

PLAN DES MOBILITES

LES MOTIFS DE LA DECISION

La CAPI a arrêté le 16 décembre 2021 son document « Plan des mobilités » (PDM), qui a le statut de plan de mobilité simplifié au sens de l'article L1214-36-1 du code des transports.

Conformément aux articles L1214-36-1 et R1214-12 du code des transports, ce document a été transmis le 06 janvier 2022 **pour avis aux partenaires** dont le statut est visé par l'article L1214-36-1 : les communes de la CAPI, le département de l'Isère, la région Auvergne-Rhône-Alpes, Sytral Mobilités et la communauté de communes des Balcons du Dauphiné. Ces partenaires ont bénéficié d'un délai de trois mois pour la remise de leur avis écrit.

La CAPI a par ailleurs souhaité communiquer suivant les mêmes modalités et temporalités le projet de plan aux partenaires suivants : l'État, le SCoT du Nord-Isère, le conseil local de développement du Nord-Isère, le Syndicat des mobilités des territoires de l'aire métropolitaine lyonnaise (SMT AML), la métropole de Lyon, la communauté de communes des Vals du Dauphiné, la communauté de communes des Collines Nord Dauphiné, la communauté de communes de l'Est Lyonnais, la SNCF, AREA, l'Aéroport de Lyon... De même, plusieurs associations agréées de protection de l'environnement, chambres consulaires, gestionnaires de voirie et représentants des professions et usagers des transports ont été consultés.

Au total, 51 organismes ont été consultés. 23 réponses ont été réceptionnées dont 2 hors délai.

SYNTHÈSE DES AVIS REÇUS

Type d'organisme	Nom de l'organisme	Avis
	Etat	Avis favorable. Observations formulées
	Région Auvergne Rhône-Alpes	Avis favorable. Observations formulées
	Département de l'Isère	Avis favorable. Observations formulées
	SYTRAL	Avis favorable
	Communauté de communes Vals du Dauphiné	Avis favorable
	Communauté de communes des Balcons du Dauphiné	Avis favorable. Observations formulées
	SCOT Nord-Isère	Avis favorable. Observations formulées
	Commune de Villefontaine	Avis favorable. Observations formulées
	Commune de l'Isle d'Abeau	Avis favorable. Observations formulées
	Commune de Nivolas-Vermelle	Avis favorable. Observations formulées
	Commune d'Éclose-Badinières	Avis favorable. Observations formulées
	Commune de Meyrié	Avis favorable. Observations formulées
	Commune de Chèzeneuve	Avis favorable. Observations formulées
	Commune de Saint-Savin	Hors délai. Avis favorable. Observations formulées

	Conseil Local de Développement Nord Isère	Avis favorable. Observations formulées
	SMT AML	Hors délai. Avis favorable. Observations formulées
Organismes et associations	France Nature Environnement	Avis favorable. Observations formulées
	APIE	Avis favorable. Observations formulées
	Collectif des associations vélos de l'Ouest CAPI	Avis favorable. Observations formulées
	AFIPH	Avis favorable. Observations formulées
	Centre Hospitalier Pierre Oudot	Avis favorable. Observations formulées
	CCI Nord Isère	Avis favorable. Observations formulées
	CGT Villefontaine	Avis favorable. Observations formulées
	CFDT Nord-Isère	Avis favorable. Observations formulées

Le projet de plan, assorti des avis recueillis comme prévu par l'article L1214-36-1 du code des transports, a été ensuite soumis à une **procédure de participation du public**, dans les conditions prévues au II de l'article L123-19-1 du code de l'environnement. Cette consultation, menée par voie électronique et au moyen d'un registre laissé à la disposition du public dans les locaux de la CAPI à l'Isle d'Abeau, s'est déroulée du 20 avril à 9 heures au 16 mai 2022 à 17 heures, soit pendant 27 jours.

Au terme de la consultation du public, 13 avis ont été déposés sur le site internet de la CAPI. Aucun avis n'a été recueilli sur les registres.

