

PLAN DES MOBILITES

OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DU PUBLIC

Bonjour

- J'ai repris une formation en cours du soir et les samedis matins à Lyon, et malheureusement, pas d'autre choix que de prendre mon véhicule : aucun train ne revient de Lyon à L'Isle D'Abeau après 21:30, et les samedis , c'est très peu desservi également.

- Ma fille étudiante à Lyon est obligée de prendre le train le dimanche à 15:30 si elle veut avoir de la place et ne pas arriver à une heure tardive à son logement étudiant

- Je travaille à Brezins, je pratique le covoiturage grâce à blabladdy, dont on pourrait faire la promotion plutôt que d'inventer de nouveaux sites en local: trop de plateforme empêche la qualité de l'offre. Ou alors, il faut une plateforme qui concatène l'ensemble des plateformes existantes, un peu comme Indeed pour les offres d'emploi.

- je pratique le télétravail mais dans mon lotissement , Isere Fibre n'a pas encore installé la fibre(lotissement livré en 2020 !) - selon la nature de mes activités, je vais sur site au lieu de travailler car je n'ai pas assez de bande passante pour être efficace ! En 2022, c'est clairement plus possible.

- le parc de vélo/trottinettes électriques de Bourgoin pourrait s'étendre j'usqu'a L'Isle D'abeau

Donc en substance, mes propositions :

* Revoir l'offre SNCF pour la destination Lyo

* Promouvoir et faciliter le covoiturage , avec notamment la création d'une plateforme qui permet de recenser tous les covoitureurs potentiels sur son trajet

* Affirmer la fibre optique sur la ville pour contribuer au développement du télétravail

* Partager le parc de trottinettes et vélos électriques de Bourgoin

Espérant que ma contribution vous sera utile

Merci

La stratégie du Plan des Mobilités se structure en quatre grands défis à relever pour les mobilités.

Notamment l'inclusion

Je cite:

Les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) concentrent des difficultés économiques et sociales, impactantes pour la mobilité de leurs habitants. Le Contrat de Ville, prolongé jusqu'en 2022 à travers la signature du protocole d'engagements renforcés et réciproques, affirme la nécessité de faciliter la mobilité des habitants de ces quartiers, notamment dans une perspective d'accès à l'emploi.

Les difficultés en matière d'accès à la mobilité sont toutefois loin de se limiter à ces seuls quartiers : les études relatives à la précarité énergétique liée à la mobilité montrent que, sur la CAPI, ces difficultés sont plus diffuses et concernent aussi des habitants des zones moins accessibles.

Il me semble que l'action n 18 : Innover pour faciliter les mobilités grâce aux outils numériques pose un problème de fond important concernant la fracture numérique et rentre en contradiction avec l'action 19 : Inclure et soutenir les publics fragiles.

Car beaucoup sont privés de connexion internet. Je propose de trouver des solutions pour faciliter l'accès aux applications Ruban dans l'espace public comme du wifi gratuit ou des bornes accessibles tout en maintenant les documents papier et les services existants.

Je vous remercie d'avance de prendre en compte ma contribution.

Cordialement

Bonjour,

Je ne pourrai pas assister à la réunion du 12 Mai mais je voulais vous faire part de mes problèmes. Je suis seule, agée sans voiture et handicapée visuel.

-Au point de vue stationnement, avec ma carte handicapée , je suis très déçue de ne pas pouvoir l'utiliser quand des personnes me proposent de me véhiculer (autres que mes 2 fils) C'est pénalisant pour moi et regrettable de cette restriction.

Pensez vous revoir ce problème pour tous ceux qui ont le même souci?

Bien à vous

Tout plan transport ou mobilité devrait pouvoir répondre au dernier kilomètre Pour être crédible, pérenne (et non départemental.....)

Ainsi une gare inter modale devient un centre de communication et un véritable noeud de mobilité alliant les différentes technologies ..

