans un contexte marqué par l'accentuation des enjeux environnementaux et économiques des transports, les élus ont souhaité redéfinir la stratégie en matière de mobilité.

Pour mener à bien cette démarche, la CAPI a souhaité bénéficier d'un double accompagnement : celui de l'agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise et celui du Cerema Centre-Est. L'agence d'urbanisme, très investie sur le territoire de la CAPI, a réalisé le bilan du précédent plan de déplacements urbains et endossé le rôle de chef de projet pour l'élaboration du nouveau document. Le Cerema est intervenu pour conseiller l'intercommunalité sur la méthodologie globale de la démarche et tout particulièrement sur la concertation et le travail partenarial.

Il s'agit pour l'intercommunalité de répondre aux nouveaux défis qui se posent à elle en matière de politiques de mobilité :

- Le défi climatique et environnemental, puisque le secteur des transports représentait 42 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) du territoire de la CAPI en 2016. Le Plan Climat-Air-Energie territorial (PCAET) élaboré en 2019 fixe une réduction de ces émissions liées au transport de près de 30 % à horizon 2030 : il importait donc que le Plan des mobilités définisse un cadre d'actions permettant d'atteindre cet objectif ;
- Le défi territorial, puisque le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Nord-Isère projette de conforter la structuration multipolaire du territoire et de renforcer son attractivité économique. Le Plan des mobilités vise par conséquent à favoriser la desserte des polarités

DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL
N°2022-20-02 DU 28 MARS 2022

urbaines et à garantir l'accessibilité des zones d'emplois par les solutions alternatives à l'automobile ;

- Le défi de l'inclusion, sachant que comme partout un nombre croissant de ménages se trouve en situation de vulnérabilité économique du fait des coûts de la mobilité quotidienne. Le Plan des mobilités entend réduire les inégalités d'accès à la mobilité des habitants de son territoire;
- Le défi de la gouvernance et du partenariat, puisque les déplacements des habitants et des salariés échappent aux limites institutionnelles. Les politiques de mobilité de la CAPI doivent donc plus que jamais être conçues en lien avec les autorités organisatrices voisines, avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes, également autorité organisatrice et chef de file des mobilités à l'échelle régionale, avec le syndicat des mobilités des territoires de l'aire métropolitaine lyonnaise et avec le Département de l'Isère, gestionnaire des voiries structurantes du territoire.

La CAPI a décidé d'inscrire l'élaboration de son plan des mobilités dans une dynamique partenariale et concertée.

Celle-ci a reposé notamment sur l'organisation de groupes de travail mêlant techniciens des collectivités, représentants des principaux partenaires institutionnels et membres des associations locales.

Cette démarche a également été ouverte à la société civile, complétée par les apports du Panel citoyen, groupe constitué de 40 habitants du territoire (les 22 communes sont représentées) et illustrant une diversité des âges et des situations socio-professionnelles. Il a été consulté à deux reprises : une première fois pour échanger sur les pratiques de déplacements de ses membres et une seconde fois sur les évolutions leur paraissant souhaitables.

Les apports de ces différentes instances de travail partenarial et de concertation ont été synthétisés et approfondis avec les élus pour définir et valider la stratégie du document, et avec les techniciens des différents services pour finaliser le plan d'actions.

Le projet de plan des mobilités a été arrêté le 16 décembre 2021 par le conseil communautaire. Il est aujourd'hui soumis à la consultation formelle des différents partenaires, et pour la commune cette consultation passe par le Conseil Municipal qui doit rendre un avis.

Ces démarches permettront d'enrichir ce document avant son approbation prévue en juin 2022. Il constituera alors le document de référence des politiques de mobilité de la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère.

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le courrier de la CAPI en date du 7 janvier 2022 présentant le Plan des Mobilités et sollicitant l'avis de la commune de Villefontaine,

Vu l'avis favorable de la Commission Enjeux environnementaux du 9 mars 2022,

Accusé de réception en préfecture 038-213805534-20220328-2022-20-02-DE Date de télétransmission : 06/04/2022 Date de réception préfecture : 06/04/2022

DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL
N°2022-20-02 DU 28 MARS 2022

Le **CONSEIL MUNICIPAL**, après avoir délibéré à l'unanimité,

EMET un avis favorable au Plan des Mobilités proposé par la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère, accompagné des remarques formulées lors de la séance :

- Pour faire suite au flux croissant des poids-lourds, leur stationnement doit être développé. Les poids-lourds sont également manquants dans le développement des véhicules propres annoncé dans le Plan des Mobilités.
- Il faut valoriser et favoriser le covoiturage sur tout le territoire que ce soit en mode classique le long de l'A43 ou en inter-entreprises, et impulser le développement des plans de déplacements d'entreprise et plans de déplacement d'administration.
- Dans l'accompagnement des habitants sur leurs mobilités, il convient de :
 - S'interroger sur la mise en place d'une subvention à géométrie variable selon la typologie et la topographie de communes.
 - Mettre en place un abonnement famille dans les transports en commun en le dissociant de la tarification sociale.
 - Prendre en compte la situation des collégiens et lycéens, oubliés dans le déploiement des transports en commun, hors trajet scolaire. Les lignes sont très accès scolaires au détriment des autres usages (travail, loisirs).
- La mise en œuvre d'un couloir de bus sur le territoire CAPI ne semble pas adaptée.
- Demande de gratuité de la portion autoroutière sur le territoire de l'agglomération.
- Constat de la sous-utilisation du parking de co-voiturage, isolé et non desservi par les transports en commun.
- Demande d'un développement des transports en commun plus propres à l'échelle du territoire.

AUTORISE Monsieur le Maire ou son représentant à signer tous les documents nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir, devant le Tribunal Administratif de Grenoble, dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat.

FAIT ET DELIBERE A VILLEFONTAINE

Le 28 mars 2022

Pour extrait certifié conforme,

Certifié exécutoire compte tenu de :

- la transmission en Sous-Préfecture le 06/04/2022
- l'affichage le 06/04/2022



Le Maire,

Patrick NICOLE-WILLIAMS

Accusé de réception en préfecture
038-213805534-20220328-2022-20-02-DE
Date de télétransmission : 06/04/2022
Date de réception préfecture : 06/04/2022

Avis de la Ville sur le Plan des Mobilités simplifié (PdMs) de la CAPI

Remarques générales :

Le Plan des Mobilités simplifié de la CAPI a été élaboré autour de 4 orientations stratégiques traduisant une volonté de développer l'attractivité des transports en commun, de favoriser les déplacements des modes actifs et de manière plus générale de proposer des alternatives à l'autosolisme.

Cette politique rejoint notre vision de l'urgence à modifier les pratiques de déplacement sur notre territoire pour entre autres préserver la qualité de l'air et la santé de nos concitoyens et agir contre le dérèglement climatique. Changer les mentalités peut toutefois prendre plusieurs années, notamment dans les espaces où la voiture individuelle prédomine. C'est pourquoi ce défi doit être relevé par tous les acteurs concernés ; **le partenariat CAPI / communes est donc primordial.**

Pour accélérer la mise en œuvre de ce volet Mobilité dans la transition écologique, le PdMs propose 22 actions variées déclinant les orientations stratégiques, avec pour chacune d'elles, des objectifs visés et des indicateurs de suivi. **Chiffrer ces objectifs, se fixer des seuils à atteindre** permettrait de donner encore plus d'ambition à ce plan. Il ne s'agit pas par là de contraindre les acteurs mais de les stimuler **en leur montrant les effets bénéfiques des actions mises en place sur le cadre de vie.** **Un accompagnement financier de la CAPI** dans la mise en œuvre des actions que les communes doivent porter constituerait pour certaines une motivation indéniable à s'inscrire dans la démarche intercommunale, et pour d'autres un encouragement précieux à poursuivre la concrétisation de leur politique.

Depuis juillet 2020, la Ville de l'Isle d'Abeau a déjà mis en place des actions proposées dans le présent PdM : instauration de zones apaisées, piétonnisation des abords d'un groupe scolaire, aménagements en faveur des cyclistes, amélioration de l'accessibilité des espaces publics, remboursement de la consigne vélo aux usagers du train... La tâche est ardue dans une ville qui a été bâtie pour l'automobile ; la résistance au changement est plus ou moins marquée selon les quartiers mais l'adhésion de la population aux mesures mises en place finit par se faire au fil des semaines.

Nous formulons ci-après des points de vigilance et / ou pistes d'amélioration pour certaines actions :

Action 1 : aménager les espaces publics pour favoriser la marche

Les aménagements en faveur des piétons doivent bien entendu être conformes à la réglementation relative à l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap. Toutefois ils ne doivent pas se limiter à l'application des prescriptions minimales : le confort des piétons passe également par

des cheminements larges, pouvant accueillir les flux de piétons sans que ceux-ci soient obligés de marcher sur la chaussée (cas fréquents aux abords des gares par exemple, sur les ouvrages d'art, etc.).

L'association des personnes en situation de handicap aux différents projets est donc essentielle et **le travail avec la commission intercommunale accessibilité (CIA) est incontournable.**

Un des indicateurs de suivi de cette action est le nombre de déplacements à pied sur la voie verte de la Bourbre. Le motif prédominant de fréquentation de cet aménagement par les piétons semble être le loisir, les déplacements « utilitaires » se faisant à vélo compte tenu de la distance entre les zones urbanisées. Les données qui pourraient en conséquence être recueillies pourraient ne pas être représentatives de la pratique de la marche sur le territoire ; des comptages sur des itinéraires piétons structurants dans les centralités constitueraient une base de communication pour inciter au report modal. Par exemple, des compteurs « modes actifs » visibles par les automobilistes, tel celui placé à l'entrée du Tunnel Modes Doux de la Croix Rousse à Lyon, sont des dispositifs pouvant contribuer au changement de mentalités.

Action 2 : poursuivre l'aménagement d'itinéraires cyclables continus et sécurisés

Cette action prévoit notamment le traitement « des coupures liées principalement au franchissement des routes départementales à fort trafic ». **Il conviendrait d'ajouter à ces axes l'autoroute A43 et la voie ferrée qui traversent notre territoire.** Des agrafes cyclables et piétonnes sont nécessaires pour franchir ces infrastructures.

Par ailleurs, **le développement des itinéraires sécurisés et confortables doit se faire concomitamment à l'apaisement des vitesses de la circulation motorisée**, action relevant de la compétence communale. Le partenariat CAPI / communes est donc essentiel.

Enfin, le maillage cyclable du territoire doit permettre la **pratique du vélo quel que soit le relief.**

Action 3 : mener une politique de stationnement pour réguler la place de la voiture

Le levier du stationnement doit effectivement être actionné pour inciter à l'utilisation de modes de transports plus vertueux et pour (re)donner les espaces publics aux piétons, aux cyclistes et aux habitants. A cet effet, la conversion des places de stationnement situées en amont des passages piétons, qui relève d'une obligation réglementaire d'ici 2026, peut être l'occasion d'investir cet espace libéré pour d'autres usages. **Le stationnement vélo est une possibilité aux endroits où il est pertinent**, c'est-à-dire à proximité des équipements, services et commerces ; les espaces moins fréquentés par les cyclistes peuvent être dédiés à d'autres fins : séjour, végétalisation, etc.

Une déclinaison de cette action porte sur l'encouragement de l'intermodalité. Une attention sera notamment accordée pour que « le stationnement automobile ne soit pas surdimensionné pour favoriser le rabattement en modes actifs et collectifs ». **L'accès aux parkings relais pour les modes**

actifs via des itinéraires sécurisés, confortables et lisibles est donc primordial, tout comme des stationnements pour les vélos en nombre suffisant.

Action 5 : aménager la voirie pour favoriser les transports en commun

Il est prévu d'équiper « **les principaux arrêts** » de QR code d'information et / ou de panneaux d'information en temps réel. Sur quels critères sont définis ces arrêts dits « principaux » ?

Par ailleurs, il est indiqué que les arrêts seraient équipés de bancs ou de mobilier assis-debout lorsque cela est pertinent. Pour inciter l'usage des transports en commun, il nous apparaît indispensable **d'équiper systématiquement chaque arrêt d'un mobilier de repos ainsi que d'une poubelle.**

Enfin cette action prévoit le réaménagement des **gares routières**. Il conviendrait de localiser celles-ci sur la carte détaillant les principes de l'action.

Action 7 : faciliter le rabattement vers les gares en modes actifs et collectifs

Un des volets de l'action consiste à réglementer le **stationnement automobile aux abords des gares**. Il conviendrait de préciser clairement quelle entité porte cette action. La police du stationnement est, nous semble-t-il, une compétence communale.

Par ailleurs, il conviendrait, dans la sous-action portant sur l'aménagement des quartiers de gare, de **ne pas omettre la ZAC de la gare de l'Isle d'Abeau**. La Ville travaille actuellement au développement de cette zone, et le soutien de ce projet par la CAPI est nécessaire.

Action 13 : faciliter les connexions vers les territoires voisins en favorisant le covoiturage

Le covoiturage dynamique Lane est une offre de mobilité qui séduit au fil du temps de plus en plus d'utilisateurs.

Nous souhaitons proposer une station Lane sur notre Ville, sur le parking servant au covoiturage, situé à proximité de l'arrêt de bus « IdA Centre commercial ». Sa localisation est stratégique puisqu'elle permet tant aux habitants du quartier politique de la ville tout proche ainsi qu'à ceux de l'intercommunalité voisine des Balcons du Dauphiné d'avoir accès à ce service. Le partenariat avec la CAPI est essentiel pour la réussite de ce projet.

Action 15 : accompagner le développement du réseau ferroviaire

La Ville de l'Isle d'Abeau est une des communes de la CAPI la plus impactée par **la ligne Lyon-Turin**. Les espaces naturels doivent effectivement être préservés, tel que spécifié dans le PdM. Il convient également de **préserver la population des différentes nuisances (sonores, visuelles)** que cette

infrastructure et les modifications de voiries liées (RD208 entrée Nord de la CAPI) vont générer et veiller à ce que des protections soient mises en place pour réduire leurs effets.

Action 16 : accompagner le secteur du transport et de la logistique

Pour encourager les déplacements pendulaires vertueux, les liaisons piétonnes **entre le Parc international de Chesnes et la gare de St Quentin Fallavier**, mais **également les liaisons cyclables**, doivent être sécurisées et jalonnées.

Action 18 : innover pour faciliter les mobilités grâce aux outils numériques

Si le numérique peut effectivement être un levier de facilitation pour les personnes qui sont familières les nouvelles technologies, il convient de proposer également des alternatives accessibles à tous, tant d'un point de vue de l'utilisation (difficile notamment pour les seniors par exemple) que de celui du coût de l'abonnement (mobile, internet...) - le diagnostic du PdM pointe bien la pauvreté d'une partie de la population.

Action 19 : inclure et soutenir les publics fragiles

Cette action prévoit des **aides financières au passage du permis de conduire** pour les personnes précaires, mais n'indique pas l'entité porteuse de ce financement. Ce point nécessite d'être clarifié dès à présent.

Action 20 : renforcer la sécurité dans les transports en commun et les espaces publics

Nous portons à votre connaissance l'existence d'un **Conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance** depuis juin 2021 à l'Isle d'Abeau. Le PdM ne mentionne cette instance que pour les villes de Bourgoin-Jallieu et Villefontaine.

Par ailleurs, l'action prévoit **un renforcement de la présence de la police municipale**. Les effectifs lilôts ne sont aujourd'hui pas dimensionnés pour assurer cette mission.

La sécurité dans les gares est également un point important. Pour réduire le sentiment d'insécurité chez les piétons et cyclistes, des zones type tunnels ou trémies nécessitent un éclairage adapté et performant, voire une vidéosurveillance. Par exemple, le passage de la voie verte sous les voies ferrées en gare de l'Isle d'Abeau nécessiterait d'être équipé de la sorte pour être plus engageant en période nocturne.

Action 21 : favoriser une mobilité active des enfants et des jeunes

Cette action est principalement portée par les communes. **La ville de l'Isle d'Abeau a déjà amorcé ce travail depuis 2020** en piétonnant les abords d'une école et en mettant en place un pédibus. D'autres projets sont à l'étude. Nous comptons sur votre soutien dans ces démarches.

Conclusion

Dans le cadre de son Plan climat air énergie territorial (PCAET), la CAPI s'est fixé un objectif de -30% de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 pour le secteur des transports, par rapport à 2016. Pour y parvenir, la mise en œuvre des actions du plan des mobilités simplifié doit être engagée sans attendre, dans toutes les communes du territoire. Aussi est-il important de mettre des moyens à leur disposition, tant dans l'élaboration des projets que dans leur financement. La mise en place d'objectifs chiffrés serait un plus pour le suivi de l'efficacité des actions de ce PDMs .

L'Isle d'Abeau le 05 avril 2022

Céline DEBES

Conseillère Municipale déléguée à la Mobilité,
à l'accessibilité et à la Voirie

Conseillère communautaire CAPI

Vice-Présidente SMND à la prévention des déchets,
à la communication et aux projets innovants et citoyens

Mairie de L'Isle d'Abeau

Tél : 04 74 18 20 00

Mail : cdebes@mairie-ida.com

Roland BORGHI

Adjoint délégué à la Qualité du cadre de vie L'Isle d'Abeau

Vice-président CAPI à la politique de la ville - l'Emploi et l'insertion

Mail : rborghi@mairie-ida.com

De : dgs <dgs@nivolos-vermelle.fr>
Envoyé : vendredi 8 avril 2022 16:40
À : CAPI - mobilités 2022 <mobilities2022@capi38.fr>
Objet : RE: RAPPEL - AVIS SUR PLAN DES MOBILITES CAPI

Bonjour,

Je vous informe que la commune de Nivolos-Vermelle donne son avis favorable pour le plan de mobilité.

Les élus souhaitent néanmoins émettre les 4 réserves suivantes au sujet du PDM :

- 1- la partie Est du territoire de la CAPI n'est pas ou peu prise en compte.
- 2- Nivolos-Vermelle a demandé depuis les 2 mandats précédents l'extension de la ligne Ruban D vers Nivolos.
- 3- La commune se développe davantage par son nombre de logements et son activité économique. Le développement du futur Eco Park rue du Vernay va avoir un impact supplémentaire et nécessite de prendre en compte les questions de mobilités de manière accrue sur Nivolos-Vermelle.
- 4- Une attention particulière doit être apportée sur la question d'accès à la gare de BJ pour les Nivolaisiens.