JUSTIFICATION DES CHOIX

Conformément à l'article L.1214-36-1 du code des transports, les avis et observations ont tous été examinés et ont fait l'objet d'arbitrages.

1) OBSERVATIONS DU PUBLIC

Certaines remarques ont permis **d'apporter des précisions utiles** au document :

- Observation relative aux difficultés posées par **l'usage des outils numériques** et au besoin de maintenir des formes plus simples d'information : des éléments ont été apportés dans l'action 18 précisant que ces outils étaient bien considérés comme des compléments aux canaux d'informations existants (présence humaine, affichage, etc.) ;
- Observation faisant cas du **cumul de difficultés de certains habitants dans des quartiers défavorisés** : des précisions ont été apportées dans l'action 19 ;
- Observation insistant sur l'enjeu de **pérennisation des pédibus** au-delà de leur création dans l'action 21.

Les autres remarques et observations **n'ont pas fait l'objet de modifications** du document pour les raisons suivantes :

- Elles renvoient à des **principes d'action déjà présents** dans le document (demandes d'évolution des horaires des bus Ruban, de mise en place d'une navette pour desservir l'aéroport, observations relatives aux difficultés d'accès à la mobilité ou à la précarité énergétique dans les zones peu accessibles, aux limites liées à l'utilisation des outils numériques) ;
- Les observations faites **ne sont pas du ressort du Plan des mobilités**, mais peuvent utilement être portées à la connaissance des services afin d'appuyer certaines demandes vis-à-vis d'autres partenaires (observation relative à l'ouverture des bâtiments gares, souhait d'évolution du transport scolaire) ;
- Les observations **sont trop générales** (concernant le rôle des gares multimodales et le rôle des technologies...) ;
- Les observations **sont trop précises pour un document qui n'a pas vocation à entrer systématiquement dans le détail d'aménagements** (suggestions d'aménagements de certains carrefours) ;
- Les observations **sont contradictoires avec un principe général d'apaisement des vitesses** sur les voiries CAPI (demande de passage à 90 km/h de routes départementales à doubles-voies séparées aujourd'hui limitées à 70 km/h).

2) OBSERVATIONS DES PERSONNES PUBLIQUES ET DES PARTENAIRES

Plusieurs observations **apportent un complément d'information incitant à modifier le document**. Elles portent sur les actions suivantes :

- **Action 1** : l'objectif de « Requalification des entrées de ville » a été ajouté ; des actions pour requalifier les espaces publics dans les zones d'activités économiques ont

été mentionnées pour conforter la marche en lien avec les transports en commun ; la commission intercommunale d'accessibilité a été ajoutée aux porteurs et partenaires.