L'idée doit toujours être là même permettre au plus grand nombre de rejoindre ces noeuds

Le drame aujourd'hui est de disposer de gare multimodales comme Saint Ex Accessible par taxi ou en supportant un parking pendant son déplacement

L'application mondiale Moovit indique tous les moyens d'itinéraire , faites l'expérience à partir de Bourgoin ou d'Ida , c'est à cela qu'il faut répondre le mieux et du maximum de possibilités

Restant à disposition

Bonjour,

Je viens de lire le plan de mobilité.

Et par ailleurs, je viens juste d'acquérir un vélo pour aller faire mes courses (trajet haut de villefontaine - L'Isle d'Abeau) au lieu de ma voiture

Pour ce qui est des aménagements, je verrai dès demain., j'ai l'impression que les travaux effectués les dernières années vont me permettre de circuler en sécurité. En tout cas, sur Villefontaine, les pistes sont nombreuses et éloignées des routes ça fait plaisir...

Pour ce qui est des incitations au vélo, je trouve le plan assez décevant...

D'une part, il n'y a plus aucune subvention pour l'achat de vélos électriques (pour info il existe une subvention du département conditionnée à l'obtention d'une subvention de la municipalité, donc c'est tout ou rien, et en l'occurrence rien ...)

D'autre part, je trouve que les incitations à se déplacer en mode doux sont insuffisantes

Rien que les weekends de vote le maire n'a pas demandé aux gens de venir à pied ou en mode "doux", au lieu de cela, il fallait "rassurer" les gens sur la taille du parking ...

Cordialement

Bonjour,

Je vous remercie pour la possibilité de pouvoir donner son avis par messagerie électronique.

1° point primordial : relier les centre-ville par bus fréquents durant les heures de pointe aux gares SNCF.

C'est aberrant que les nombreux Nord-Isérois qui travaillent à Lyon doivent systématiquement prendre leur véhicule pour se rendre à la gare SNCF. Et cela y compris les samedi en fin de journée ou le dimanche.

C'est quelque chose qui devrait être en place depuis bien longtemps.

2° Ouverture des gares plus conséquente pour accueillir les voyageurs (abri en période de froid quand on attend son train, achat des billets, sanitaires, etc ;) Dans une période où l'on veut davantage développer les transport en commun c'est contre-productif de trouver une gare fermée.

3° Pour les centre-ville il faut penser à nos commerçants qui rendent vivantes les villes et éviter de supprimer systématiquement de nombreux stationnement ou de les rendre payant, ce qui décourage les habitants qui vont plutôt se rendre vers les centres commerciaux avec de grand parking gratuit.

4° SVP remettre les routes à 2X2 voies avec terre plein central à 80km/h au moins voir 90 et non 70.

5° Respecter les normes de hauteur des ralentisseurs afin d'éviter du bruit et vibration pour le voisinage, et dommage aux véhicules.

Je vous remercie pour cette prise en compte

Bonjour,

Je suis Mme Nadia HABCHI et j'ai assistée à la réunion sur le plan de la mobilité le 12 mai 2022 à la Halle Grenette et malheureusement pas assez de temps pour poser toutes les questions sur ce sujet.

Je me permets donc de vous joindre quelques questions.

1/Pourriez-vous aménager les horaires de bus RUBAN à la gare (davantage de bus) ?

2/Pourriez-vous voir s' il est possible de **prendre un seul bus Ruban** pour aller de Bourgoin à St Quentin Fallavier plutôt que de prendre des bus de correspondance qui mettent beaucoup plus de temps pour arriver à destination ? (Les bus transisère ont de horaires assez particuliers)

3/ Pourrait-il y avoir des bus pour mieux desservir RUY ET NIVOLAS ?

4/ Pourquoi ne pas remettre **une navette pour aller à l'aéroport comme il y une dizaine d'années** ? Cela serait beaucoup plus écologique et économique !

* depuis que cela avait été repris par la sncf cela été une catastrophe !!

Aujourd'hui cela nous est plus compliqué pour s'y rendre avec le transisere et navette Lyon!

5/ Pourriez-vous voir ce qui peut être mis en place pour les vélos au niveau des carrefours, Gambetta et au niveau de la gare ? cela devient assez dangereux sans compter les trottinettes!

Je vous remercie.