Cordialement.

Jean-Michel PICARD
Directeur Général des Services
Mairie de Nivolos-Vermelle
Tél : 04.74.92.19.37



Contribution commune d'ECLOSE-BADINIÈRES au plan des mobilités de CAPI.

La commune d'Eclosé-Badinières salue le travail effectué et la volonté de concertation lors de l'établissement du plan des mobilités du territoire de la CAPI.

Ce document met en évidence la structuration du territoire dans le sens est ouest avec l'urbanisation dans la vallée, et les axes routier A43, RD1006 et l'axe ferroviaire.

Néanmoins, notre territoire est aussi irrigué dans le sens nord sud par des axes importants, RD1085, RD522 qui constituent aussi des liens avec les territoires voisins de la Bièvre en ce qui concerne Eclosé-Badinières et la RD1085.

Notre position géographique en limite sud du territoire en fait une porte d'entrée de la CAPI, et plus particulièrement en voiture.

Notre commune est aussi située sur le plateau et relativement éloignée des différents services.

Nous souhaitons, compte tenu de notre situation, que soit bien pris en compte le développement du covoiturage et que ce sujet soit traité en collaboration avec les territoires voisins.

Nous attirons aussi votre attention sur la desserte en transport en commun de nos plateaux sud qui doit être maintenue, voire développée afin de permettre aux habitants l'accès aux services sur les villes centres.

Il est aussi souhaitable de pouvoir développer la pratique des modes doux pour circuler en particulier pour les enfants sur les trajets en direction des écoles, voire en direction des communes voisines pour la pratique des sports dans les différentes associations intercommunales.

En vous remerciant de la prise en compte de ces remarques visant à ne pas isoler les communes du plateau sud.

Alain Berger

Maire d'Eclosé-Badinières.



De : Blandine Destombes <blandine@destombes.com>

Envoyé : jeudi 31 mars 2022 10:24

À : CAPI - mobilités 2022 <mobilités2022@capi38.fr>

Objet : Meyrié

Bonjour,

Ce plan de mobilité est très complet de mon point de vue.

Ce qui a retenu notre attention, c'est la création de zones de circulation apaisée.

Dans un village, c'est la priorité, bien que nous n'ayons pas de police pour le contrôle et les verbalisations, et que l'étude en soit très chère.

Cordialement

Blandine Destombes
Conseillère municipale
Meyrié

De : Mairie de Chezeneuve <mairie.chezeneuve@wanadoo.fr>

Envoyé : mercredi 6 avril 2022 08:41

À : CAPI - mobilités 2022 <mobilités2022@capi38.fr>

Objet : plan des mobilités

MAIRIE

30 Chemin de Chavagnant
38300 CHEZENEUVE

Tél. 04.74.28.21.24

E-mail :mairie.chezeneuve@wanadoo.fr

Bonjour,

Merci pour ce beau projet. La présentation en bureau CAPI était nécessaire pour bien comprendre les aboutissements. L'intervention des associations étaient la bienvenue.

Toutefois, les petites communes rurales ne sont pas forcément concernées par ce plan mobilité. Peu de services nous sont proposés, hormis la plateforme de covoiturage LANE.

Je comprends bien que les déplacements urbains soient prioritaires, mais mes administrés plus ou moins jeunes ont besoin et envie eux aussi de se rendre sur l'agglomération pour travailler ou profiter des infrastructures de la CAPI (spectacles, piscine, conservatoire, médiathèque....) sans dépendre forcément d'un parent, d'un voisin pour les véhiculer.

Bien cordialement.

Emmanuelle BOUIN



A l'attention de la Direction Mobilités de la CAPI

A l'Isle d'Abeau,
Le 31 mars 2022

PLAN DES MOBILITES

Préprojet de Plan soumis par arrêt au Conseil communautaire de la CAPI le 16/12/2021

AVIS DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT NORD ISERE (CDNI)

Un ressenti global très satisfaisant sur la qualité du préprojet de la CAPI qui apparaît complet dans la prise en compte des enjeux de déplacements sur notre territoire ainsi qu'une réflexion très intéressante dans le préambule.

- Satisfaction sur la démarche de concertation adoptée par la CAPI dans la conduite du projet avec la participation de citoyens du territoire, d'associations et du CDNI.
- Les exemples d'expérimentation dans « *ça se passe ailleurs* » sont très informatifs.

1- Remarques sur la forme

- Des redites au sein des 22 actions. Un ciblage précis de chaque action serait bienvenu, afin de fluidifier la lecture et éviter ces redites. Par exemple, l'action 10 parle du réseau Ruban et on retrouve Ruban dans l'action 12. L'action 2 et l'action 6 parlent toutes les deux du vélo à deux endroits différents.
- Le document actuel est très détaillé et précis, mais d'un abord difficile. Il ne sera pas aisé de partager de manière large ce document avec les usagers et habitants. Serait-il possible de concevoir un document plus court, et centré sur les besoins et usages en matière de mobilité (et non sur les actions) : qui sont les usagers ciblés en priorité ? pour quels besoins de déplacements : services publics, commerces, école, travail, loisirs ? quels sont les horaires prioritaires ? pour aller où et comment ?
- Sous cette forme, ce document semble s'adresser à des spécialistes et à des professionnels plutôt qu'au grand public.

- Il semble manquer d'exemples précis illustrant les actions sur le territoire de la CAPI et notamment des points noirs qui seraient à améliorer.

2- Remarques sur le fond

- Il semble manquer de données chiffrées telles que le nombre de stationnements actuels et futurs, le niveau du covoiturage actuel et futur, idem pour l'autopartage, l'impact des transports sur le CO2, le pourcentage d'habitants de la CAPI qui prennent le TER, Ruban, etc...
- Pour chaque action et mode de déplacement, les projections à 2030 ne sont pas affichées avec des objectifs chiffrés à atteindre. Sur quels indicateurs précis pourront alors se faire le suivi et l'évaluation des parts modales ?
- Le SCOT prévoit 130 000 habitants sur la CAPI à horizon 2030. Dans le PDM, il manque la question de l'accès aux transports (Transports collectifs, covoiturage, vélo, marche) en fonction des futurs lieux d'habitations des 23 000 habitants supplémentaires prévus en 2030.
- En page 3 du préambule il est noté que la CAPI a fait le choix d'un **Plan de Mobilité Simplifié** (qui s'adresse plutôt aux communautés de communes à dominante rurale < à 100 000 habitants), et non le choix d'un **Plan de Mobilité Obligatoire** soumis à enquête publique, pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Pourquoi ce choix alors qu'à l'horizon 2030 le SCOT prévoit 130 000 habitants et que, à ce jour, CAPI dépasse les 100 000 habitants ?
- La question autour de la prévention du bruit ne semble pas abordée.

3- Avis et remarques sur le contenu des actions

Plutôt que de reprendre chaque action, nous avons préféré exprimer notre ressenti, en tant qu'usagers, par mode de transport.

3-1 / La marche

Action 1

- Nous notons dans « *Objectif horizon 2030 : Définir une stratégie en faveur de la marche* ». Pourquoi attendre 2030 au lieu de la définir dans le plan de mobilité actuel ?
- Nous souhaiterions ajouter dans les objectifs : la requalification des rues de centre-ville pour une déambulation pédestre sécurisée et agréable.

Action 4

- Il est noté : « *Aménager des places de stationnement pour les PMR* ». Quel est le pourcentage de stationnements PMR sur la CAPI ? dans chacune des communes ? Quel est l'objectif chiffré à atteindre ?

Action 21

- Nous soulignons l'excellente initiative de la campagne en faveur de la mise en place de Pédibus et Vélobus vers les écoles, mais aucun résultat ne paraît dans le PDM suite à cette campagne. Quand a-t-elle commencé ? A-t-elle été suivie d'effets ? Les pourcentages de déplacements en voiture pour la conduite des enfants à l'école ne paraissent pas.

Action n°11

- Le CDNI est sensible à l'attention portée par le PDM pour une future connexion de la Voie Verte de la Bourbre à la ViaRhôna et autres voies vertes du Nord Isère.
- Nous souhaiterions que soit ajoutée la continuité de la Voie Verte de la Bourbre de Bourgoin-Jallieu vers l'Est en direction de la Tour du Pin, et vers le Nord avec BDD.
- A souligner que si les voies vertes sont très appréciées par tous pour les activités de loisirs, il apparaît aussi qu'elles sont utilisées pour les trajets professionnels en lieu et place de la voiture.
- Nous souhaiterions qu'une place particulière soit réservée aux Chemins des Marais en bordure des canaux de l'ex syndicat des marais de Bourgoin-Jallieu (marais asséchés en 1808 sur ordre de Napoléon) lieu historique patrimonial avec ses 180 kms de canaux, et qui n'apparaît pas dans le PDM. Il serait dommage que ces chemins privilégiés pour la détente, les randonnées à pied, à vélo ou à cheval et les activités pédagogiques autour de la nature, disparaissent peu à peu de notre territoire en raison de l'avancée progressive d'activités agricoles ou autres.

3-2 / Le vélo

Le développement de l'usage de la trottinette est à développer et à encourager en rappelant les mesures de sécurité nécessaires et la réglementation en vigueur.

Action n°1

- Quelle est la part du vélo dans les déplacements inférieurs à 3 kms ?

Action 2

- Ajouter des recharges VAE, absentes de l'action 9 qui est centrée sur la voiture.
- Ajouter des parkings sécurisés pour vélos (contre le vol notamment).

- Ajouter dans les objectifs : renforcer la sécurité des vélos sur la voie publique ; actualiser la cartographie des points noirs pour les vélos.

Action 6 et 11

- Ajouter les « clubs vélos » dans les partenaires et préciser/développer leur participation.

Action 16

- Ajouter les communes dans la rubrique porteurs/partenaires pour le développement de services de livraisons (dernier km) avec des vélos cargo.

3-3 / Les transports en commun

Action 9

- Il est noté : « Poursuivre le renouvellement des véhicules de la CAPI avec des véhicules à faible émission ». Est-il question des véhicules de la seule structure administrative CAPI ou bien des 22 communes de la CAPI ? Précision à apporter.

Action 10

- A noter le manque de données sur la fréquentation des TC par commune. Y a-t-il eu une enquête CAPI auprès des usagers du réseau Ruban ?
- Vérifier que les lignes TC sont compatibles avec les besoins des usagers et aussi avec les futures zones habitées (+23 000 habitants en 2030).
- Le CDNI tient particulièrement à la mise en œuvre d'une réflexion autour de la création d'un service de transport Ruban le dimanche, notamment pour les loisirs (cinéma par exemple).
- Indiquer des chiffres sur le nombre de bus peu carboné et sur les objectifs prévus en 2030.

Action 14 :

- Besoin d'harmoniser les horaires du réseau Ruban avec la desserte TER des 4 gares et le réseau des lignes Express afin de faciliter l'intermodalité.
- Répondre à la demande de la fondation BOISSEL pour une meilleure desserte du Médipôle par Ruban adaptée aux horaires des TER.
- Ajouter dans « *objectif 2030* » la mise en service d'une ligne de bus entre la CAPI et St Exupéry.
- Étudier la possibilité de travailler avec les EPCI voisins pour co-financer certaines lignes inter-EPCI.

Action 20

- Envisager de dédoubler certaines lignes de bus bondées (lycées et collèges) dissuasifs et non sécurisants pour les voyageurs non scolaires.

3-4 / La voiture, le covoiturage, autopartage

Action 9

- Quel est le pourcentage de déplacements avec uniquement le chauffeur ?
- Prévoir un tarif avantageux, ou couplé au solaire, pour favoriser la recharge à coût modique et l'usage des véhicules électriques.
- Préciser l'action de mise en place de point de collecte de batteries : est-ce pour les voitures ? TC ? vélos ?

Action 12 et 13

- Organiser le covoiturage avec les entreprises situées à proximité les unes des autres.
- Créer de nouvelles lignes « Lane » sur le territoire de la CAPI pour favoriser la connexion avec les territoires voisins.

3-5 / Le stationnement

Action 4

- Développer l'aménagement de parkings - relais gratuits situés aux abords de centres ville, notamment pour Bourgoin-Jallieu, avec des navettes gratuites en nombre suffisant, pour permettre aux habitants éloignés du centre et des communes de la CAPI alentour de rallier le centre de Bourgoin-Jallieu sans la voiture et sans problème de stationnement. Les commerces de centres-villes de plus en plus désertés au profit des grandes surfaces, en tireraient profit.

Pour exemple, actuellement, sur le parking du quai de Bourbre, distant d'1km500 environ du centre, est installée une station de vélos et trottinettes, c'est bien, mais beaucoup de personne ne les pratiquent pas.

- À qui sont destinées les nouvelles places de parking ? Aux extérieurs de CAPI ou aux habitants ? Combien de nouvelles places et combien existent déjà ?

Action 14

- Proposer des places de stationnement gratuit dans les gares sur présentation du ticket TER (idem le parking Lafayette à Lyon) pour encourager les personnes qui se rendent ponctuellement à Lyon, Grenoble ou Chambéry à prendre le TER et non la voiture.

4- Les propositions du Conseil de développement Nord Isère

❖ La création de stations de mesure de pollutions

- Les études et les relevés de ATMO (Observatoires de surveillance de la qualité de l'air d'Auvergne et de Rhône-Alpes) précisent que les transports ont un fort impact (42 %) dans les émissions de polluants atmosphériques du territoire de la CAPI et que 64% des habitants sont exposés à des niveaux importants de particules fines et de gaz à effets de serre.
- Or, le plan ne parle pas de cet impact ni de dispositif pour mesurer la pollution. Y a-t-il des stations de mesure sur le territoire ? des capteurs de pollution ? Quel est leur nombre actuel ?
- Nous proposons donc la création de stations de mesure de pollutions (s'il n'en n'existe pas sur la CAPI) et de multiplier l'installation de capteurs de pollutions avec un suivi efficace.

❖ La réduction de la vitesse de 130 à 110 kms sur l'A43

- La proximité de l'A43 et de la RD1006 avec les territoires à forte urbanisation de la CAPI impacte la quasi-totalité des habitants de la CAPI qui sont exposés à un dépassement du seuil OMS. Les habitants et les établissements proches de la bande de proximité de l'A43 (200m) sont globalement « plus exposés ».
- « La réduction de la vitesse de 130 à 110 kms /heure est « susceptible d'entraîner des gains d'émissions notables sur les portions limitées de l'A43. » selon l'ATMO. De nombreuses agglomérations en France en bénéficient.
- **Cette proposition ajoutée au PDM pourrait servir de levier à la CAPI pour obtenir cette autorisation de la Préfecture de l'Isère.**

❖ L'organisation d'un bilan à mi-parcours

❖ La création d'un comité de suivi du PDM

Instance qui associe les principaux acteurs : CAPI, Communes, Département, Région, SNCF, Etat, ADEME, Associations, etc....

Afin de veiller à la bonne mise en œuvre des actions du PDM dans les échéances fixées, ainsi que son suivi et son évaluation.

Projet de PDMS CAPI
Note de Jean-Paul LHUILLIER
Réfèrent national et régional Territoire et mobilité durable à France Nature Environnement
(FNE – TMD)
Habitant de Bourgoin-Jallieu

Le mercredi 06 avril 2022

A - Préambule

Il est expliqué rapidement la philosophie d'un Plan de mobilité (PDM) ex Plan de déplacements urbains (PDU).

Mais on ne sait pas vraiment pourquoi, la CAPI, près de 110 000 habitants, n'élabore pas un PDM mais un PDM Simplifié ? (Voir en annexe).

On retiendra surtout que cette simplification permettra à la CAPI de :

- ne pas aborder tous les objectifs d'un plan de mobilité
- ne pas élaborer une évaluation environnementale
- ne pas organiser une enquête publique.
- ne pas l'opposer à l'élaboration d'un Plan local d'urbanisme (PLU)

Il est écrit en fin de préambule :

« L'Autorité organisatrice de la mobilité, la CAPI peut agir sur ces trois leviers afin de continuer d'être un territoire attractif aux plans résidentiel et économique »

Peut agir ...

En clair : il n'y aura aucune obligation ni contrainte légale !

Comme l'écrit très bien le Cerema : « Le plan de mobilité simplifié (PDMS), à destination des AOM des autres territoires, est conçu comme un outil simple et agile pour les territoires moins denses tels que les villes moyennes et les territoires ruraux. Il intègre en effet l'ex-plan de mobilité rurale. »

On est donc en régression, juridique, par rapport au 1^{er} PDU de 2011.

B - Points saillants du diagnostic

Toutes les données indiquées ne sont pas issues de ressources propres à la CAPI mais elles sont soit de l'Insee soit du Sytral (Syndicat Mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise). Ce dernier a piloté la dernière vaste enquête sur les déplacements en 2015 sur l'ensemble du territoire appelé Aire métropolitaine lyonnaise, dont le Nord-Isère et la CAPI.

On trouvera tous les résultats ici : <https://www.sytral.fr/360-l-enquete-deplacements-2014-2015.htm>

On pourra télécharger ceux concernant le Nord-Isère dont pour la CAPI ici : [secteur Nord-Isère](#)

Il n'y a aucune information sur les données trafics automobiles sur le réseau structurant de voirie alors que le Conseil départemental de l'Isère publie tous les ans les relevés de comptage y compris ceux de l'autoroute A43

Voir en téléchargement les cartes de trafics au milieu de cette page : <https://www.isere.fr/routes-transports#routes>

Avec ces données, il aurait été très instructif de faire une analyse des évolutions en 10 ans. On aurait compris pourquoi certaines routes départementales (RD) sont en limites de capacité aux heures de pointes en particulier autour de Bourgoin-Jallieu.

En 2019, sur la A43 on dépasse les 80 000 véhicules par jour et sur la RD1006 on dépasse les 30 000 véhicules par jour sur certaines sections.

Si on rapproche ces données trafics de la croissance de la population à plus de 1% par an (ce qui est 3 fois supérieur à l'augmentation nationale) on comprend facilement qu'en matière d'offre globale de transport des personnes il y a **URGENCE** à mettre en place des alternatives à la « voiture solo » !

Pourtant, pendant l'élaboration du PDMS, tout naturellement comme une évidence, la RD1006 est mise à 2 x 2 voies strictement pour ... les « voitures solo » et les camions.

Une consolation, partielle, tout de même : il y a eu, en 2019, 3,24 millions de voyageurs dans nos 4 gares de la CAPI. En nombre de voyageurs, la gare de Bourgoin-Jallieu (1,85 millions) est la 13^{ème} sur 334 gares de la Région Auvergne Rhône-Alpes, juste après les gares des villes préfectorales.