- **Action 2** : l'objectif de « Sécuriser la pratique du vélo » a été ajoutée ; la carte a été modifiée pour mettre à jour les itinéraires tels que délibéré par le Département ; pour la poursuite du développement du réseau cyclable, une précision a été apportée quant à l'accessibilité de l'accès vélos pour les pôles générateurs de déplacements ; l'A43 et la voie ferrée ont été mentionnées comme des coupures à traiter ; la rubrique abordant l'adaptation des stationnements pour les vélos dont les stationnements sécurisés spécifie explicitement les vélos-cargos et les vélos avec sacoche ; les apports des associations pour préciser les besoins et les itinéraires ont été ajoutés ; dans les indicateurs, l'évolution du Baromètre des villes cyclables par la Fédération des usagers de la Bicyclette a été ajoutée aux indicateurs de suivi.
- **Action 3** : pour le respect de la réglementation dans les zones apaisées, les modes de contrôle ont été précisés (radar) ainsi qu'une précaution concernant le fait que cela soit possible de contrôler ; des actions ont été ajoutées concernant l'élargissement des trottoirs, la facilitation de l'implantation de terrasses et de commerces et le signalements des 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 interdits et en traçant des pictogrammes vélo au sol.
- **Action 4** : une précision a été apportée quant à la stratégie de réglementation du stationnement dans les zones ciblées ; l'objectif chiffré d'atteindre 1 place PMR pour 50 places de stationnement a été ajouté ; pour favoriser l'intermodalité, la continuité des liaisons à pied depuis les parkings par des itinéraires sécurisés et confortables a été précisée ; la mention des prescriptions du Scot en matière de stationnement ont été ajoutées ; Le SMT AML a été ajouté dans les porteurs et partenaires pour sa stratégie P+R.
- **Action 5** : il a été précisé que le choix des principaux arrêts pour les équiper de QR code était réalisé selon la fréquentation de ces arrêts ; la localisation des deux gares routières de la CAPI a été mentionnée (Villefontaine et Bourgoin-Jallieu).
- **Action 6** : les actions de promotion du vélo ont été mentionnées pour inciter à la pratique du vélo et du VAE ; il a été précisé que la centralisation des offres et des services se fait dans plusieurs lieux dédiés ainsi que le fait d'étudier la mise en place d'espaces dédiés à différents points du territoire : à l'est, à l'ouest et dans les communes rurales ; le Département a été ajouté dans les porteurs et partenaires pour ses actions de promotion du vélo chez les jeunes.
- **Action 7** : le principe de « diffusion depuis les gares » a été ajoutée au principe de rabattement vers les gares (contexte et objectifs) ; une action a été ajoutée concernant le fait de repenser les passerelles au-dessus des voies ferrées pour favoriser les échanges liés à la vie locale, en complément des usages liés aux TER ; la compétence des communes en matière de stationnement a été ajoutée pour les porteurs et partenaires ; le SMT AML a été ajouté comme un partenaire pour la mise en place d'un Plan d'Action Intermodalité et stratégie en matière de régulation du stationnement en gare ; la carte a été actualisée.
- **Action 8** : *aucune modification apportée*
- **Action 9** : une précision a été apportée quant au fait que la diversification des carburants alternatifs concerne les voitures et les poids-lourds ; le renouvellement de la flotte de la CAPI concerne les véhicules de service de la communauté d'agglomération et non tous les véhicules du territoire, ce qui a été précisé.

- **Action 10** : les parkings-relais ont été ajoutés aux pôles de desserte du réseau RUBAN ; il a été précisé que la continuité de l'offre concernait une suppression des horaires spécifiques pour les petites vacances scolaires et le week-end ; deux indicateurs de suivi ont été ajoutés : la fréquentation des bus RUBAN et la part des « véhicules propres ».
- **Action 11** : différents éléments ont été ajoutés pour davantage lier la pratique loisir à la pratique quotidienne du vélo ; l'action de préservation des espaces naturels a été ajoutée ; la Région a été ajoutée aux porteurs et partenaires pour le développement d'itinéraires de cyclotourisme ; les associations de cyclotourisme ont été ajoutées ; la carte a été revue avec une mise à jour des itinéraires de cyclotourisme et un renforcement des liens vers les territoires voisins.
- **Action 12** : la carte a été actualisée (itinéraires cyclables).
- **Action 13** : pour l'intermodalité avec les parkings de covoiturage, le lien avec des cheminements piétons et cyclables a été mentionné ; une action a été ajoutée concernant le fait de contribuer au Schéma de Développement des Aires de Covoiturage porté par le SMT AML ; le SMT AML a été ajouté dans les porteurs et partenaires pour le Schéma de Développement des Aires de Covoiturage.
- **Action 14** : une précision a été apportée concernant le fait de mener une réflexion en partenariat avec la Région sur la création d'une liaison pour rejoindre St Exupéry ; dans le rôle du SMT AML a été ajoutée la réalisation de plans intermodaux, notamment T-Libr.
- **Action 15** : la protection des populations a été ajoutée (nuisances sonores, nuisances visuelles...) ; la préservation des zones humides a été spécifiée ; le SMT AML a été ajouté comme partenaire pour la réalisation d'études sur les services ferroviaires.
- **Action 16** : une action a été ajoutée concernant des réflexions sur le stationnement des poids-lourds ; une action a été ajoutée pour favoriser le développement d'une politique de livraison pour le premier et le dernier kilomètre ; les communes ont été ajoutées dans les porteurs et partenaires pour leurs compétences en matière de stationnement et de développement des services de livraison.
- **Action 17** : la localisation de lieux-ressources en gare a été ajoutée.
- **Action 18** : le numérique est une possibilité supplémentaire de s'informer sans remplacer les canaux existants (présence humaine, affichage...), ce qui a été précisé ; une action a été ajoutée concernant la mise en place un affichage dynamique en gare et/ou dans certains points d'intérêt ; le référentiel de données Multitud a été mentionné ; le SMT AML a été ajouté dans les partenaires pour ce référentiel de données.
- **Action 19** : l'objectif d'intégrer tous les types de handicap a été ajouté dans les objectifs ; une action a été ajoutée concernant le fait de mener des réflexions pour l'accès des modes actifs aux PMR et les personnes avec des déficiences ; une précision a été apportée concernant les aides financières au passage du permis de conduire possibles dans le cadre de la politique insertion sociale des collectivités ; la compétence du Département de favoriser l'insertion vers l'emploi a été ajoutée.
- **Action 20** : une précision a été apportée quant au fait de lutter contre l'insécurité aux abords des arrêts de transports en commun ; une action a été ajoutée pour la mise en place d'éclairages adaptés dans les tunnels et les trémies sous les gares.
- **Action 21** : une action a été ajoutée pour mener des réflexions pour faire perdurer ces initiatives (pédibus et vélobus).
- **Action 22** : une action a été ajoutée afin de favoriser la proximité en développant des services, commerces et équipements dans les centres-bourgs pour éviter les