Cordialement,

Bonsoir,

Les transports scolaires sont gratuits pour les jeunes habitants à plus de 3 kilomètres, sauf s'ils prennent le réseau Ruban. Ne pourrait il pas y avoir équité pour tous ?

La ligne D Ruban est une ligne majeur pour desservir les écoles berjalliennes pour La Grive et jusqu'à l'Isle d'Abeau. Mais à l'horaire de fin de journée 18H le cadencement du bus est incohérent (il faut courir le bus passe à 18H02). Durant toute cette DSP impossible de faire entendre raison à Ruban / Kéolis / CAPI. Une logique de cadencement sera mise en place dans le futur ?

La ligne LANE La Grive - Mermoz est identique avec l'express X7. Sur Lane il y a un départ garanti, c'est à dire qu'un Uber vient vous transporter si aucun conducteur ne se présente après 20 minutes (prix Uber). Ne serait-il possible d'avoir un accord pour que l'Express soit proposé aux passagers en attente ?

Le budget consacré aux transports semble lié à la taxe mobilité des entreprises. Est il possible d'imaginer que vu l'attractivité de notre secteur si les entrées sont supérieurs les services transports seront supérieurs, soit de nouveaux services ouverts.

Merci de votre attention.
Cordialement.

PRE PROJET DE PLAN DES MOBILITES – CAPI

AVIS DU CONSEIL CITOYEN DE ST HUBERT – L'Isle d'Abeau

Le 12 mai 2022

La CAPI a initié en 2020 et 2021 un travail de diagnostic, réflexion et proposition concernant les mobilités sur son territoire et en lien avec les territoires voisins.

Le pré-projet de plan des mobilités qui doit faire suite au Plan de Déplacements Urbains de 2010 a été présenté au conseil communautaire du 16 décembre 2021, après des concertations menées au cours de l'année.

L'avis de différents organismes et administrations a été sollicité en début 2022 et fait l'objet d'un recueil annexé au pré-projet.

Une présentation et une consultation publique est organisée début mai. Les avis sont recueillis sur l'adresse mail de la CAPI : mobilites2022@capi38.fr

Le conseil citoyen de St Hubert, créé dans le cadre de la loi du 21 février 2014 sur la programmation pour la ville et la cohésion urbaine, est habilité à recueillir la parole des habitants et formuler des avis sur tous les dossiers et projets des collectivités relatifs au quartier prioritaire défini sur la commune de L'Isle d'Abeau.

A ce titre le conseil citoyen de St Hubert, après concertation avec les habitants et acteurs locaux du quartier, a émis le 1^{er} mars 2019 un avis détaillé sur le projet de rénovation urbaine présenté par les collectivités. Cet avis a été transmis à la CAPI et à la commune de L'Isle d'Abeau début mars 2019.

Dans cet avis nous avons déjà mentionné le déficit de réflexion sur les mobilités, notamment le transport en commun : *« vouloir restreindre l'usage de la voiture dans le centre du quartier conduit à s'interroger sur les services à apporter à la population en matière de transport en commun et sur la place et les équipements à offrir aux usagers de la ville pour se déplacer autrement »*.

Depuis, nous n'avons pas cessé de rappeler au cours des réunions et comités de pilotage du NPRU ce manque d'ambition du projet pour améliorer d'une part l'accessibilité au quartier (Centre de l'agglomération de L'Isle d'Abeau en devenir) et d'autre part la satisfaction des résidents en matière de déplacements, notamment à l'intérieur de la commune et en direction de tous les pôles majeurs d'équipement (centre commercial, centre social, gare SNCF, centre Bourg, ensemble sportif de Collonges,...).

Le projet de rénovation des espaces publics en cours de réalisation comprend aucun aménagement des infrastructures pour recevoir des améliorations de desserte en transport collectif et aucune proposition pour traiter des déplacements internes à la commune de l'ordre des quelques kilomètres qui séparent les lieux d'habitation de l'ensemble des équipements de la commune. Le besoin et les demandes existent pourtant.