Selon l'enquête déplacements du SYTRAL de 2015, pour la CAPI on a :

- 78,0% des déplacements au quotidien se font en interne de la CAPI.
- **68,9% se font en voiture (conducteur ou passager)**
- 20,4% sont la marche
- 5,7% sont en TC urbains (essentiellement Ruban)
- 2,2% sont en TC non urbain (essentiellement TER)
- 1,8% sont autres
- **0,8% se font en vélo/VAE**

Ce n'est pas un scoop : le mode voiture est très largement dominant sur le territoire de la CAPI.

L'enjeu du PDMS est donc de réduire très significativement la part de la voiture dans l'ensemble de nos déplacements au quotidien. Réduire ne veut pas dire supprimer !

Ce n'est pas un scoop : la part des déplacements tous modes confondus d'une portée de moins de 3 km est de 50%.

Autrement dit, pour être simple, si on enlève les 20,4% de part marche, les 5,7% de part TC urbains et les 0,8% de part vélo/VAE, il reste 23,1% de déplacements de moins de 3 km qui se font en voiture.

La part de marché pour le transfert modal, de la voiture vers d'autres modes plus respectueux de notre environnement est, sur les très courtes distances de moins de 3 km, de **23 %**.

C'est énorme !

3 km se font en moins de 15 minutes en vélo classique de ville.

Pas d'indicateurs de suivi :

Aucun indicateur local de suivi d'objectif du **transfert modal** « voiture solo » vers les autres modes existe.

De même, pour les 4 objectifs essentiels de la mise en œuvre d'un PDU devenu PDMS :

1. **Diminution des pollutions** dont par les particules fines (PM) émises par la circulation des véhicules particuliers (VP), des véhicules utilitaires (VUL) légers et des poids lourds (PL).
Il en va de notre santé (pollution de l'air), de la pollution de l'eau, des sols et de la biodiversité.

En fait, il existe un suivi [ATMO Auvergne Rhône-Alpes](#) dont par son Comité territorial AIR (Ouest Ain, Nord-Isère, Rhône) dont je suis membre.

Un seul capteur sur la CAPI pour les PM mais il ne mesure pas les PM de diamètre inférieur à 10 microns. Or ce sont les plus dangereux.

2. **Réduction des gaz à effet de serre (GES)**

Il en va de notre climat.

Là encore, la CAPI s'en remet à ATMO.

3. **Réduction du niveau sonore**

On sait que le bruit émis par la circulation automobile est fonction de :

- la vitesse au-dessus de 70 km/h : augmentation du bruit de roulement avec la vitesse
- des motorisations au-dessous de 70 km/h :

Par exemple, la baisse de 130 à 110 km/h sur la A43 ferait gagner entre 2 et 3 dB(A) avec un ressenti riverain d'avoir divisé par 2 le trafic !

4. **Diviser par 2 l'artificialisation des sols en 10 ans**

La Loi Climat et Résilience du 22 août 2021 par son article 191, fixe pour objectif la réduction par deux du rythme d'artificialisation d'ici 2031.

Or toute artificialisation ou urbanisation est accompagnée d'accès mobilités. Ces accès mobilités, comme on le voit partout où il y a de nouvelles urbanisations, sont essentiellement liés aux accès pour les VL, VUL et PL. Certes, certains projets récents sont accompagnés d'aménagements pour les vélos/VAE. Mais il est très rare qu'ils soient faits autour d'une station ou arrêt bus d'une ligne Ruban performante.

Pas de mise en œuvre d'une base de données « déplacements/mobilité » CAPI

La CAPI est une jeune agglomération. Elle n'a évidemment pas la culture « déplacements/mobilité » des agglomérations équivalentes et encore moins celle des métropoles de Lyon, Grenoble et Chambéry.

Cependant rien est dit, dans le PDMS, sur la nécessité de mettre en place une base de données déplacements/mobilité afin de pouvoir travailler avec des outils performants de simulation sur des scénarios plus ou moins ambitieux.

En particulier :

- il n'y a pas de recueil trafics permanents¹ ou par des campagnes temporaires en compléments des comptages basiques du département de l'Isère.
- Il n'y a pas de comptages Origines / Destinations (O/D) afin de connaître la hiérarchie des pôles générateurs permettant la mise en place de services mobilités.
- Il n'y a pas d'enquêtes ménages déplacements (EMD) complémentaires aux données trafics et O/D.

¹ Sauf au moins 2 sur voies vertes

Pourquoi l'enquête consommateurs de la CCI n'est pas utilisée ?

<https://www.ccinordisere.fr/actualite/la-cci-nord-isere-lance-son-enquete-consommateur>

Il y a pourtant au moins deux paramètres à examiner :

- le lieu d'achat de 45 produits
- questions qualitatives sur les modes de transport

C - Une stratégie autour de quatre défis + Une démarche de concertation + Quatre orientations favorisant la transversalité

Le bilan du PDU 2011 ne peut qu'être positif puisque c'était le 1^{er}.

Avant, c'était quasi le « désert » : la CAPI n'existait pas !

Pour ce PDMS, nous avons ainsi une base de connaissance initiale.

Simultanément, la CAPI dans son action de développement durable, met en œuvre un Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) dans lequel est inclus une politique mobilité.

Dans la conclusion de l'avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (Ae) Auvergne-Rhône-Alpes relatif au projet de PCAET de la CAPI, du 30 octobre 2019 on peut noter l'extrait suivant :

*« Un dispositif de suivi et d'évaluation solide devra permettre de situer les résultats obtenus par rapport aux objectifs nationaux et à ceux du plan lui-même, lors du bilan intermédiaire du PCAET, et de réaliser les ajustements nécessaires en conséquence. Ce dispositif de suivi pourrait par ailleurs être mutualisé et valorisé en termes de suivi de l'articulation des politiques locales en matière d'urbanisme, **de mobilité** et d'habitat. »*

L'avis de l'Ae est clair : il faut un dispositif de suivi et d'évaluation solide ...

Il faut aller aux deux dernières pages pour soulever un peu le voile ...

- **2 comités par an pour suivre la mise en œuvre et les effets des actions**

C'est nécessaire mais ... insuffisant !

La CAPI est jeune ... globalement la population découvre ce qu'est une politique de mobilité dont le PDMS est l'outil d'orientation.

Je propose que des séances d'informations/formations soient proposées dans les différents secteurs du territoire de la CAPI avec l'aide de l'Agence d'urbanisme, du CEREMA, du SMT-AML, du SYTRAL ... dès la mise en œuvre pendant les 2 premières années.

J'entends ici par secteur, un regroupement de population relativement homogène au regard des déplacements/mobilités.

- **Indicateurs généraux**

Il devrait y avoir une amélioration (voir ci-dessus : Points saillants du diagnostic). MAIS tout va dépendre de la détermination des 2 comités et ... des décisions volontaristes de la CAPI !

Je note qu'il manque l'indicateur PM = Poussières microscopiques

C'est cet indicateur qui est directement en interface avec note santé.

Comme pour les GES, il manque des capteurs (normalisés ATMO) PM en particulier pour les 1 et 2,5 microns dans le territoire CAPI qui est actuellement assimilé, faute de moyens, à celui de la Métropole lyonnaise.

Pour les trafics (VP, VUL et PL) et leurs O/D il ne suffira pas de se contenter d'avoir la copie des données du CD38 et d'AREA, MAIS il faudra nos propres données.

Pour la consommation d'énergie, on sait qu'il existe un service État qui recueille toutes les données des stations de carburant. Je propose qu'une copie « non privée » soit demandée tous les ans par la CAPI.

Pour l'évolution des parts modales, OUI il faudra une EMD.

- **Indicateurs de suivi par orientation**

Quelques remarques :

- *Vitesse moyenne et V85 dans les zones apaisées :*
NON : cet indicateur n'est à prendre que pour les voiries avec vitesse limite > 50 km/h
Pour les voiries avec vitesse limitée ≤ à 50 km/h, c'est 0% au-dessus et non pas 15% (ou V85) y compris pendant les heures creuses et de nuit
- *Nombre et type d'accidents impliquant vélo ou piéton (sous réserve : données Département et DDT)*
Je demande que soit mis en place un fichier accidents corporels de la circulation TOUS modes via le BAAC établi par les services de Police et de Gendarmerie, sur l'ensemble de la CAPI et exploitable par le logiciel Concerto, avec publication annuelle synthétique.
- *Nombre de trains par jour (et nombre d'usagers)*
Par jour et par gare

Abaissement de la vitesse limite de 130 à 110 km/h sur la A43 entre la barrière de péage de Saint-Quentin-Fallavier et la bifurcation A43/A48 à Coiranne (environ 22 km avec une perte de temps maximum de 1'50")

Cet objectif est déterminant pour la CAPI pour l'abaissement significatif des pollutions (notre santé), des gaz à effet de serre (notre climat) et du bruit (notre cadre de vie). Voir note de ATMO.

D - Les actions

Je n'apporte ici que des compléments et quelques observations.

n°1 : Aménager les espaces publics pour favoriser la marche

Sur la CAPI, moins de 21% des déplacements se font par la marche.
L'objectif minimum à atteindre doit être la moyenne nationale de 23,7% (source EMP 2019).

Objectifs à terme

TOUS les cœurs des hameaux, bourgs, quartiers, villages et villes doivent être en « zone de rencontre », sans trottoir avec par conséquent priorité aux modes actifs.

TOUTES les voiries en « zone 30 » doivent avoir une largeur de trottoir d'au moins 1,80 m (2 personnes de front) hors murs et obstacles.

TOUTES les voiries 50 km/h maximum doivent avoir, des deux côtés, des trottoirs de largeur minimale de 2,50 m.

TOUS les carrefours doivent interdire le stationnement sur une distance de 15 m minimum, dans les 2 sens et sur toutes les branches. Il est impératif de permettre le triangle de visibilité réciproque entre les piétons en position de traversée et le véhicule venant sur sa gauche, quel que soit le type de carrefour.

Aucun trottoir (ou espace public quel que soit sa largeur) ne doit faire l'objet d'une zone de stationnement 2RM, vélo/VAE ou trottinettes.

La CAPI avec le Copil et le Cotech, après concertation avec les communes, fixera les étapes pour atteindre les objectifs ci-dessus à terme.

n°2 : Poursuivre l'aménagement d'itinéraires cyclables continus et sécurisés

Remplacer « Assurer l'accès vélo aux lieux stratégiques ... » par « **Assurer l'accès vélo aux pôles générateurs de déplacements préalablement recensés et hiérarchisés ...** »

Les premiers Copil et Cotech fixeront les ratios minimums de pose d'équipements de stationnement vélo/VAE pour 1 000 habitants par secteur urbanisé comprenant ou pas un pôle générateur de déplacements.

D'ores et déjà, tous les PLU doivent imposer, pour le stationnement vélo/VAE, au minimum :
Point d'appui : [Décret n° 2016-968 du 13 juillet 2016](#)

- une place de stationnement vélo/VAE de 0,8 m X 2,0 m = 1,6 m² pour chaque nouvelle construction de maison individuelle
- 1,5 m² de stationnement par logement pour les constructions collectives avec au moins une borne de chargement électrique
- 1,5% de la surface de plancher pour les immeubles de bureaux
- 15% de l'effectif de salariés d'offre de stationnement pour les bâtiments industriels, tertiaires ou publics
- 10% de l'effectif de la clientèle et de salariés pour les bâtiments commerciaux

En complément, les lignes de Bus les plus pertinentes doivent avoir des Bus équipés de rack vélo à l'avant, en particulier pour les O/D les plus longues.

Je demande que soit créé un Cotech spécifique vélos/VAE qui se réunira 2 fois par an (début du printemps et début de l'automne).

n°3 - Favoriser la création de zones de circulation apaisée

Je rappelle que la zone piétonne est aussi une zone apaisée avec autorisation de circulation des cyclistes et des trottinettes, sous réserve que leurs vitesses soient sensiblement proche de celles des piétons.

Les voies à sens unique génèrent souvent des vitesses élevées. La bande cyclable (et/ou la voie Bus) à contre-sens peut-être un moyen de contenir la vitesse pratiquée par les voitures. Cependant, cela peut ne pas être suffisant.

Les « zone 30 » et « zone de rencontre » sont bien des aménagements qui doivent permettre la maîtrise à 100% des vitesses prescrites quel que soit l'heure de la journée et de la nuit.

Quoique non particulièrement apaisées, je souhaite que pour les voiries à 2 x 2 voies à 50 km/h et 70 km/h en agglomération ou 90 km/h hors agglomération (cas de la RD1006 par exemple), la fermeture d'une voie par sens aux heures creuses et de nuit soit mise en place. La technique de fermeture dynamique sera à concevoir avec l'aide du CEREMA.

n°4 - Mener une politique de stationnement pour réguler la place de la voiture

C'est l'action qui peut fâcher une plus ou moins grande partie de la population, habitante ou non habitante. (voir annexe amendes stationnement très gênant ou gênant)

Une des conséquences d'un PDM ou PDMS est bien de réduire significativement la circulation des véhicules motorisés, essentiellement essence ou diesel.

Pour cela l'outil gestion du stationnement, public ou privé, est puissant.

Qu'il soit public ou privé, c'est par le PLU que le stationnement quantitatif est régulé. Il y a donc cohérence entre PDM/PDMS et PLU. Sauf que le PDMS ne s'oppose pas !

MAIS quel que soit la détermination du Maître d'ouvrage du PDM/PDMS, il est impératif qu'il mette en place, si possible avant l'application de la politique de stationnement, les alternatives à la « voiture solo » pour le « 1^{er} ou dernier km » de l'itinéraire du déplacement. La marche, le vélo ou la trottinette sont les premières alternatives à favoriser en particulier pour atteindre ou venir les/des pôles générateurs, cœurs de ville ou de village mais aussi les zones commerciales et/ou industrielles dont logistiques.

Il doit être mis en place un service collectif de navettes spécifiques depuis un parc relais lorsque la distance à parcourir est de plus de 2 ou 3 km. (à étudier au cas par cas).

Pour le suivi de cette politique de stationnement, il manque l'indicateur évolution du trafic VP sur les voiries concernées : l'objectif est bien de baisser progressivement le trafic dit du « 1^{er} et dernier km ».

Un autre indicateur est à mettre en place avec la CCI pour le suivi des « chiffres d'affaire » des activités commerciales dont pour les achats en lien avec le stationnement.

n°5 - Aménager la voirie pour favoriser les transports en commun

Le principe est simple : pour convaincre à prendre le Bus il faut que son temps de parcours soit acceptable au regard de celui de la voiture sur le même trajet.

L'idéal est qu'il ne soit jamais supérieur à 2 fois le temps de parcours en voiture.

D'où les nombreuses techniques de priorisation MAIS aussi de limitation des arrêts judicieusement positionnés. Je rappelle qu'à la vitesse moyenne d'un piéton de 1m/s cela permet de parcourir une distance de 300 m en 5 mn !

Toutes les stations et quelques arrêts doivent permettre une intermodalité avec les vélo/VAE.

Station = il y a plusieurs lignes de Bus voire de l'intermodalité

Arrêt = pour une seule ligne

J'attire particulièrement l'attention sur le carrefour giratoire de l'Oiselet, nouvellement aménagé, en entrée Ouest de Bourgoin-Jallieu. Aux heures de pointes, les lignes de Bus passant par la rue Denis Papin seront saturées. Il est urgent de leur prévoir un itinéraire prioritaire pouvant comprendre une section en site propre.

Il faut une ligne TC performante Est ↔ Ouest

Performante = fréquence/cadencement, amplitude horaire, haute vitesse commerciale, temps de parcours, confort, ...

Seules les techniques de TC en « site propre » ou sur « voie réservée » (voire un mixte des 2) sont alors compatibles.

Il y a, de mon point de vue, 3 possibilités :

- 1- Avoir une navette de type Tram-Train sur ou à côté de la voie ferrée existante. Pour mémoire, dans une échéance relativement proche, doit être mis en place le RER Lyonnais avec les caractéristiques décrites ci-dessus.
- 2- Avoir une ligne de Bus à haut niveau de service (BHNS) sur l'axe RD1006. Cette emprise pourra évoluer du BHNS au Tramway si demande capacitaire.
- 3- Avoir une ligne de Bus à haut niveau de service (BHNS) sur l'emprise de l'autoroute A43.

Je rappelle que le propriétaire de la A43 est l'État. Eiffage/AREA n'est que le Maître d'ouvrage délégué, certes privé.

Je rappelle aussi que l'emprise de la A43 jusqu'à la bifurcation de Coiranne permet une mise à 2 X 4 voies, y compris sur et sous les ouvrages d'art, et que la distance entre Coiranne et la barrière de Saint-Quentin-Fallavier est d'environ 22 km.

Parmi les services possibles, outre ceux de la CAPI en interne, il doit être envisagé des services de/vers Lyon-Saint-Exupéry et de/vers la Métropole Lyonnaise non concurrents aux services TER/RER.

Dans TOUS les cas il est impératif :

- Que ces services TC restent sur l'axe Est ↔ Ouest voire avec prolongements vers l'Ouest (St Ex et Lyon), y compris sur la A43 (voir les cas de Grenoble sur A48, de Strasbourg (A351 + RN4) et autres projets dont à l'étranger)
- Que les stations BHNS (il ne doit pas y avoir d'arrêts !) soient judicieusement positionnées pour favoriser l'intermodalité performante et les parcs relais (exemple des gares ferroviaires).

Sur autoroute il existe un cas en France de station très performante sur la A10 :

<https://www.cc-paysdelimours.fr/transport-gare-autoroutiere>

et

<https://www.leparisien.fr/essonne-91/briis-sous-forges-la-gare-autoroutiere-victime-de-son-succes-10-10-2019-8170026.php>

A priori, ces stations ne sont pas à mettre au droit des 4 échangeurs.

n°6 - Favoriser les usages du vélo par une offre de service adaptée

La réussite reconnue par tous de l'APIE avec son atelier Osez l'Vélo démontre l'absolue nécessité d'avoir à minima l'équivalent sur l'Ouest de la CAPI.

Deux pôles dédiés vélos (un à l'Ouest et un à l'Est) serait une bonne décision.