déplacements motorisés ; les points relais dans les commerces locaux ont été ajoutés comme lieux pour favoriser la mutualisation des livraisons pour les particuliers.

- **La carte de synthèse a été actualisée en intégrant l'ensemble des remarques.**

Les autres remarques **n'ont pas incité à faire de modifications** dans le document. Il s'agit notamment des observations relevant des cas suivants :

- Certaines observations renvoyaient à des **considérations trop précises** pour être consignées dans le document. Ainsi par exemple, le Plan des mobilités se réfère à des principes généraux de desserte des pôles urbains mais ne cite pas systématiquement les communes concernées. De même, diverses informations relatives à des projets ponctuels n'ont pas été retenues ;
- Des observations apportent des éléments utiles à la mise en œuvre de la démarche mais qui n'ont pas été reprises dans le texte car **trop précises** : le lien à assurer avec les documents d'urbanisme communaux (remarque faite par le SCOT du Nord-Isère) entre dans ce cadre, sachant que l'animation ultérieure de la démarche du plan des mobilités permettra de veiller à cette bonne articulation ;
- Certaines observations portaient sur **des mesures ou des dispositifs déjà prévus dans le document ou existantes par ailleurs** : ainsi des « comités techniques vélo » qui sont prévus dans le cadre du schéma directeur vélo de la CAPI, ou du comité technique de suivi du PDM qui permettra d'assurer un travail important de concertation avec les partenaires et la société civile ;
- Certaines observations portaient sur **le manque ou l'insuffisance de données** : il faut rappeler que l'élaboration du Plan des mobilités s'est faite sur la base d'un bilan-diagnostic complet élaboré, et que le Plan des mobilités ne reprend dans sa rédaction que les éléments saillants de ce diagnostic ;
- Plusieurs observations portent sur des propositions ayant fait l'objet d'arbitrages lors de l'élaboration du document : mise en gratuité des itinéraires de l'A43 internes au territoire de la CAPI, réduction de la vitesse sur l'A43 ; fixation d'objectifs chiffrés et d'un budget dédié pour le Plan des mobilités, éléments financiers
- Plusieurs suggestions relatives à l'évolution des lignes Ruban (horaires, dessertes, tarification...) sont déjà évoquées au stade de principes dans le document (action n°10), et se traduiront plus concrètement dans la délégation de service public du réseau Ruban.