En ce qui concerne les modes doux, des améliorations sont apportées localement pour les piétons (pacification des espaces publics) et les deux roues (création d'une piste cyclable sur les promenades du Décumanus et des Baldaquins). Mais beaucoup trop d'interruptions ou d'obstacles existent sur ces itinéraires notamment aux coutures du quartier et il conviendrait de mettre en œuvre :

- un plan de programmation et d'action sur l'ensemble de la commune pour assurer progressivement la jonction entre tous les itinéraires et une réelle continuité des infrastructures pour tous les usagers, notamment les Personnes à Mobilité Réduite (Nous sommes déjà intervenus plusieurs fois lors des travaux de rénovation de la Place des droits de l'Homme pour faire modifier le tracé des trottoirs et l'intégration de dispositifs adaptés pour les PMR qui avaient été mal pensés dans le projet).

- un plan de coordination et continuité entre le réseau communal et le réseau intercommunal. Parmi les liaisons structurantes qui concernent le quartier de St Hubert il conviendrait de rechercher entre-autre des solutions pour améliorer la liaison piétons et deux roues vers la gare SNCF (franchissement de la Bourbre et de l'autoroute) et en direction du complexe sportif de Collonges.

De nombreux points sont abordés dans le pré-projet de Plan des Mobilités de la CAPI et ont fait l'objet de différents avis que nous avons lus et que nous partageons.

En complément des points abordés ci-avant, nous retiendrons les nouvelles orientations que nous jugeons positives concernant l'usage « raisonné » de la voiture avec la promotion du covoiturage ou de l'autopartage, notamment au sein des communes, le développement d'un réseau de stations de recharge pour encourager l'usage de véhicules décarbonés, la définition d'une politique en matière de stationnement (problématique à résoudre notamment sur le quartier de St Hubert), l'adaptation des véhicules de transport en commun notamment pour faciliter l'accès à bord de vélos, poussettes, fauteuils roulants, l'interconnexion des réseaux à l'échelle des communes, de l'agglomération, des intercommunalités voisines et avec la Métropole lyonnaise, le développement de l'offre de TER et la promotion d'un Réseau Express Régional, de liaisons vers l'aéroport et la gare TGV de St Exupéry, de l'aménagement d'axes « prioritaires » pour les véhicules de transport collectifs sur les itinéraires encombrés, le développement de l'offre de location de vélos ou trottinettes en libre-service dans les centres urbains, la rationalisation des livraisons dans ces centres, l'innovation à travers les outils numériques.

Mais nous voudrions attirer particulièrement l'attention sur la fragilité des populations vivant dans le quartier de St Hubert et l'adéquation nécessaire entre les solutions qui seront mises en œuvre et les conditions modestes de vie de ces résidents : possession limitée de voitures, coût souvent trop élevé des locations de garages dans les immeubles, difficultés d'accès aux outils numériques et aux réseaux de communication surtout si des points d'accès publics gratuits ne sont pas proposés, difficultés de maîtrise de la langue française, faibles ressources financières limitant pour ces habitants l'achat de nouveaux supports de déplacement comme les trottinettes ou les vélos à assistance électrique.

Nous signalons aussi que les habitants de la commune de L'Isle d'Abeau et particulièrement du quartier de St Hubert sont pour certains équipements (Hôpital, centres d'examen médicaux, guichets de banque, sécurité sociale, allocations familiales, pôle emploi, cinéma, théâtre,...)

contraints de se déplacer vers Bourgoin Jallieu ou Villefontaine et que la fréquence et l'amplitude des services de transport collectif sont trop limités notamment en soirée et en week end.

Enfin, en complément des actions proposées pour accompagner le développement de l'usage des deux roues et notamment des « centres d'information, d'éducation et de réparation de vélos », il conviendrait de mentionner dans le nouveau plan des mobilités l'étude et le soutien de « garages solidaires » comme celui qui avait été proposé par Solidarauto38 en 2017- 2018, soutenu par les conseils citoyens des quartiers prioritaires de la CAPI et qui n'a pas reçu les aides nécessaires pour faciliter son implantation.