Dans la continuité, mettre en place un tel service en « mobile » afin d'aller dans les communes moins peuplées permettrait une bonne couverture du territoire.

n°7 - Faciliter le rabattement vers les gares en modes actifs et collectifs

Avec plus de 3,3 millions de voyageurs en 2019 (avant effet Covid) dans les 4 gares de la CAPI, il est urgent d'examiner les accès à ces 4 générateurs importants.

Cela d'autant plus qu'un service RER Lyonnais devrait être mis en place dans les prochaines années.

Il est donc nécessaire de maîtriser et limiter les accès en voiture afin de favoriser les accès par la marche, les trottinettes, les vélos/VAE et les TC.

S'ajoute pour les gares de Bourgoin-Jallieu et de La Verpillière, les déplacements gares ↔ lycées relativement proches. Les liaisons en modes actifs entre ces générateurs sont à privilégier.

J'attire aussi l'attention sur les liaisons en modes actifs Nord ↔ Sud de part et d'autres des voies en particulier aux gares de Bourgoin-Jallieu et de La Verpillière.

Les passerelles existantes, plus ou moins confortables, ne sont que de type SNCF pour aller d'un quai à l'autre.

Or, il faut les repenser dans un cadre d'aménagement urbain global intégrant les échanges en modes actifs entre les parties Sud et Nord sans obligatoirement prendre un TER/RER.

Il en va de la réussite des opérations urbaines projetées dans les parties Sud.

n°8 - Favoriser la mobilité solidaire par le partage de la voiture

Le covoiturage dynamique, s'appuyant sur les technologies performantes de communication en temps réel, fonctionne que si l'offre covoitureurs est largement supérieure à celle des demandes des covoiturés.

Il est donc nécessaire d'avoir une politique offensive sur l'offre covoitureurs, dont par des avantages spécifiques. Le service Lane est un bon début.

De même pour le service autopartage : l'offre fera la demande et pas l'inverse !

Il a été évoqué dans les groupes de travail une offre de type « voiturette ».

Les Copil et Cotech auront à développer cette idée pour que chaque commune de la CAPI ait au moins une voiture en autopartage.

n°9 - Développer un réseau de stations de recharge (électrique, GNV, hydrogène)

On le sait : le « GRAAL » énergétique n'existe pas actuellement et il est très probable qu'il faille attendre plusieurs dizaines d'années.

J'insiste ici particulièrement sur le GNV qui peut être bio que si l'ensemble des ingrédients en fermentation est labélisé bio.

Les motorisations neuves ou en rétrofit GNV ne sont pas particulièrement plus onéreuses que les motorisations classiques.

Je demande que dès maintenant TOUS les véhicules publics diésels soient remplacés par des véhicules au GNV. Il existe, à ma connaissance, 2 stations de distribution de GNV sur le territoire de la CAPI dans les ZAC de Chesnes (donc à l'Ouest de la CAPI). Il en faudrait aussi au moins 2 coté Est.

Si pour les poids-lourds (PL) et les véhicules utilitaires (VUL) le GNV progresse car il y a de l'offre en véhicules il n'en est pas de même pour les véhicules des particuliers (VP) : il semble que seul le groupe Volkswagen en propose ?

L'intérêt du GNV est qu'il est aussi produit par des méthaniseurs avec nos déchets végétaux et agricoles comme ingrédients.

Pour le milieu agricole c'est un revenu complémentaire non négligeable.

n°10 - Améliorer l'attractivité du réseau de bus RUBAN

De mon point de vue cette action est redondante avec l'action n°5 - *Aménager la voirie pour favoriser les transports en commun*

Cependant, je note que l'enjeu est d'être plus crédible en « niveau de service » pour gagner des parts de marché en particulier pour la population non captive.

Je note également que si on n'augmente pas significativement son budget, il restera pauvre en résultats.

n°11 - Faciliter la pratique du vélo au-delà des limites de la CAPI

Cette action est complémentaire de l'action n°2 : *Poursuivre l'aménagement d'itinéraires cyclables continus et sécurisés.*

Il s'agit ici d'avoir une approche touristique et de loisirs.

Je demande que soient distinguées par une signalétique appropriée la Voie Verte de la Bourbre et le projet de Via Romana dans le cadre du projet de la Voie Verte des Confluences élaboré par le Pole Métropolitain en 2013 et non activé actuellement. La demande de réactivation est en cours par un collectif AURA d'associations de cyclistes. Voir <https://www.collectifveloaura.fr/>.

Dans la même logique une signalétique doit permettre d'indiquer les directions vers la ViaRhôna dont sur la future liaison Voie Verte entre la VV de la Bourbre et la VV Crémieu ↔ Arandon.

Il est donc impératif, dans le cadre du développement touristique de la CAPI et du Nord-Isère, d'avoir un schéma directeur véloroutes et voies vertes (VVV) pour les 5 EPCI du Nord-Isère.

Outre les projets et réalisations citées, je demande que soit étudié en inter-EPCI une liaison Voie Verte entre la VV de la Bourbre et la future VV des 5 lacs (Paladru – Aiguebelette – Bourget – Annecy et Genève) soutenu par la Région AURA.

Bonus :

Pour la grande randonnée pédestre, il n'existe que le GR 422 « Sur les pas de Charles IX » à l'Ouest de la CAPI (Saint-Quentin-Fallavier et Satolas-et-Bonce). Cependant, un GR est en construction au Sud de la CAPI (Châteauvilain et Éclose-Badinières) appelé Chemin de Saint-Martin [Via Sancti Martini – CAPI - VDD](#)

Comme pour le vélo, un schéma directeur des chemins de randonnées pour les 5 EPCI du Nord-Isère serait un excellent outil touristique.

n°12 - Accompagner les actifs du territoire vers une mobilité moins carbonée

Cette action appelle peu de remarques de ma part.

Je rappelle que le coût de la voiture est largement décrit depuis plusieurs années par Automobile Club - [Budget de l'automobiliste](#)

Le budget total de la Clio essence atteint 7 029 € pour 8 998 km parcourus en 2019.

Le budget total de la Logan diesel à un budget de 5 195 €, pour 8 998 km parcourus.

Pour une petite voiture achetée neuve il faut entre 433 € et 586 € par mois.

On considère qu'une petite voiture achetée d'occasion coûte 2 fois moins cher.

Le SMIC net en 2019 était de 1204,20 € et le revenu médian était de 1840 € par mois.

Il est facile de comprendre le poids de la voiture dans le budget des ménages à revenus modestes.

Pour les jeunes, on connaît la difficulté de recherche d'emploi pour cause du coût de la mobilité lorsqu'il n'y a pas d'alternative performante à la « voiture solo ». C'est souvent le cas pour les familles monoparentales.

n°13 Faciliter les connexions vers les territoires voisins en favorisant le covoiturage

Cette action appelle peu de remarques de ma part. Voir action n°8.

n°14 : Faciliter l'intermodalité entre les différents réseaux de transports en commun

Cette action appelle peu de remarques de ma part.

La performance des intermodalités dont sur les temps d'attentes est une des clés de la réussite des offres de services multimodaux dont aux stations et pôles d'échanges.

Avoir une liaison TC avec un bon niveau de service (NSC) avec le pôle multimodal de Lyon Saint-Exupéry est une évidence. Voir actions n°5 et 15.

n°15 - Accompagner le développement du réseau ferroviaire

Cette action est en résonance avec les actions de type développement des TC (n°5) et rabattement sur les gares (n°7).

Dans la mesure où je représente France Nature Environnement AURA pour les questions de déplacements/mobilité et de transport, j'interviens dans toutes les opportunités qui me sont offertes pour que soit accéléré la mise en œuvre du RER Lyonnais.

Malheureusement actuellement il n'y a pas d'autorité organisatrice ad-hoc comme pourrait l'être le SMT-AML (<https://www.smtaml.fr/>) qui n'est pas, à ce jour, AOM !

Je demande que la CAPI soit un acteur volontariste pour la création d'une autorité organisatrice du futur RER Lyonnais.

Mes demandes dans le cadre du projet de Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) partie Nord.

J'attire l'attention sur les conclusions du débat public sur le Nœud ferroviaire lyonnais (NFL) devenu aujourd'hui Étoile ferroviaire lyonnaise (EFL).

Le doublement des voies entre Grenay et Saint-Fons doit être prolongé vers l'Est jusqu'au site de la gare de Saint-Quentin-Fallavier, soit environ 4 km, afin de gérer au mieux l'ensemble des circulations ferroviaires sur la ligne entre Saint-André-le-Gaz et Saint-Quentin-Fallavier actuellement sur 2 voies.

Je demande avec une très grande force que TOUS les TER et RER en provenance Est et Ouest des lignes historiques Lyon ↔ Ambérieu et Lyon ↔ Grenoble/Chambéry puissent pouvoir accéder pour certains services à la gare de Lyon-Saint-Exupéry via le CFAL partie Nord.

Pour cela il faut modifier la DUP du 28/11/2012 pour que soient réalisés d'une part les raccordements manquants tant vers l'Est (Grenoble et Chambéry et donc les gares de la CAPI) sur notre ligne que vers l'Ouest (Lyon) sur la ligne Lyon ↔ Ambérieu et d'autre part les raccordements Nord et Sud sur la gare de Lyon Saint-Exupéry.

Vous voudrez bien prendre note que je suis totalement opposé au projet dit du Lyon-Turin. Je peux m'en expliquer si cela m'est demandé.

n°16 - Accompagner le secteur du transport et de la logistique

Sur ce point je suis en colère ...

Il y a plus de 2 millions de m² d'entreprises logistique sur les ZAC de Chesnes.

Il y a environ 5 000 poids lourds par jour !

Il y a une superbe Installation terminale embranchée (ITE) depuis le site de la gare de SQF : quasi pas un seul train de fret ???

Alors que le projet de CFAL partie Nord va être réalisé à la proximité Ouest des ZAC de Chesnes, à ma connaissance il n'y a en gestation aucune perspective (et encore moins de R&D) pour le chargement/déchargement des marchandises en mode ferroviaire pour ces ZAC : la conteneurisation, le groupage/dégroupage, le développement du conteneur Européen PW 45, l'automatisation du chargement/déchargement, la gestion numérique, ...

Une liaison ferroviaire performante pourrait être envisagée avec les plateformes de Saint-Priest/Vénissieux et du port Édouard Herriot.

À cette colère s'ajoute la perspective de l'implantation d'un site Amazon, certes pas dans les ZAC de Chesnes mais aux pieds Sud des pistes de l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry : 1 000 PL par jour sont attendus avec aucun TC pour les 3 000 emplois.

Je demande que la CAPI s'oppose à l'implantation d'Amazon.

Simultanément, je demande que la CAPI mette en œuvre une politique écologique pour toutes les livraisons du « 1^{er} et dernier km » dans son territoire.

n°17 - Faire connaître les offres existantes pour augmenter leur utilisation

Cette action, évidente, n'appelle pas de remarques de ma part.

n°18 - Innover pour faciliter les mobilités grâce aux outils numériques

Cette action appelle peu de remarques de ma part.

Ce type d'action est de plus en plus développée dans les AOM bien expérimentées. Avoir un système numérique fédérateur et communiquant en temps réel pour l'ensemble des offres serait utile. De plus il permet le suivi et l'évaluation.

Pour l'heure je ne suis pas certain que cela soit une priorité dès lors que je fais le constat d'une faible offre multimodale sur la CAPI !

n°19 - Inclure et soutenir les publics fragiles

Le droit à la mobilité est dans la constitution quel que soit la situation des personnes.

Je note cependant qu'il y a un risque non négligeable d'oubli des PMR dans les politiques d'aménagements pour les modes actifs.

Je note aussi (voir ci-dessus budget de la voiture) que la précarité à la mobilité doit être examinée sous tous ces aspects.

Je demande qu'une commission spécifique PMR soit réunie au moins une fois par an pour donner un avis spécifique pour l'ensemble des projets de la CAPI.

Les associations PMR auront au moins un-e représentant-e dans le Cotech.

n°20 - Renforcer la sécurité dans les transports en commun et les espaces publics

Cette action appelle peu de remarques de ma part.

Je note cependant que cette action doit être en relation directe avec l'action précédente *n°19 - Inclure et soutenir les publics fragiles* en particulier au regard de la participation financière de l'utilisateur.

Précarité et incivilité sont souvent liées.

n°21 - Favoriser une mobilité active des enfants et des jeunes

Je demande qu'une politique d'aménagements systématiques d'accès pour les modes actifs soit pilotée par la CAPI au droit de TOUS les établissements scolaires (écoles, collèges, lycées), d'apprentissage et de formations.

Un partenariat entre les autorités compétentes (dont l'éducation nationale, le conseil départemental et le conseil régional) se fera au cas par cas.

Le Copil et le Cotech mettront en place un suivi et une évaluation.

n°22 - Accompagner les nouvelles façons de travailler et de consommer

Cette action n'appelle pas de remarques de ma part.

La loi d'orientation des mobilités prévoit que les autorités organisatrices de mobilité des collectivités de moins de 100.000 habitants se dotent d'un plan de mobilité simplifiée (PdMs), dont le cadre juridique est simplifié

Plan de mobilité simplifié

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/plan-mobilite-simplifie-guide-pratique-collectivites>

Un outil souple et stratégique pour organiser les mobilités dans les villes moyennes et les territoires ruraux".

A-t-il une portée juridique ?

Au contraire du plan de mobilité (ex-plan de déplacements urbains), ce document n'entretient pas de lien juridique avec d'autres plans ou schémas et ne dispose d'aucun caractère opposable. C'est donc par la concertation qu'il peut exercer ses effets sur d'autres politiques ou mesures.

En termes de concertation, son adoption n'est conditionnée qu'à une simple procédure de participation du public, et non à une enquête publique.

Il n'est notamment pas obligatoire :

- d'aborder tous les objectifs du plan de mobilité
- d'élaborer une évaluation environnementale
- d'organiser une enquête publique.
- de l'opposer à l'élaboration d'un Plan local d'urbanisme (PLU)

Le cadre du plan de mobilité reste toutefois une référence utile pour inspirer les démarches simplifiées.

Communauté d'agglomération ou addition de 3 Unités urbaines ?

La CAPI, est une Communauté d'agglomération de plus de 100 000 habitants

Code des transports – extrait de l'Article L1214-3 :

L'établissement d'un plan de mobilité est obligatoire dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement ou recoupant celles-ci.

Subtilité : Le mot agglomération n'a pas le même sens légal !

Code général des collectivités territoriales – extrait de l'Article L5216-1 :

La communauté d'agglomération est un établissement public de coopération intercommunale regroupant plusieurs communes formant, à la date de sa création, un ensemble de plus de 50 000 habitants d'un seul tenant et sans enclave, autour d'une ou plusieurs communes centre de plus de 15 000 habitants.

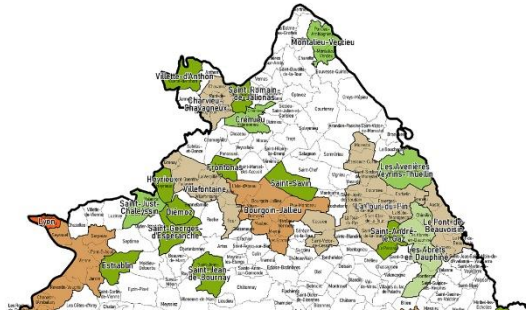
Insee <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1501>

Définition : Unité urbaine = agglomération

Si l'unité urbaine s'étend sur plusieurs communes, l'ensemble de ces communes forme une agglomération multicommunale ou agglomération urbaine. Si l'unité urbaine s'étend sur une seule commune, elle est dénommée ville isolée.

Il y a 3 Unités urbaines sur la CAPI et aucune ne fait plus de 100 000 habitants : UU Bourgoin-Jallieu (59 416 hab en 2018), UU Villefontaine (37 920 hab en 2018) et UU isolée Saint-Savin (4 094 hab en 2018).

Voir extrait cartographie de la préfecture de l'Isère :



Les unités urbaines 2020

Données INSEE - Recensement de la population de 2017
Géographie des communes au 1er janvier 2021

Les unités urbaines sont constituées en France métropolitaine et dans les DOM d'après la définition suivante : une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants.

Si l'unité urbaine se situe sur une seule commune, elle est dénommée ville isolée.
Si l'unité urbaine s'étend sur plusieurs communes, et si chacune de ces communes concentre plus de la moitié de sa population dans la zone de bâti continu, elle est dénommée agglomération multicommunale.
Si une de ces communes concentre moins de la moitié de sa population dans la zone de bâti continu mais qu'elle y concentre 2 000 habitants ou plus alors elle constitue une unité urbaine isolée.
Enfin, on désigne par « commune hors unité urbaine », les communes non affectées à une unité urbaine.

Les unités urbaines sont redéfinies périodiquement. L'actuel zonage, daté de 2020, est établi en référence à la population connue au recensement de 2017 et sur la géographie administrative du territoire au 1er janvier 2020.

Le principe de l'obligation de l'élaboration d'un Plan de mobilité

Principe du PDM obligatoire : entre agglomération INSEE et ressorts territoriaux d'AOM

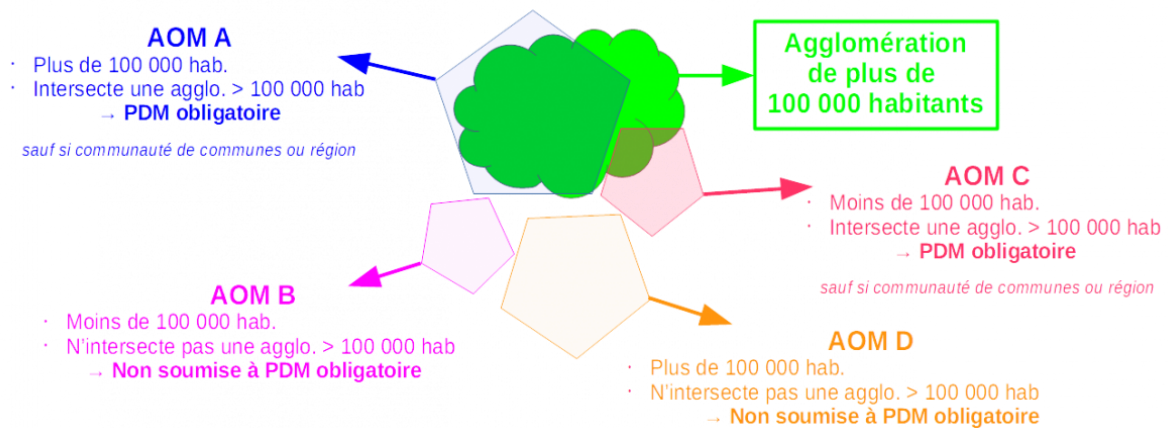
Principe des AOM soumises à PDM obligatoire : différence entre population de l'AOM et population de l'unité urbaine associée



Le principe de l'obligation d'élaboration d'un PDM

Sont concernées les AOM incluses ou coupant une unité urbaine de plus de 100 000 habitants, exceptées les AOM communautés de communes et la région.