Une dernière mention pour clore cet avis : il s'agit du scandale de la gestion de la gare de L'Isle d'Abeau qui disposait à sa création d'ascenseurs pour la desserte des quais et niveaux intermédiaires ainsi que d'équipements adaptés pour les personnes malentendantes ou malvoyantes, tous équipements qui ont disparus au fil du temps ou qui sont devenus inutilisables : sanitaires publics fermés la plupart du temps, ascenseurs murés dont l'existence n'est même plus connue des usagers ou responsables politiques ! Comment accéder aux quais avec un vélo, un fauteuil roulant ou une poussette ? La responsabilité de cette gestion n'incombe pas à la CAPI. Cependant nous encourageons les élus de l'intercommunalité à se mobiliser pour inscrire la résolution de ce problème dans leurs priorités du Plan de Mobilités.

Nous voudrions conclure cet avis en indiquant qu'il est dommage que les conseils citoyens n'aient pas été approchés dans la phase de concertation sur le pré-projet de plan des mobilités. Ils auraient pu être un relais auprès des habitants et acteurs locaux des quartiers prioritaires.

Aujourd'hui, nous émettons le présent avis sans avoir pu prendre le temps d'un dialogue approfondi avec les usagers du quartier, le délai d'information et de consultation du public étant trop court.

Cet avis repose donc seulement sur la connaissance des problèmes et demandes que nous avons à travers le dialogue continu que nous entretenons régulièrement avec les habitants.

Nous espérons pouvoir être associés aux mises au point du projet dans la période à venir avant son adoption définitive et tout au long de sa mise en œuvre tant que le conseil citoyen existera.

Bonjour,

étant une grande adepte des transports en commun, je souhaiterais une offre plus importante des bus Ruban. Habitante de la commune de Saint-Savin, je voudrais pouvoir prendre les transports collectifs (Ruban), principalement pour me rendre à Bourgoin-Jallieu. Actuellement cela n'est pas possible car trop peu de rotations. Il serait bien d'avoir plusieurs passages entre 7h et 9h, entre 12h et 14h et entre 16h et 18h (voire 20h). Je dois me rendre plusieurs fois par semaine dans le secteur de la gare de Bourgoin et vous n'êtes pas sans savoir que c'est très compliqué de se garer dans ce secteur (autre souci).

Dans votre étude, j'ai lu que le Ruban était surtout emprunté par les scolaires et pour cause, les horaires ne sont pas adaptés aux travailleurs.

S'il était possible d'assurer une meilleure desserte entre Saint-Savin et Bourgoin-Jallieu s'en serait fort heureuse.

Merci de votre écoute

Contribution citoyenne au projet de Plan des mobilités

4 défis sont identifiés dans la présentation de la démarche partenariale d'élaboration du futur plan des mobilités de la CAPI : «

1. Une stratégie des mobilités qui répond **au défi climatique** et plus particulièrement aux enjeux portant sur la **qualité de l'air** et la **santé publique**
2. Un système de mobilités adapté à **l'organisation multipolaire** du territoire
3. Une mobilité **inclusive** offrant des solutions de mobilités pour tous, y compris pour les **publics fragiles**, les **personnes âgées**, les habitants des **quartiers politique de la ville** et des territoires **ruraux**
4. Une stratégie qui mobilise **l'ensemble des acteurs** du territoire et au-delà des limites administratives de la CAPI »

Je partage ces défis et l'intérêt des 22 fiches actions, déclinaison plus concrète d'un certain nombre de mesures du ressort des compétences de la CAPI, Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) sur son territoire.

Cependant le défi climatique ne s'impose-t-il pas de plus en plus en **urgence** comme le rappelle les tous récents rapports du GIEC, notre ressenti même en cet été si précocé, d'où l'importance des toutes prochaines années pour l'avenir ?

Soulignons aussi que « **déplacements** » et « **transports** » sont directement et également concernés.