(cf Article L1214-3 du code des transports)



La CAPI est dans le cas AOM D :

- Plus de 100 000 habitants
- Pas d'agglomération au sens Insee de plus de 100 000 habitants dans son territoire

Conclusion

Extrait note Cerema, novembre 2020 : « Le plan de mobilité simplifié : Planifier les déplacements dans un territoire rural ou une ville moyenne »

Le plan de mobilité simplifié (PdMS), à destination des AOM des autres territoires, qui est conçu comme un outil simple et agile pour les territoires moins denses tels que les villes moyennes et les territoires ruraux. Il intègre en effet l'ex-plan de mobilité rurale.

Stationnement très gênant ou gênant

Un stationnement est considéré comme gênant dès lors qu'il bloque la circulation pour le passage d'un piéton, d'un vélo ou d'une voiture. Les cas fréquents de stationnements gênants sont les immobilisations devant un garage, sur un trottoir ou encore sur une voie publique comme sur la voie de bus ou de vélo. La verbalisation et le montant de l'amende pour stationnement gênant varient en fonction du lieu.

Stationnement très gênant 2022

Amende stationnement très gênant sur passages piétons, trottoirs et pistes cyclables					
Contravention de 4ème classe	Prix de l'amende				Retrait de 0 Point
	Minoré Non applicable	Forfaitaire 135€	Majoré 375€	Maxima 750€	

Liste des stationnements très gênants

Article R417-11 du Code de la route, sont considérés comme stationnements très gênants :

- Sur un passage piéton jusqu'à 5 mètres en amont sauf pour une place aménagée;
- Sur un trottoir;
- Sur une piste cyclable ou une voie verte;
- Sur une place handicapée;
- Près d'un feu rouge;
- Près d'un panneau de signalisation masqué de fait par le véhicule;
- Sur une voie de bus;
- Sur les places réservées aux véhicules de transport de fonds;
- Devant l'accès à des bouches incendies;
- Sur ou devant une bande d'éveil de vigilance pour les personnes malvoyantes;
- Dans une zone touristique délimitée par les autorités si la surface du véhicule dépasse 20 m²;

Les sanctions d'un stationnement très gênant

Le tarif de l'amende et les risques encourus pour cette infraction routière sont :

- 135 € d'amende forfaitaire,
- 375 € si l'amende est majorée,
- Pas de perte de point,
- L'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites après injonction des agents,
- L'amende minorée de 90€ ne s'applique pas pour les infractions liées au stationnement.

Stationnement gênant de deuxième classe

Autres stationnements gênants de classe 2					
Contravention de 2ème classe	Prix de l'amende				Retrait de 0 Point
	Minoré Non applicable	Forfaitaire 35€	Majoré 75€	Maxima 150€	

Article R417-10 du Code de la route, les stationnements gênants de classe 2 sont :

I.-Tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être placé de manière à gêner le moins possible la circulation.

II.-Est considéré comme gênant la circulation publique l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule :

1° Sur les trottoirs lorsqu'il s'agit d'une motocyclette, d'un tricycle à moteur ou d'un cyclomoteur à l'exception d'un cyclomobile léger ;

1° bis Abrogé ;

2° Sur les emplacements réservés à l'arrêt ou au stationnement des véhicules de transport public de voyageurs, des taxis, des véhicules titulaires du label " autopartage prévu par le décret n° 2012-280 du 28 février 2012 relatif au label " autopartage " ou des véhicules affectés à un service public ; l'autorité investie du pouvoir de police peut toutefois définir par arrêté les horaires pendant lesquels le stationnement est autorisé ;

3° Entre le bord de la chaussée et une ligne continue lorsque la largeur de la voie restant libre entre cette ligne et le véhicule ne permet pas à un autre véhicule de circuler sans franchir ou chevaucher la ligne ;

4° Abrogé ;

5° Sur les emplacements où le véhicule empêche soit l'accès à un autre véhicule à l'arrêt ou en stationnement, soit le dégagement de ce dernier ;

6° Sur les ponts, dans les passages souterrains, tunnels et sous les passages supérieurs, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police ;

7° Abrogé ;

8° (abrogé) ;

9° Sur les bandes d'arrêt d'urgence, sauf cas de nécessité absolue ;

10° Sur une voie publique spécialement désignée par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police municipale.

III.-Est également considéré comme gênant la circulation publique le stationnement d'un véhicule :

1° Devant les entrées carrossables des immeubles riverains ;

2° En double file, sauf en ce qui concerne les engins de déplacement personnel, les cycles à deux roues, les cyclomoteurs à deux roues et les motocyclettes sans side-car ;

3° Devant les dispositifs destinés à la recharge en énergie des véhicules électriques ;

4° Sur les emplacements réservés à l'arrêt ou au stationnement des véhicules de livraison ; l'autorité investie du pouvoir de police peut toutefois définir par arrêté les horaires pendant lesquels le stationnement est autorisé ;

5° Dans les zones de rencontre, en dehors des emplacements aménagés à cet effet ;

6° Dans les aires piétonnes, à l'exception des engins de déplacement personnel, des cyclomobiles légers et des cycles sur les emplacements aménagés à cet effet ;

7° Au-dessus des accès signalés à des installations souterraines.

IV.-Tout arrêt ou stationnement gênant prévu par le présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

V.-Lorsque le conducteur ou le propriétaire du véhicule est absent ou refuse, malgré l'injonction des agents, de faire cesser le stationnement gênant, l'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.



Association
Porte de l'Isère
Environnement

Parc de Fallavier
2 Rue de la Buthière
38090 Villefontaine

04 74 95 71 21
contact@apie-asso.net
www.apie-asso.net

SIRET 523 335 487 000 30
Association Loi 1901
N°: W382001517

Fédérée par :



Position APIE sur le Plan de Mobilités de la CAPI

10/4/2022 mobilites2022@capi38.fr

Commentaires généraux

L'APIE accueille très positivement ce projet de Plan de Mobilités, qui affiche comme objectifs de développer les modes actifs de déplacements, les transports collectifs et les intermodalités, et de limiter la circulation des voitures et de la logistique.

Comme le démontrent le diagnostic présenté, et comme cela a été souligné lors des des réunions de concertation et de préparation du Plan, **ces objectifs sont essentiels pour préserver la santé et la qualité de vie, et pour limiter les impacts sociétaux de la dépendance sur l'automobile et les énergies fossiles**, face à une augmentation annoncée de la population.

Il nous semble utile d'ajouter au préambule (contexte) l'interdiction annoncée par l'Europe de la vente de voitures à moteur thermique en 2035, et l'augmentation du prix des véhicules qui pourrait en découler.

En attendant la disparition progressive des moteurs thermiques du parc, **le Nord Isère dépasse bien trop souvent les seuils de pollution de l'air**. Pour éviter le risque d'amendes de l'Europe, le Plan de Mobilités devrait inclure des actions visant explicitement à assurer, quand c'est nécessaire, le respect des interdictions de circulation des véhicules n'ayant pas la vignette CritAir en vigueur, et pour faciliter le respect de ces obligations par les citoyens de la CAPI.

Nous regrettons également que le Plan n'affiche pas clairement la demande d'une **réduction permanente de la vitesse à 110 km/h sur l'A43** entre la sortie de l'agglomération lyonnaise et Coiranne, pour réduire la pollution de l'air et le bruit et pour fluidifier la circulation.

Nous notons l'annonce dans ce projet de Plan de Mobilité d'une mise à jour du Schéma Vélo de la CAPI et le constat que **la réalisation du Schéma Vélo actuel (2011) est restée bien en deçà de l'affichage du fait de la réduction des budgets vélo**.

Le nouveau Schéma Vélo doit tenir compte de **l'essor du VAE (Vélo à Assistance Electrique), qui rend 'cyclables' les communes situées sur le relief** : le nouveau Schéma Vélo pourra donc viser réellement tout le territoire de la CAPI et non plus essentiellement la vallée urbaine.

Nous accueillons positivement que le projet de Plan de Mobilités fixe comme objectif de travailler sur les liaisons cyclables entre la CAPI et les territoires autour, que ce soit pour le quotidien (par exemple, accès à la Gare de Saint Quentin à partir de Heyrieux ou de Grenay) ou pour permettre aux résidents de la CAPI de se promener en vélo en famille (sans mettre les vélos derrière la voiture pour éviter des routes dangereuses), par exemple avec des liaisons cyclables de la CAPI vers ViaRhône à Pont de Chérucy (poursuite de la Voir Verte de la Bourbre), vers la Ligne Verte Trept – Arandon, vers La Tour du Pin, vers Vienne ...



Concernant les transports collectifs, nous notons que le bilan fait état d'une augmentation des dessertes mais **ne précise pas si l'utilisation a augmenté** (nombre de voyages, nombre de km-voyageurs).

Pour l'ensemble des modes, nous demandons que soit inscrits dans les indicateurs pour les différentes modes de déplacements, **des chiffres de nombre de déplacements ou de voyageurs x km, mais également du coût pour la collectivité et également pour l'usager** : infrastructure, coût du véhicule, entretien, carburant) par déplacement et par km en automobile, vélo, marche, TC, TER.

Nous accueillons positivement l'accent mis dans ce projet de Plan de Mobilités sur les modes actifs : le vélo, le VAE (vélo à assistance électrique) et la marche (la trottinette électrique n'étant pas un mode actif). Il nous semble manquer cependant la prise en compte des **itinéraires du quotidien à pied** (alors que c'est précisé pour le vélo), et notamment l'identification des obstacles à la circulation à pied. Comme pour le vélo, une part importante de ces obstacles relève des routes départementales.

Pour l'APIE, l'action de création de zones de circulation apaisée devrait viser non seulement les centre-ville / centre-bourg, mais également **l'apaisement sur les axes entre villages**, qui sont souvent limitée à 80 km/h (en théorie) et qui sont dangereux pour les vélos et VAE. Cet apaisement peut se concrétiser par le rétrécissement des chaussées, la mise en place d'affichage respect des cyclistes, des aménagements pour inciter à réduire les vitesses, et également la sécurisation des traversées des itinéraires de randonnée PDR.

Nous accueillons positivement l'objectif affiché de mise en place d'accès sécurisés piéton à 1 km autour des gares, et nous suggérons d'élargir cet objectif aux établissements d'éducation et de formation, afin de sensibiliser et de sécuriser les modes actifs pour les jeunes.

Le diagnostic reconnaît l'importance de la logistique sur la CAPI. Nous proposons d'inscrire au Plan de Mobilités **une action pour limiter la multiplication des camionnettes de livraison**.

Commentaires APIE page par page

Diagnostic :

- Pour les TC, il est indiqué « le bilan est positif » parce que le réseau a été étoffé. Si le réseau a été étoffé sans augmentation du nombre d'utilisateurs, ce serait plutôt négatif.
- Pour les modes actifs : préciser qu'à ce jour seulement un premier tronçon de la Voie Verte de la Bourbre a été réalisée.
- Rappeler l'axe Bourgoin Jallieu – Villefontaine – La Verpillière, composé d'un ensemble d'aménagements pour vélos au sud et au nord du chemin de fer. Cet axe n'est pas mis en valeur, alors que c'est aujourd'hui un itinéraire sécurisé presque complet le long de la vallée urbaine (il reste quelques points de connexion à sécuriser).
- Souligner l'enjeu majeur des obstacles posés aux déplacements actifs par le réseau « structurant » des routes départementales (structurant pour l'automobile, mais destructurante pour les modes actifs), qui est accentué par toute croissance de la circulation automobile.



Une stratégie autour de quatre défis :

- « En 2018, un Français sur quatre avait déjà refusé un emploi faute de solution pour s'y rendre ». Est-ce que cela veut dire : pendant l'année 2018, ou pendant sa vie jusqu'au jour du sondage ? Est-ce vrai ? Déjà, environ la moitié des Français ne sont pas des actifs. Est-ce que 50% des actifs étaient à la recherche d'un emploi en 2018 ?
- « voiries structurantes ». Ce vocabulaire est à modifier en « déstructurantes », ou à préciser « structurantes pour la circulation motorisée et obstacles pour les modes actifs ».
- Sous 'inclusion' : rajouter que l'interdiction annoncée de vente de voitures thermiques dès 2035 pourrait entraîner une augmentation du coût d'achat, accentuant significativement ces enjeux.

Action #1 'Aménager les espaces publics pour favoriser la marche'

- Sous 'Plan Lumière' : il convient de supprimer les lumières bleues (éclairage public) aux giratoires, la fréquence bleue étant particulièrement problématique pour la faune nocturne, et les reflets bleus de ces lumières dans les vitres de véhicules pouvant être confondus avec les services d'urgence
- Dans les indicateurs, supprimer le nombre de déplacements à pied sur la Voir Verte. Ce n'est pas l'objectif premier de la Voie Verte (il existe tout un réseau de randonnée par ailleurs). A pied, cette VV sert presque uniquement au loisir et non pas aux déplacements quotidiens. Remplacer par % des jeunes accédant régulièrement à leur école à pied.
- Dans les indicateurs, ajouter le nombre de traversées piéton de routes améliorées : création de passages protégés piétons, sécurisation de passages existants (rajout de radar, feux, ralentisseur)

Action #2 'Poursuivre l'aménagement d'itinéraires cyclables continues et sécurisés'

- Contexte : modifier la rédaction – 3 km entre Bourgoin Jallieu et Maubec n'est pas facilement réalisable en vélo, mais l'est en VAE.
- Sous : 'Se doter d'outils ...' rajouter : développer une "banque" de projets d'aménagement cyclables, déjà pré-étudiés, pour être en capacité de répondre à des appels à projets quand ils se présentent
- Sous 'Augmenter les possibilités de stationnement' : préciser pour tous types de vélos, y compris avec sacoches, vélos cargos, etc.
- Sous 'Assurer la sécurité et le confort' : pour assurer la confiance des cyclistes et la sécurité, notamment pour les jeunes, les familles,
 - préciser comme doctrine que les aménagements cyclables doivent être séparés sur tout axe circulant à plus de 50 km/h,
 - préciser que lorsque la largeur permet de rouler à 2 de front, elle encourage l'accompagnement des enfants et l'apprentissage du vélo comme mode de transport familial.
- Sous 'Informier et communiquer sur le réseau' : rajouter LANE dans le point « Continuer d'intégrer le mode vélo et le mode VAE dans les calculateurs d'itinéraire »
- Porteurs & Partenaires : remplacer « Elaboration ...' d'un Schéma Directeur Vélo » par « Mise à jour et refonte du ... ». Le Schéma existe, mais il est à revoir en fonction du Plan de Mobilité, et pour intégrer le VAE.
- Indicateurs : ajouter – évolution du Baromètre FUB
- Partenaires : ajouter pour les Associations : identification des besoins et des itinéraires



Action # 3 : 'Favoriser la création de zones de circulation apaisée »

- Après 'Réduire les emprises de voirie pour abaisser les vitesses', ajouter : « En tenant compte des vélos ». Par exemple, contournement de chicanes pour vélos.
- Après 'Faire respecter la vitesse', ajouter : radars.
- Avec 'Végétaliser et créer des espaces verts dans les zones apaisés', ajouter : élargir les trottoirs, faciliter des terrasses de cafés et de commerces
- Sous 'Mener des actions ponctuelles pour certaines voies ' : ajouter « Signaler les double-sens cyclables déjà existants de droit (tous les sens-unique limités à 30 km/h) en installant les panneaux "Sauf vélo" sous les sens interdit et en traçant des pictogrammes vélo au sol ».

Action #5 'Aménager la voirie pour favoriser les transports en commun'

- Nous sommes pleinement favorables à la proposition affichée d'accorder la priorité aux TC aux feux. Mais pour cela, il est nécessaire que les TC puissent accéder aux feux. Nous proposons dans les points à étudier pour prioriser les bus RUBAN, la création de voies réservées TC en amont des feux et des giratoires sur les 2x2 voies existantes, notamment le long de la RD1006
- Indicateurs : ajouter le taux de remplissage des services RUBAN (nombre de passagers moyens par véhicule) et le coût par passager-km

Action #6 'Favoriser les usages du vélo par une offre de service adaptée'

- La location de VAE par la CAPI est à un succès avec une forte demande. Pour l'APIE cette offre doit viser deux choses :
 - essai et remise en selle, donc locations de plusieurs mois, non pas sur des années renouvelables (pas de leasing subventionné)
 - mise à disposition à plus long terme pour des populations ayant des besoins spécifiques : reprise de travail, étudiants
- Une politique forte de formation – accompagnement de remise en selle est à prévoir pour les VAE (location CAPI ou acquisition privé). Le VAE, c'est souvent des personnes qui reviennent au vélo après des années, de personnes en forme physique moyenne, alors que le VAE est plus lourd et plus rapide qu'un vélo musculaire.
- Sous 'Initier et faciliter la pratique du vélo' :
 - proposer des services sur les parkings multimodaux comme des stations d'entretien libre pour les cyclistes
 - mettre en place des dispositifs (carte papier, appli téléphone, bornes d'information sur le terrain à la gare et au parkings multimodaux) d'aide au choix et à la reconnaissance d'itinéraires vélo, avec le soutien des associations locales
- Nous considérons prématuré de « Examiner l'extension des offres de location ... de trottinettes en libre service ». Avant d'envisager comment inciter à plus de trottinettes, il convient d'étudier les données démontrant leur dangerosité (pour l'utilisateur de la trottinette comme pour les piétons et cyclistes), le niveau de respect réel de la réglementation (combien de trottinettes sur les trottoirs et sur la Voie Verte ?) et d'étudier si leur utilisation implique une diminution de l'utilisation de la voiture, ou est-ce qu'il s'agit simplement de remplacer des modes actifs par un mode passif ?



- « Etudier l'opportunité de la mise en place d'un espace dédié au vélo dans la CAPI ... ». Modifier en « un ou des espaces ». Il pourrait être intéressant d'avoir plusieurs espaces, éventuellement avec des équipes tournant sur différents lieux, pour une meilleure couverture géographique.
- Sous 'Communiquer autour de l'usage du vélo' : ajouter "Communiquer sur les aides nationales pour passer au vélo". Par exemple, les prime vélo et prime à la conversion peuvent aider à franchir le cap de l'achat d'un vélo cargo en lieu et place de la deuxième voiture, avec 1500 à 2500€ d'aides suivant les revenus, mais ce dispositif est très peu connu.
- Indicateurs : « Nombre d'ateliers de remise en selle / de réparation ». Remplacer 'atelier' par 'session' (ce n'est pas le nombre de lieux). Comme pour les TC, l'indicateur n'est pas le nombre de sessions, mais le nombre de personnes bénéficiant des formations.

Action #7

- Poursuivre l'aménagement des gares SNCF pour faciliter l'accueil des vélos, notamment pour les gares de l'Isle d'Abeau et Saint Quentin Fallavier où des ascenseurs ne sont pas encore installés.
- Préciser d'assurer que les nouveaux ascenseurs installés aient des dimensions suffisantes (longueur) pour y entrer facilement (donc rapidement !) avec tout type de vélo, sans être en diagonale (ce qui empêche de partager l'ascenseur avec d'autres utilisateurs en même temps).

Action #8 'Favoriser la mobilité solidaire par le partage de la voiture'

- Pourquoi LANE, qui est une réussite, n'est pas cité ?

Action #9 'Développer un réseau de stations de recharge (électrique, GNV, hydrogène)'

- Rajouter dans le contexte la fin annoncée de la vente de voitures à moteur thermique pour 2035.

Action #10 'Améliorer l'attractivité du réseau bus RUBAN'

- Contexte : il est indiqué que le réseau a fait l'objet de nombreuses améliorations depuis une dizaine d'années. Préciser si ou si non cela a eu comme résultat une augmentation du nombre de voyageurs ?
- Indicateurs : ajouter comme indicateur, le coût par km-voyageur pour les TC

Action #11 'Faciliter la pratique du vélo au-delà des limites de la CAPI'

- Contexte : revoir cette introduction, actuellement très centrée sur la CAPI. Cette action devrait viser non seulement à attirer des cyclistes de l'extérieur vers la CAPI, mais également à permettre aux populations de la CAPI à se déplacer en sécurité au-delà des limites de la CAPI en vélo, notamment pour des promenades en famille. Si la CAPI pense sa politique uniquement en 'réceptif' et les collectivités autour de même, il n'y aura pas de dialogue, chacune restant chez soi. Modifier notamment « L'intérêt des espaces naturels de la CAPI ... » en « du Nord Isère ».
- Sous 'S'inscrire dans des partenariats pour créer un réseau', ajouter notamment des partenariats avec les communautés de communes adjacentes à la CAPI, et avec la Région (qui a une politique et des budgets pour le vélo tourisme).
- Dans 'Connecter le réseau cyclable de la CAPI :
 - préciser : la Voie Verte de la Bourbre à la ViaRhôna « à Pont de Chérucy »
 - préciser après 'pour rejoindre Vienne' = ViaRomana



- Dans 'Créer une offre touristique vélo' : ces actions sont à mener sur le Nord Isère, avec les communautés de communes autour de la CAPI. Une politique de vélo tourisme dans la CAPI, déconnecté des territoires autour, serait contraire aux objectifs affichés de cette action #11
- Sous 'Porteurs & Partenaires', ajouter
 - la Région
 - les associations de vélo, dont AF3V, et culturels et de tourisme
- Indicateurs, ajouter : km d'itinéraires de Voie Verte à l'intérieur de la CAPI intégrés aux schémas de vélotourisme (Ministère, AF3V)
- Il est indiqué : 'A proximité de la CAPI, l'itinéraire de la « Voie verte des confluences » est inscrit au Schéma national des véloroutes et des voies vertes'. Nous n'avons pas réussi à trouver ce Schéma sur un site gouvernemental national, mais le site <https://www.velo-territoires.org/schemas-itineraires/schema-national/#> - souvent référencé – présente un schéma où les Voie Verte des Confluences sont absentes. Cette affirmation semble donc à corriger. Nous proposons de préciser dans le texte que l'appellation « Voies Vertes des Confluences » fait référence (pour ce qui concerne la CAPI) à des projets de Voie Vertes (1) Lyon – La Verpillière, (2) Pont de Chéruy – Bourgoin Jallieu (VV de la Bourbre) et (3) Saint Quentin – Vienne. On pourrait inclure un lien vers une présentation des VV des Confluences (la plus récente que nous avons pu trouver c'est ce document de 2013 <https://ocivelo.fr/wp-content/uploads/2019/02/ocivelo-voie-verte-confluence.pdf>)
- Ajouter l'objectif de connexion vers les « Voies Lyonnaises » <https://www.grandlyon.com/actions/les-voies-lyonnaises.html>

Action #13 'Faciliter les connexions vers les territoires voisins en favorisant le covoiturage'

- Pourquoi LANE, qui est une réussite, n'est pas cité ?

Action #15 'Accompagner le développement du réseau ferroviaire'

- Ajouter aux objectifs : obtenir l'arrêt des TGV Grenoble – Paris dans l'une des gares de la CAPI
- Le paragraphe « Conserver les emprises foncières pour le développement ferroviaire ... ». Modifier pour préciser qu'il ne s'agit pas de mettre à 2 voies la ligne Grenoble – Lyon, mais de mettre à 4 voies la ligne Lyon – Saint André le Gaz
- Le paragraphe sur Lyon-Turin : ajouter préservation « des zones humides »

Action #16 'Accompagner le secteur du transport et de la logistique'

- Remplacer « Inciter les communes à mettre en places des actions pour rationaliser les livraisons » par une action menée par ou coordonnée par la CAPI. Les livraisons sont généralement organisées sur un territoire plus grand qu'une commune (un livreur desservira plusieurs communes), l'action doit être intercommunale.
- Indicateurs : nombre de livraisons (un camion différent) par jour par habitant



Action #21 'Favoriser une mobilité active des enfants et des jeunes'

- Ajouter que la pratique du vélo pour les enfants (en plus d'être essentielle pour la santé) est un excellent vecteur d'apprentissage de l'autonomie.
- Rajouter l'objectif de sécuriser l'accès aux écoles, collèges et lycées, ainsi que les centres de formation (Conservatoire et écoles de musique, formation professionnelle) dans un rayon d'un kilomètre (comme déjà inscrit pour les Gares).

La 'Carte de Synthèse', pages 58-29

Cette carte semble erronée et inachevée. Si elle est maintenue il convient d'apporter plusieurs corrections et ajouts importants, et peut-être de préciser qu'elle est indicative de quelques actions prévues et ne prétend pas être une 'synthèse', ni une référence de planification.

- Les lignes vertes sont légendées « Aménagements et itinéraires (cyclables) existants en 2021 ». C'est (malheureusement) faux. Une part importante de ces tracés sont des projets, souvent non encore engagés (par exemple la Voie Verte le long de la Bourbre jusqu'aux sorties est et ouest de la CAPI). Modifier la légende pour indiquer « projet prévu dans le Schéma Vélo 2011 ».
- Dans les légendes : pourquoi limiter le 'covoiturage dynamique' à l'interne à la CAPI. Une part importante de la covoiture est au-delà de la CAPI : des personnes de Saint Jean de Bournay qui viennent prendre le train ou travailler dans la CAPI, des personnes de la CAPI qui vont travailler à Lyon ou à Grenoble ...
- Les flèches « Connecter le réseau cyclable (à corriger -> cyclable) de la CAPI aux territoires voisins » : il manque (notamment) les VV des Confluences vers Lyon, vers Pont de Chérucy, une flèche vers la Tour du Pin (suite de la VV de la Bourbre, pourtant inscrite jusqu'à la limite est de la CAPI sur la carte), des flèches vers Grenay et Heyrieux (accès Gare de Saint Quentin)
- Cette carte n'intègre pas du tout les communes du relief dans le (futur) schéma vélo, alors le VAE les rend accessible.

Notre avis collectif concernant le Plan des Mobilités CAPI

Cyclo Club Nord-Isère/Unibike/Vélo Club de l'Isle d'Abeau/Vélo-Villefontaine

Rappel du contexte

Par le message suivant, en date du 11 janvier 2022, le service mobilité de la CAPI a sollicité sur le projet de [Plan des Mobilités de la CAPI](#) (← en lien ci-contre), l'avis des communes et associations, dont Vélo-Villefontaine et APIE/Osez-l'vélo, invitées antérieurement à des consultations préparatoires :

« La CAPI a lancé fin 2020 une démarche d'élaboration d'un **Plan de Mobilité Simplifié**, au sens de l'article L1214-36-1 du Code des transports.

Ce «[Plan des Mobilités de la CAPI](#) » (**PDM**) est l'occasion de redéfinir et de réaffirmer les ambitions de la CAPI en matière de politique en faveur des transports en commun, du vélo, et du covoiturage.

Le projet de Plan Des Mobilités a été arrêté par une délibération du Conseil Communautaire de la CAPI le 16 décembre 2021.

Ce document doit désormais être soumis à une phase de consultation des partenaires, qui pourront se prononcer sur le document avant le **10 avril 2022**.

Pour cela, nous vous invitons à transmettre votre avis par voie postale (CAPI Service des Mobilités) , ou à l'adresse mail suivante : mobilites2022@capi38.fr

Le projet de Plan Des Mobilités sera ensuite soumis à une phase de participation du public au printemps,

Puis au terme de cette période de consultation, conformément à l'article L.1214-36-1 du code des transports, il sera éventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis, avant d'être définitivement approuvé par le Conseil Communautaire à l'été 2022. »

Rappelons que la CAPI est « Autorité Organisatrice des Mobilités ». Le PDM a donc « pour objectifs de redéfinir et de réaffirmer les ambitions de la CAPI en matière de déplacements ». En outre :

« La CAPI est un **territoire attractif démographiquement**.

En 2030, selon les ambitions du SCoT Nord-Isère la population sera d'environ 130.000 habitants, contre 107.000 habitants en 2017. Si l'équipement automobile reste le même qu'en 2017, la CAPI accueillera environ **12.000 voitures supplémentaires**.

A titre de comparaison, le nombre supplémentaire de voitures a été de 8.000 entre 2007 et 2017.

Même si la part modale de la voiture en tant que conducteur atteint 48.% en 2030 (contre 53.% en 2015), cet accroissement de la population et du nombre de voitures pourrait engendrer un trafic supplémentaire de l'ordre de **32.000 déplacements par jour, soit l'équivalent du trafic quotidien de la RD1006**. Ce scénario n'inclue pas les flux automobiles qui entrent dans ce territoire attractif pour l'emploi. Les effets pourraient donc être de plus forte ampleur sur le trafic automobile.

Les problèmes posés par cet usage en hausse de l'automobile sont **l'impact sur l'environnement (Gaz à Effet de Serre), la santé (pollution, moins d'activité physique), la consommation du foncier, la congestion, ou encore les risques d'accidents**. »

Les enjeux sont importants pour le territoire et impliquent d'encourager un moindre recours aux voitures individuelles, que ce soit pour des trajets domicile-travail, courses, accompagnement des enfants et loisirs. Le « vélo » sous ses multiples déclinaisons (cargo, électrique ou sportifs, ajusté aux handicaps, etc.) devrait contribuer ainsi, de façon essentielle au rayonnement futur de notre territoire.

Nous avons échangés entre associations d'usagers du vélo et, en particulier sur l'ouest-CAPI. Aussi avons-nous le plaisir de vous adresser à 4 (Cyclo Club Nord-Isère/Unibike/Vélo Club de l'Isle d'Abeau/Vélo-Villefontaine) cette contribution partagée sur les mobilités en vélos.

Notre contribution partagée :

Nos associations d'usagers représentent des attentes variées selon usages du « vélo » au quotidien ou de loisir, utilitaire ou sportif, et convergent sur nombre d'attentes qui font écho à plusieurs fiches actions :

- n°2 : Poursuivre l'aménagement d'itinéraires **cyclables continus et sécurisés**
- n°3 : Favoriser la création de **zones de circulation apaisée**
- n°6 : Favoriser les **usages du vélo** par une offre de service adaptée
- n°7 : Faciliter le **rabattement vers les gares** en modes actifs et collectifs
- n°11 : Faciliter la pratique du **vélo** au-delà des limites de la CAPI
- n°14 : Faciliter l'intermodalité entre les différents réseaux de **transports en commun**
- n°21 : Favoriser une **mobilité active des enfants et des jeunes**

Concrètement,

- Fiche 2 : En matière d'infrastructures, nous insistons sur
 - le besoin indispensable d'**itinéraires continus et sécurisés**.
 - **L'entretien de l'existant** complété de la matérialisation de passages piétons ET cycles autant que nécessaire, la mise à niveau des voies cyclistes lorsque nécessaire lors de traversées de routes.
 - Des parcs de stationnement sûrs pour y déposer en confiance sa bicyclette, remorque ou son vélo-cargo auprès des gares, des commerces, des entreprises et des équipements de loisir (sport, culture, etc.)

A ces remarques s'ajoutent quelques amendements proposés :

- rubrique "Assurer la sécurité et le confort" : *Préciser que lorsque la largeur permet de rouler à 2 de front, elle encourage l'accompagnement des enfants et l'apprentissage du vélo comme mode de transport familial*
- rubrique "Augmenter les possibilités de stationnement" : Préciser *"pour tous les types de vélos, y compris CARGO"*
- Fiche 3, Mener des actions ponctuelles pour certaines voies" : ajouter « *officialiser les double sens-cyclables déjà existants de droit* », c'est à dire pour les voiries à sens unique voiture limitées à 30km/h ou moins : *installer des panonceaux "sens-interdit sauf vélo" et des pictogrammes vélo au sol pour matérialiser la circulation vélo à double-sens* ».
- Fiche 6, rubrique "initier et faciliter la pratique du vélo" et fiche N°17, préciser :
 - *Mettre en place des dispositifs d'aide au choix d'itinéraires, par exemple avec le soutien des associations.*
 - *Communiquer sur les aides nationales pour passer au vélo : prime vélo et prime à la conversion peuvent aider à franchir le cap de l'achat d'un vélo cargo par exemple.* »
- Fiches 7 et 14 : les 4 gares ferroviaires de la CAPI et sa gare routière ont une vocation structurante pour l'ensemble des mobilités
 - Les accès aux gares, en particulier celle de la Verpillière (RD 126 d'une part depuis Frontonas pour rejoindre avenue du Gral Giraud à la Verpillière ; RD126 également d'autre part depuis le Boulevard de Villefontaine à Villefontaine puis avenue de la gare à la Verpillière de part et d'autre du passage à niveau.

Illustration ici de l'implication de multiples niveaux de décision relatifs à une RD et au réseau TER et Transisère : les deux derniers tronçons pré-cités sont aujourd'hui sous maîtrise d'ouvrage CAPI, laquelle vient de différer des aménagements qui nous avaient été annoncés pour cet été. Des lors, des marquages au moins provisoires pour rappeler aux automobilistes que cette voie est partagée avec les cycles sont urgents.

 - Pouvoir rejoindre une de ces gares d'où emporter son « vélo » pour faciliter les derniers km depuis le domicile ou vers sa destination finale est de plus en plus facilité via les TER. Ce service doit pouvoir être offert à l'avenir à bord des bus, Ruban ou Transisère.
 - Outre ces facilités d'accès aux réseaux bus et TER, la CAPI ne pourrait-elle pas mener également une communication pro-active là où se rendent les usagers « vélo » :

- x auprès des nombreuses entreprises, commerces et de leurs chambres consulaires et organisations patronales et syndicales locales, etc. :
 - Sur notre territoires, ne devraient-elles pas s'appropriier [le forfait mobilités durables](#) ce qui paraît loin d'être le cas aujourd'hui. A-t-on une statistique sur ce sujet ?
 - Peut-on inscrire dans le PDM un engagement les collectivités publiques à faciliter l'emploi de cycles et vélos-cargo pour leurs agents et leurs déplacements, domicile-travail ou dans l'exercice de leurs missions ?
 - Nous notons aussi une mesure incitative qui a fait l'objet d'une [délibération CAPI du 7 décembre](#) dernier : permettre à ces commerces de bénéficier d'arceaux de stationnement installés par la collectivité. Ne conviendrait-il pas de veiller à sa mise en œuvre ?
 - x les écoles, les espaces et équipements de loisirs.
- **Fiche 11** : De la commune à la Région, nous déplorons la multiplicité des décideurs concernés, au point que l'on s'interroge souvent sur la maîtrise d'ouvrage exercée par chacun selon les secteurs et tronçons de voies concernées. Le coordination et la cohérence des décisions qui s'en suite n'est dès lors pas toujours évidente :
 - Une **cartographie des rôles** selon les secteurs et tronçons concernés serait bienvenue. Une bonne coordination des « AOM », autorités organisatrice des mobilités, est indispensable, appuyée de l'expertise des associations d'usagers que nous sommes.
 - Ainsi lors de sa dernière session de mars 2022, le Conseil Départemental vient-il de décider, unanimement d'ailleurs, d'une « stratégie opérationnelle en faveur des cycles – déclinaison du volet infrastructures » : voir notamment [Délibération](#) et [Rapport](#) Cette [Annexe](#) (← lien ici).
Or, en Nord-Isère
 - x quelques itinéraires de liaison sont notés depuis la CAPI vers ViaRhona (Bourgoin-Mozas-Morestel au seul état de projet) d'un côté vers Vienne et Lyon de l'autre, ainsi que le prolongement de la voie verte de la Bourbre, et un franchissement RD1006 et A43,
 - x sur les route départementales, ne sont pas pris en compte d'un certain nombre de tronçons comme :
 - x la départementale D126 entre Frontonas-Villefontaine-LaVerpillière, très peu engageante avant le pont sur l'autoroute, un itinéraire pourtant utile (*voir fiches n° 7 et 14*)
 - x des liaisons vers Heyrieu-Valencin ou St-George d'E.-
 - x et la RD 36 depuis Vaulx-Milieu, Villefontaine, Roche, Villefontaine, Bonnefamille, Diémoz, etc. jusqu'à Vienne d'ailleurs.
 - **Fiche 21**, amendement proposé : *Préciser que la pratique du vélo pour les enfants (en plus d'être essentielle pour la santé) est un excellent vecteur d'apprentissage de l'autonomie et doit être enseignée par des moniteurs et initiateurs fédéraux dont les associations sont reconnues d'utilités publics par le ministère de la jeunesse et des sports.*

A l'avenir, au delà de cette contribution collective, ce volet des mobilités actives du PDM peut-il faire l'objet de points de suivis réguliers, sans doute semestriels associant nos associations d'usagers et les services de la CAPI, les représentants concernés des collectivités impliquées, des communes de la CAPI bien sûr mais aussi des EPCI voisins ?

En Nord-Isère, ne convient-il pas ainsi de promouvoir et développer les mobilités douces et actives et donc de donner envie de « vélo » à ses habitants, à tous ceux aussi qui viennent y travailler ou en découvrir les richesses patrimoniales ou naturelles.



7 Allée des chênes - Villefontaine



473 Route des Étangs - Bonnefamille



Vélo Club de l'Isle d'Abeau



3 rue Pasteur - Villefontaine

De : Jean-Pierre Pommier <jppommier1691@gmail.com>

Envoyé : vendredi 8 avril 2022 19:48

À : CAPI - mobilités 2022 <mobilités2022@capi38.fr>

Cc : Denis JEUNE <denis.jeune@afiph.org>; Joël FILIPPONE <joel.filippone@afiph.org>; Gilles Vuillemin <gilles.vuillemin@afiph.org>

Objet : Avis AFIPH sur le Plan des Mobilités CAPI

Madame, Monsieur,

Tout d'abord merci de nous faire parvenir ce dossier.

Je ne l'ai pas reçu directement, mais Madame Chantal MILLON Directrice adjointe Afiph Entreprises Nord-Isère me l'a fait suivre.

Pour information Madame MILLON n'est plus en activité.

Si c'est possible, pour les prochains envois d'informations ou autres, pourriez-vous, s'il vous plaît, me faire suivre directement les e-mails.

A la lecture du dossier Pré-projet du Plan Mobilités CAPI, on constate qu'il y a eu un gros travail de fait par vos Services et cela mérite vraiment d'être souligné.

C'est un dossier qui est bien compréhensible, clair et très bien structuré.

Merci à vous.

Sur l'action 19 "inclure et soutenir les publics fragiles" voici mon avis:

Il est évoqué le public fragile, les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, ce qui est une très bonne chose, mais il n'est pas évoqué les personnes avec des déficiences intellectuelles, des déficiences visuelles, et autres.

Comme je l'avais évoqué dans un précédent message, nos enfants adultes handicapés intellectuels travaillent pour beaucoup en ESAT (Etablissement et Service d'Aide par le Travail) sur Bourgoin-Jallieu au 24, rue de l'Oiselet.

Nous avons aussi des enfants adultes handicapés qui viennent en SAJ (Service d'Accueil de Jour) également 24, rue de l'Oiselet.

Certains résident en Foyers quartier St Michel, et d'autres sur le quartier des hauts de Funas.

D'autres enfants adultes handicapés habitent en appartements et d'autres dans leurs familles ceci sur Bourgoin-Jallieu et les communes environnantes.

Le transport spécifique est ce qui convient le mieux à nos enfants, car compte tenu de leurs difficultés intellectuelles et aussi physiques, ils ont besoin d'être aidés, guidés, orientés et aussi protégés car ils sont parfois des "proies faciles" comme ils peuvent avoir également des réactions inappropriées mais hélas difficile à mettre sous contrôle du fait de leur manque de discernement.

Des mobibus qui viennent les chercher à proximité de leurs logements serait la solution avec un arrêt directement à l'ESAT 24, rue de l'Oiselet.

Ils ne peuvent pas rester debout car ils fatiguent très vite et n'ont pas d'agilité.

Les transports pour cette population doivent être accessibles à toutes les formes de handicaps.

Quelques adultes handicapés utilisent les transports Ruban de la CAPI et un problème se pose lorsqu'il y a les vacances scolaires car des lignes sont supprimées.

Ceci engendrent une déstabilisation, un stress et fait que des adultes handicapés n'arrivent plus à l'heure au travail. Cette situation est vécue aussi quand il y a des grèves.

Dans ces moments-là, une ligne de transport mise en place pour eux spécifiquement serait une solution.

Je conçois tout à fait que ce n'est pas un sujet simple pour vous.

L'inclusion "vue dans haut" par le gouvernement actuel est une volonté évidente, mais qui nous inquiète car sans moyens humains et financiers ce n'est pas réalisable.

Peut-être faudrait-il étudier plus précisément ce qui se passe au quotidien sur l'aspect transport, ceci avec les professionnels qui encadrent nos enfants adultes handicapés et avec les familles d'enfants adolescents et adultes handicapés intellectuels afin de vous apporter davantage d'informations, de compréhension.

N'hésitez pas à me contacter si vous souhaitez que l'on se rencontre.

En vous remerciant,

Cordialement,

Jean Pierre Pommier.

Membre de la Section Locale Nord Isère Afiph (ex Afipaeim)

Élu représentant des familles et des représentants légaux au CVS ESAT Nord Isère Afiph.

Tél: 06 77 44 42 68

DIRECTION GENERALE

Téléphone : 04.69.15.70.37

Télécopie : 04.69.15.70.61

E-Mail : chpo-sec.direction@ghnd.fr

Site Internet : www.ch-bourgoin.fr

Bourgoin-Jallieu, le 15 mars 2022

Monsieur Jean PAPADOPULO

Président de la CAPI

CAPI

17 Av. du Bourg

38080 L'Isle-d'Abeau

Monsieur Vincent CHRQUI

Vice-président délégué aux mobilités

Mairie de Bourgoin-Jallieu

1 rue de l'Hôtel de ville

38300 Bourgoin-Jallieu

Madame Pascale BESCH

Directrice Générale Adjoint

CCI Nord Isère

5 Rue Antoine Condorcet

38093 Villefontaine

C.A.P.I. Courrier arrivé	
Le	22 MARS 2022
Copie	
Service	

Réf. : BV/AEX – 28/2022

OBJET : PLAN DES MOBILITES - CAPI

Monsieur le Président,
Monsieur le Vice-Président,
Madame la Directrice Générale Adjointe,

La communauté d'agglomération Porte de l'Isère avait convié les membres du Comité des Partenaires à participer, le 4 mars dernier, à une réunion de présentation de son plan des mobilités. A cette occasion, les participants avaient été invités à rendre leur avis sur ce document, avant le 10 avril. Vous trouverez ci-dessous les attentes du centre hospitalier Pierre Oudot vis-à-vis du plan de mobilités.

Elles portent sur l'amélioration de la qualité de la desserte du Médipôle. Cet objectif pourrait être obtenu par les actions suivantes :

- Augmentation de la fréquence des bus, week-ends compris ;
- Amélioration des intermodalités train-bus, train-trottinette ou train-vélo depuis les gares de Bourgoin-Jallieu et de l'Isle d'Abeau ;
- Création d'un arrêt au Médipôle pour le bus assurant la liaison LYON-BOURGOIN, car celui-ci s'arrête actuellement à 1 km du Médipôle, à proximité de la sortie d'autoroute n° 7.
- Transformation du carrefour situé sur la route départementale 1006 à proximité du Médipôle en un carrefour en sens giratoire.

A défaut, modification de la régulation des feux tricolores ; car seuls deux à trois véhicules peuvent circuler au feu vert dans, en particulier, deux sens de circulation en direction du Médipôle (sur le boulevard Joliot Curie en provenance de la sortie d'autoroute n° 7 et depuis l'allée de l'Eden).

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, Monsieur le Vice-Président, Madame la Directrice Générale Adjointe, à l'assurance de toute ma considération.

bien à vous.

Laurence BERNARD

Directrice du Groupement Hospitalier du Nord-Dauphiné



COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PORTE
DE L'ISERE
Monsieur Jean PAPADOPOULO
Président
17, avenue du Bourg – BP 592
38081 L'ISLE D'ABEAU CEDEX

Dossier suivi par la direction des mobilités CAPI

Villefontaine, le 6 avril 2022

Objet : avis de la CCI Nord Isère sur la consultation pour le Plan de Mobilités de la CAPI.

Monsieur le Président,

Vous nous avez sollicité pour avis sur votre projet de Plan de Mobilités simplifié.
Dans ce cadre, la CCI Nord Isère souhaite apporter son soutien à cet outil de planification mais en ajoutant des remarques nécessaires au développement économique du territoire.

Tout d'abord, il est essentiel que la CAPI se saisisse de cet outil pour organiser la mobilité à l'horizon 2026 voire 2030 sur son territoire afin de planifier des actions visant concrètement à améliorer l'accessibilité au territoire et sa mobilité interne.

Orientation n°1 : Aménager la voirie et les espaces publics pour faciliter les déplacements au quotidien

La sécurisation des liaisons permettant les modes actifs est nécessaire pour desservir les zones d'activités économiques dans un contexte d'augmentation importante des coûts énergétiques et pour permettre à des salariés ne pouvant se déplacer en véhicules individuels d'accéder à ces emplois. Des espaces protégés et continus pour les cyclistes, les piétons sont nécessaires dans les villes mais également pour desservir les zones d'activités économiques depuis des points de rabattement que sont notamment les quartiers gares.

Orientation n°2 : Développer des offres et des services de mobilités actives, décarbonées et solidaires

Les points saillants du diagnostic sont partagés par la CCI Nord Isère qui **identifie le développement des quartiers gares comme essentiel sur le territoire.**

1 – La FIABILITE DU RESEAU

Le développement des quartiers gares doit s'accorder avec les réflexions de SNCF Réseau dans la gestion du Nœud Ferroviaire Lyonnais et de l'amélioration de la circulation sur la ligne Lyon – St André le Gaz – Grenoble : il est nécessaire dans ce cadre d'améliorer le cadencement et la fiabilité de cette ligne comme porte d'entrée sur la CAPI.

2 – Des HUB MULTIMODAUX SECURISES

Siège Social : 2, place Saint-Pierre - CS 50209 - 38217 Vienne cedex
Parc Technologique : 5, rue Condorcet - CS 20312 - 38093 Villefontaine cedex
CCI Formation Vienne : 2, place Saint-Pierre - CS 50209 - 38217 Vienne cedex
CCI Formation Villefontaine : 5, rue Condorcet - CS 20312 - 38093 Villefontaine cedex
T. 04 74 95 24 00 - F. 04 74 95 24 01 www.ccinordisere.fr
Port de Vienne-Sud Salaise/Sablons : 104, avenue du port - 38150 Salaise-sur-Sanne
T. 04 74 86 79 80 - F. 04 74 86 79 89

Un travail particulier doit être mené sur les gares du territoire et en particulier sur celles de Bourgoin-Jallieu et de la Verpillière avec le développement d'une offre de stationnement augmentée, de liaisons multimodales (transports collectifs et modes doux) sécurisées et efficaces. Dans ce cadre, il nous semble que le développement d'offres mixtes publics/privés sur le transport collectif peut être intéressant afin de répondre aux amplitudes horaires et missions postées des entreprises des zones d'activités économiques. Ceci pourrait être une solution à travailler dans le cadre des différents Plans de Déplacements Inter Etablissements du territoire.

En ce qui concerne la mobilité par véhicules automobiles, et bien que ce ne soit pas l'unique solution à prendre en compte comme précisé précédemment, il est nécessaire de réaliser des opérations de décongestion de certains points noirs, comme la gare de Bourgoin-Jallieu. Un travail avec le département de l'Isère notamment pourrait être mené pour la réalisation de shunt et de contournement de certains points noirs du territoire.

Il s'agira également dans ce cadre de veiller à l'évolution réglementaire et notamment la mise en place de ZFE sur les métropoles voisines pour que les habitants et les salariés aient la possibilité de muter leur véhicule contre des véhicules autorisés à circuler dans ces zones. Ainsi, définir des fonciers et prévoir l'installation de station multi-énergies est un point essentiel pour répondre à cet enjeu. Cela permettra également de transformer les parcs roulants des entreprises pour la même raison et un gain sur les émissions de gaz à effet de serre et de particules polluantes impactant la santé publique et favorisant le dérèglement climatique.

Dans ce cadre, votre proposition d'accompagner les entreprises du territoire pour s'adapter à cette évolution réglementaire est a propos.

De manière plus global, la fiche n°16 relève plusieurs actions visant à favoriser le fret ferroviaire, réfléchir au liaisons du parc de Chesnes, travailler sur les livraisons en centre-ville et est un point essentiel pour le monde économique. Vous pourrez compter sur la CCI Nord Isère pour favoriser sa mise en place.

Orientation n°3 : Mener une politique de mobilité au-delà des limites administratives de la CAPI

La CCI Nord Isère souligne votre volonté de travailler avec les intercommunalités voisines et les Autorités Organisatrices de Mobilités afin de ne pas avoir un cloisonnement du territoire et des ruptures de charges aux frontières de chaque EPCI. Il est essentiel de permettre une continuité des trajets, une facilitation à travailler avec un support commun (carte OURA ?) pour permettre aux salariés de se déplacer plus facilement et de participer au développement économique du territoire.

Orientation n°4 : Accompagner les habitants et les acteurs de la CAPI vers une mobilité vertueuse et inclusive

L'ensemble des solutions existantes est à référencer, à diffuser numériquement et dans des points d'information mobilité (notamment en gare) pour faire connaître l'offre existante. Cela peut concerner l'utilisation des transports scolaires notamment, solution à laquelle peu de personnes semblent pouvoir prétendre.

Cette orientation doit permettre de favoriser la consommation locale et notamment Enbasdemarue pour favoriser les courtes distances en modes actifs, limiter les livraisons liées au e-commerce : l'installation de casiers connectés, de points relais en lien avec les commerçants locaux seront autant de solutions visant à atteindre cet objectif.

Dans la même optique, développer des nouveaux espaces de travail pour encourager une mobilité plus orientée sur les courtes distances dans le cadre des trajets domicile-travail est nécessaire, notamment avec le développement du télétravail et pour permettre d'avoir des espaces conviviaux afin de limiter l'isolement.

Enfin, le développement des services, commerces, équipements doit nécessairement être intégrés dans les centres-bourgs afin de limiter les déplacements motorisés et favoriser les modes actifs.

En espérant que ces réflexions puissent alimenter votre réflexion sur ce document de planification, je reste, avec mes équipes, disponible pour travailler à vos côtés sur ces thématiques essentielles à l'attractivité et au dynamisme de notre territoire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.


Christophe Carron
Président



181 Avenue Parc du Drieve
38090 Villefontaine
☎ 04.74.96.20.33 - 06.35.16.16.21
✉ accueil@ulcgt-villefontaine.fr

C.A.P.I. Courrier arrivé	
Le	30 MARS 2022
Copie	
Service	

Villefontaine, le 28 mars 2022

Monsieur le Vice-Président délégué aux Mobilités à la CAPI

Avant l'approbation du Plan des Mobilités, la CAPI lance une phase de consultation (voir Ici la CAPI n°48).

L'union locale CGT de Villefontaine et de ses environs vous fait part des premières réflexions menées avec ses adhérents utilisateurs des transports en commun sur le territoire de la CAPI.

Pour les personnes de Villefontaine et les communes alentour, se rendre au Médipôle n'est pas aisé : pas de trajet direct ; aussi nous suggérons de prolonger la ligne A jusqu'au Médipôle, voire Bourgoin-Jallieu.

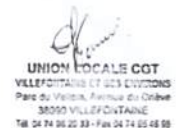
Desserte de l'aéroport de Saint-Exupéry : la liaison Bourgoin-Jallieu Villefontaine Saint-Exupéry a été supprimée il y a quelques années. De nombreux habitants de la CAPI travaillent à l'aéroport et sont obligés soit de prendre leur automobile soit de passer par Lyon s'ils veulent utiliser les transports collectifs ce qui au minimum double la durée du trajet par rapport à une navette. Depuis octobre 2017 la CAPI est adhérente de la Charte de coopération économique et sociale animée par Aéroport de Lyon. Cette Charte se traduit notamment par des actions dans le domaine des transports telles que la desserte de l'aéroport par des transports en commun. La remise en service de la navette Bourgoin-Jallieu Villefontaine Saint-Exupéry ne serait-elle pas une action à mener ?

De plus pour de nombreux habitants de la CAPI et notamment pour ceux qui se déplacent tous les jours pour aller travailler se pose le problème du coût qui peut-être dissuasif pour l'utilisation des transports en commun. De nombreuses villes de majorités politiques différentes ont mis en place des systèmes de déplacements partiellement ou totalement gratuits. Ne pourrait-on pas s'appuyer sur leur expérience pour mener une étude afin de déterminer les avantages (meilleure utilisation des transports collectifs qui entraîne entre autres une diminution des nuisances...).

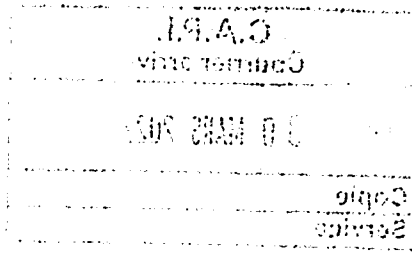
Suite à ces premières propositions à l'élaboration du plan de mobilités, nous sollicitons un rendez-vous auprès de vous.

Dans l'attente d'une réponse rapide, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, nos sincères salutations.

Pour l'Union Locale CGT de Villefontaine
M. CARMONA Pierre-Ange, **Secrétaire général**



Copie : M. Jean Papadopulo Président de la CAPI



U.S. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION
 MIAMI
 5101 N.W. 11th Street
 Miami, FL 33142
 (305) 574-1000

Attestation de l'Administration des Douanes et de la Protection Frontalière des États-Unis

Avant l'expédition du présent des États-Unis, l'Administration des Douanes et de la Protection Frontalière des États-Unis

(24)

Il est attesté que le présent des États-Unis a été soumis à l'inspection et qu'il a été trouvé conforme aux dispositions de la loi et des règlements en vigueur.

Il est attesté que le présent des États-Unis a été soumis à l'inspection et qu'il a été trouvé conforme aux dispositions de la loi et des règlements en vigueur.

Il est attesté que le présent des États-Unis a été soumis à l'inspection et qu'il a été trouvé conforme aux dispositions de la loi et des règlements en vigueur.

Il est attesté que le présent des États-Unis a été soumis à l'inspection et qu'il a été trouvé conforme aux dispositions de la loi et des règlements en vigueur.

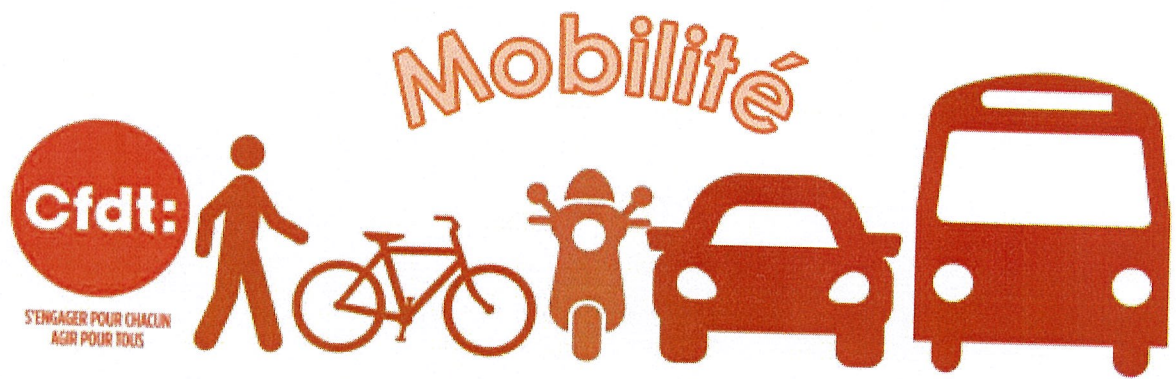
Il est attesté que le présent des États-Unis a été soumis à l'inspection et qu'il a été trouvé conforme aux dispositions de la loi et des règlements en vigueur.

Il est attesté que le présent des États-Unis a été soumis à l'inspection et qu'il a été trouvé conforme aux dispositions de la loi et des règlements en vigueur.

Attestation de l'Administration des Douanes et de la Protection Frontalière des États-Unis

U.S. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION
 MIAMI
 5101 N.W. 11th Street
 Miami, FL 33142
 (305) 574-1000

U.S. CUSTOMS AND BORDER PROTECTION
 MIAMI
 5101 N.W. 11th Street
 Miami, FL 33142
 (305) 574-1000



Notre avis collectif concernant le Plan des Mobilités

Rappel du contexte

L'un des premiers tracts que l'UL CFDT de VILLEFONTAINE a rédigé sur la question des déplacements commençait par :

« L'action d'une organisation syndicale ne commence, ni ne s'arrête à la porte des entreprises. Ce n'est ni le lieu, ni le moment de retracer l'histoire de la structure CFDT mais dans le projet qui avait été déposé pour la création de cette structure, les problèmes d'aménagement du territoire en faisaient largement partie. Des années après, cette même structure réunissait chefs d'entreprise, ou leurs représentants ainsi que les élus des mêmes entreprises pour débattre des problèmes que rencontraient les salariés sur les différentes zones d'activités. Cela nous avait permis de participer aux discussions qui se déroulaient sur la mise en place du PDIE. Mais nous n'avons pu guère aller plus loin. Il y'a presque 3 ans, nous avons décidé de distribuer un tract sur la question des mobilités et devant l'écho plus que favorable rencontré, nous avons décidé de faire de cette thématique notre priorité et avons constitué un groupe de travail.

Si nous nous intéressons tant à cette problématique, c'est qu'elle recouvre la question du pouvoir d'achat pour les salariés, de l'organisation des temps dans l'entreprise, des questions d'environnement de l'aménagement et de l'attractivité du territoire.

Nous tenons d'abord à vous féliciter de la qualité des documents fournis, tant dans le projet du PDM, que ceux présentés lors de la réunion du 04 Mars. Nous avons diffusé ce projet à quelques militants moins impliqués que le petit groupe de travail que nous avons constitué et ceux-ci ont apprécié tant le fond que la forme même si certains ont trouvé ce document pas forcément très accessible. La CFDT remercie la CAPI et ses responsables de nous avoir intégrés dans les travaux qui mèneront au Plan de Mobilité.

Notre contribution partagée :

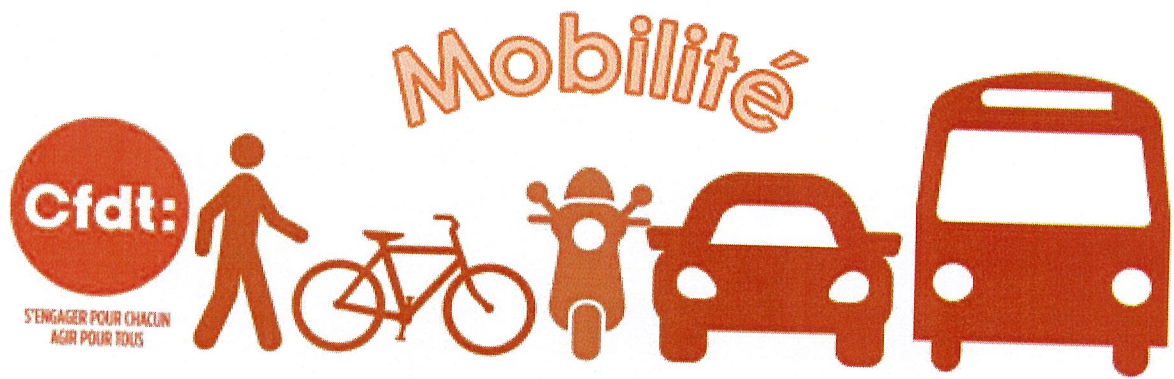
Nous n'avons pas ni les compétences ni les moyens de vous formuler des remarques sur la totalité du projet et l'ensemble des actions et nous nous contenterons d'en faire sur 6 » thèmes « qui nous semblent particulièrement importants à savoir :

Le réseau RUBAN

Le covoiturage

Les transports doux

Relation avec les EPCI avoisinantes



Les autres acteurs de la mobilité
La communication

1) LE RUBAN

Les délais impartis ne permettent pas une refonte totale du réseau pour la rentrée 2022 mais il faut profiter du délai d'ici Septembre 2023 pour envisager ce qui doit être une priorité.

Il faut, selon nous, créer une, voire 2 lignes Ouest Est et des lignes de rabattement sur ces 2 lignes, le but étant de rendre les déplacements en bus plus rapides. Cela nécessitera que les horaires soient mieux coordonnés. On pourrait peut être également imaginer que le réseau régional des autocars puisse en partie être cette ou ces lignes transversales. Il faudrait également envisager la création de lignes FLEXIBUS, voire même de lignes de type LANE pour rabattre les usagers sur les lignes transversales. Cette refonte du réseau devrait peut-être passer également par la suppression de certains arrêts peu fréquentes ou trop rapprochés.

La première de ces mesures est d'élargir, là aussi peut être à titre expérimental, les plages horaires des lignes les plus empruntés et de faire fonctionner certaines d'entre elles en soirée en fin de semaine (ce qui permettrait à certains Capitiens) d'aller sur LYON) et de recréer (en plus direct) la ligne DIMBUS. Dans le même ordre d'idée, il serait souhaitable de créer le dimanche en fin d'après-midi une ligne FLEXIBUS qui, au départ de la gare de LA VERPILLIERE desservirait les résidences étudiantes à VILLEFONTAINE

Une plus grande fréquentation du RUBAN passe également par l'amélioration des conditions de transport. Pour ce faire, il serait judicieux de dédoubler les bus qui desservent collèges et lycées, renforcer la présence de médiateurs dans les bus.

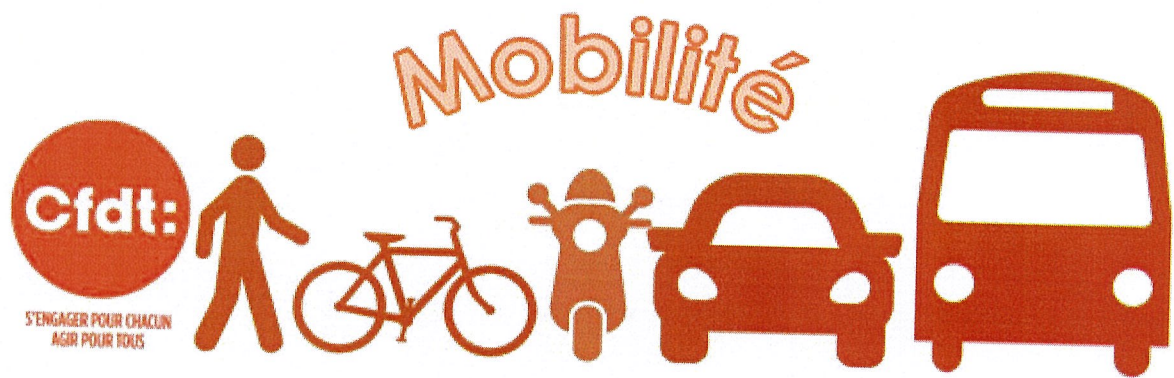
N'est-il pas envisageable également de mettre à disposition des usagers à certains arrêts trottinettes ou VAE pour qu'ils puissent gagner leurs destinations finales ?

2) Relations avec les autres AOM

Le premier point traitait des modifications à apporter au RÉSEAU RUBAN. Celui-ci a aussi pour vocation soit d'amener, ou de rabattre des utilisateurs des transports en commun vers d'autres modes de transport qui ne sont pas gérés par la CAPI.

Pour favoriser l'utilisation de ces différents modes de transport, et donc l'inter modalité les est indispensable d'harmoniser, autant que faire se peut, les heures de desserte et de passage des différents modes de transport. Cela, selon nous, devrait être l'une des missions du SMT AML. Cette structure ne saurait être pleinement efficiente que si la Région AUVERGNE RHONE ALPES y est parfois associée, car celle-ci gère les relations avec la SNCF. De plus, la RÉGION, en tant qu'AOM, devrait recréer une ligne de bus, entre la CAPI et l'aéroport de ST EXUPERY, tant dans l'intérêt des voyageurs que des salariés qui travaillent sur cette zone.

Le SMT AML devrait également être la structure où l'on envisage l'aménagement des gares, de leur accessibilité, des services à y implanter et des équipements à mettre à la disposition des voyageurs, tels VAE, trottinettes.



Toujours dans ce cadre, le dispositif LANE souvent cité, à juste titre, en exemple devrait permettre de desservir des points intermédiaires entre BOURGOIN JALLIEU et LYON.

3) LE COVOITURAGE

Il, est inimaginable à court et à plus ou moins long terme de supprimer l'automobile mais on se doit de limiter l'autosolisme. Certes les TC peuvent y contribuer mais le maillage ne sera jamais suffisant pour y remédier.

Par contre le covoiturage et l'auto partage peuvent être des moyens qui concourent à une diminution de l'autosolisme.

On a tous plus ou moins en tête l'autopartage mis en place dans certaines entreprises mais cette forme de covoiturage est vraisemblablement réductrice car elle exclut automatiquement des salariés qui travaillent à proximité des uns des autres. Sous l'égide de la CAPI, il faut actualiser les PDIE qui doivent avoir un périmètre plus restreint et envisager la sectorisation du covoiturage.

Dans le même ordre idée, il est souhaitable d'envisager, ici encore à titre expérimental, peut-être, la mise en place de lignes LANE à partir de lieux sur les plus grandes communes et certaines implantations où travaillent de nombreux salariés.

Il faut également envisager la création de lignes LANE au départ des communes moins peuplées, lignes qui feraient la jonction avec les autres modes de transport ou qui permettraient aux résidents de gagner leur destination. Il faudrait selon nous créer à titre expérimental une ou lignes LANE entre les commun résidentielles et les zones d'activité.

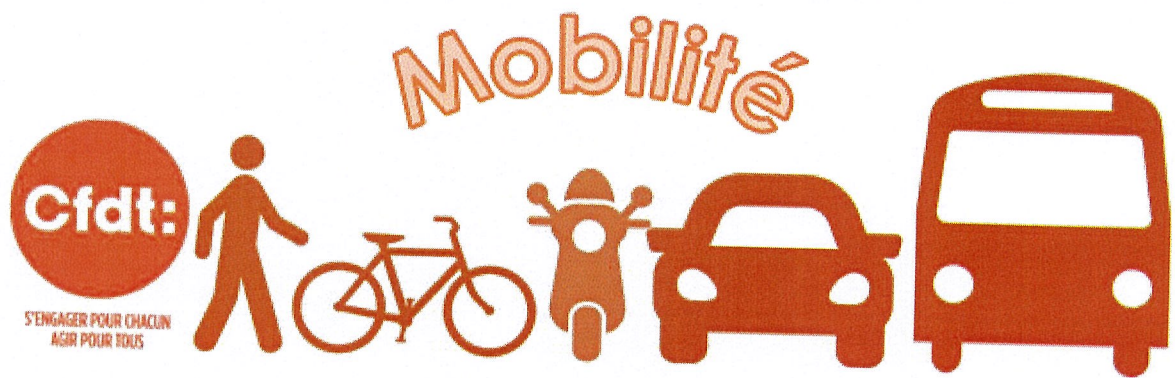
La CAPI, doit également favoriser le covoiturage pour tous les habitants et pas uniquement pour les actifs.

4) LES MODES DOUX

Les modes « doux » pour les déplacements domicile travail répondent à deux besoins spécifiques à savoir, soit pour accéder à un autre mode de transport, soit voiture individuelle (en cas de covoiturage) ou un transport en commun ou c'est le moyen pour se rendre au travail.

En cas d'utilisation des modes doux pour accéder à des transports en commun, il y a nécessité de prévoir à certains arrêts de bus, (les 3 gares de la CAPI, étant pourvues de parkings sécurisés) du réseau RUBAN ou des bus « régionaux.

Il faudrait qu'à ces arrêts les usagers puissent à la fois laisser leur bicyclette et donc de prévoir les équipements qui empêchent les » emprunts « On pourrait ou on devrait soit y trouver des trottinettes ou vélos ou vélos « électriques pour permettre aux utilisateurs de poursuivre leur déplacement. Cette faculté offerte, devant selon nous, être d'abord testée dans les ou l'une des gares du territoire.



Tous les usagers ou utilisateurs des modes de transports doux réclament à la fois allongement, sécurisation des pistes cyclables et surtout la continuité de ces mêmes pistes. Un plan pluriannuel devrait permettre une utilisation plus importante de ces pistes. Il faudrait dans un premier temps que ce réseau à densifier, à allonger desservent à la fois gares SNCF et parkings relais.

La massification des modes de transports doux nécessite également la transformation des ronds-points actuels en ronds-points hollandais, l'un des seuls moyens d'assurer la sécurité notamment des cyclistes.

5) RELATIONS AVEC LES EPCI AVOISINANTES

À l'occasion des échanges pris tant avec certains chefs d'entreprise ou leurs représentants, avec les directrices des agences d'intérim, avec les salariés à la porte de leur entreprise ou encore avec les usagers des TER, ou des bus urbains, nous avons entendu, ce dont nous nous étions rendu compte, que même si la couverture du territoire de la CAPI n'était pas parfaite, de grands progrès avaient été réalisés ces dernières années. Mais le point noir, soulevé par tous nos interlocuteurs est l'absence totale de relations en TC avec, au minimum les communes limitrophes à la CAPI, au mieux les EPCI qui sont nos voisines. Il faudra à terme, si l'on veut. Envisager une réduction un peu conséquente du trafic automobile, envisager que des solutions innovantes soient mis en place sur le NORD ISERE. Il faut selon nous que rapidement les habitants de certaines communes limitrophes puissent emprunter soit des lignes de bus régulières ou pratiquer le covoiturage organisé, ou emprunter des lignes LANE à créer. La mise en place de taxis collectifs doit être également envisagée. Cela a un coût, mais les communes concernées peuvent contribuer à la mise en place de ces nouveaux services. Ceux-ci sont d'autant plus nécessaires que le NORD ISERE continue, à l'instar de la CAPI, à être attractif et que donc les déplacements vont se multiplier. Ces nouveaux services doivent également concerner les déplacements qui ne relèvent pas des déplacements domicile travail.

6) La communication

Dans ce domaine, comme ans tant d'autres, faire, modifier proposer, organiser, est important mais le plus important est de le faire savoir !!

Il faut dans les mois et années qui viennent sensibiliser, informer salariés, habitants de la CAPI aux enjeux et conséquences des mobilités, le rapport du GIEC nous rappelant opportunément la nécessité d'agir.

Naturellement, la communication plus exactement l'information passe par les NTIC même si une fiche horaire papier dure un an.

Les NTIC sont un support pour que les usagers accèdent à l'information sur les services qui existent mais la communication et la sensibilisation aux enjeux passent par des rencontres, des réunions,

Des stands sur les marchés, les forums des associations.

Voilà en quelques lignes les propositions de l'Union Locale CFDT de VILLEFONTAINE.



Nous aurions préféré que certaines d'entre elles figurent dans un courrier commun que certaines auraient pu ou dû consigner. C'était la conclusion d'une visioconférence que nous avons organisé avec quelques entreprises du secteur. Mais la crise sanitaire, les autres préoccupations de ces mêmes entreprises n'ont pas permis ce courrier commun.

Nous continuons à penser que c'est l'intérêt des entreprises, des salariés et des collectivités locales d'œuvrer dans le même sens pour améliorer ce que nous dénommons dans notre jargon la Qualité de Vie Territoriale. Hier par exemple, on nous signifiait que l'une des difficultés pour l'embauche est le manque de moyens de garde d'enfants, Mais si déjà, par une commune ou au moins conjointe, nous réussissions à améliorer les conditions de mobilité, cela serait déjà une première étape.

Il ne vous a pas échappé qu'à plusieurs reprises, nous avons évoqué de faire des expérimentations. Cela est rendu nécessaire car nous savons parfaitement qu'innover n'est pas toujours simple que faire accepter ces innovations est encore plus long.

C'est pourquoi il est fondamental que le Comité des Partenaires, auquel, vous vous en doutez, nous souhaitons être partie intégrante doit jouer pleinement son rôle. Ce Comité des Partenaires devra d'autant plus être associé qu'au vu du contexte général, il faudra peut-être faire évoluer priorité et actions.

Il serait d'ailleurs judicieux, voire nécessaire que la CAPI mette en place un Bureau des Temps, structure tombée en désuétude mais qui permet d'harmoniser les différents temps, qu'ils soient sociaux, de loisir ou autres.

C'est un défi à relever, un formidable défi !!!

En espérant que ces quelques idées puissent vous être utiles, restons à votre disposition pour d'éventuels précisions, compléments ou échanges

Dominique LALOY
Secrétaire de l'UNION LOCALE CFDT de VILLEFONTAINE
Port 06 85 70 52 90

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. LALOY', is written over a horizontal line.