« Selon le **Code des transports**, « le plan de mobilité simplifié détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et du transport de marchandises, tant à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice qu'en lien avec les collectivités territoriales limitrophes, en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, afin d'améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité » (article L1214-36-1 du Code des transports). »

Or la CAPI héberge l'une des plus importantes zones logistiques d'Europe, à proximité d'un pôle multi-modal très important où convergent routes, autoroutes, voies ferrées internationales et lignes aériennes. Or le transport des marchandises n'apparaît ici qu'en mode mineur sur la fiche-action n°16. A compléter sans doute en concertation avec tous les acteurs concernés !

Sommes-nous assez réactifs aujourd'hui et anticipons-nous bien l'horizon 2030 du PDM ?

D'autant plus que comme le rappelle l'introduction du PDM :

« *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. (...). 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.* ».

xDéjà s'esquissent des évolutions de nos modes de vie et de déplacement, d'organisation du travail, etc. Mais de façon marginale encore. Comment dès lors convaincre et persuader que d'autres modes de déplacement et transport (collectifs, partagés, actifs et doux) sont préférables ? Comment en faciliter pratiquement la diffusion de l'usage avec des infrastructures et des accompagnements appropriés ?

A minima lorsque les distances à parcourir ne dépassent pas quelques kms, optimisons bien sûr les dessertes des services collectifs. Notons aussi que l'usage des vélos et des **modes intermédiaires** en substitution à la voiture pourraient tout de même rapidement se diffuser grâce à des aides dédiées d'urgence, modulées en fonction des situations financières et du degré de dépendance à la voiture.

Mais ces modes de déplacement méritent des règles de partage des axes de circulation à repenser, des investissements propres, des points d'intermodalités adaptés (en particulier les gares) pour en optimiser les circulations. Or, à moins d'artificialiser encore plus les terres agricoles, pouvons nous

éviter de nous interroger déjà un repartage nécessaire de l'espace disponible de nos routes vers d'autres usages que l'auto-solisme?

Par ex. : allons-nous sans cesse fluidifier un trafic routier qui ne demande qu'à s'accroître, au fils d'efforts et d'investissements publics sans cesse renouvelés jusqu'à saturer à nouveau. Irait-on jusqu'à passer à D1006 à 6 voies en 2030, dans l'élan qui nous porte encore avec sa mise progressive à 4 voies récemment ? Faut-il vraiment la poursuivre jusqu'au bout d'ailleurs (cf. le Temple à l'Isle d'Abeau) ?

A contrario ne faut-il pas plutôt limiter la vitesse de circulation, en ville (30km/h), sur route et autoroutes (110km/h), elle-même source d'économie d'énergie et de réduction de la pollution ; et bien sûr prioriser l'usage d'autres modes individuels et collectifs, par bus ou train sur l'emprise disponible ?

Peut-on aussi à l'horizon 2030 ne pas viser au moins un doublement du réseau cyclable ? Etc.

Anticipons ...mais à temps. Rendons cet avenir de nos déplacements « désirable ». Montrons, garantissons pour cela que les efforts nécessaires seront équitables. Associons public, décideurs et acteurs de la société civile concernés.

Tous « mobilisés » pour une nouvelle « mobilité » ?

Bien sûr notre collectivité, mais bien d'autres acteurs de l'économie et de la vie locale, utilisateurs ou usagers qui se déplacent sur ou traversent notre territoire et tous ceux aussi qui l'empruntent pour le transport ou la logistique, autrement dit :

- ✓ les décideurs et leurs « partenaires » : collectivités territoriales acteurs majeurs de l'aménagement du territoire, mais aussi elles-mêmes employeurs de nombreux personnels, les entreprises ou les commerces, les équipements culturels, sportifs ou de loisirs, les établissements scolaires etc. souvent éloignés des lieux de résidence ou mal reliés du point de vue des transports collectifs.
- ✓ Les résidents, qui le parcourent quotidiennement pour leur travail, l'école et les loisirs ; ceux qui le quittent ou le rejoignent quotidiennement en semaine pour les mêmes raisons ou peut-être hebdomadairement pour leur loisirs ou leurs courses ; ceux qui le visitent ou le traversent simplement, souvent en l'ignorant, par le train ou l'autoroute pour leurs déplacements, le transport et la logistique jusqu'à l'approvisionnement local en marchandises.

Les processus de décision sont quelquefois complexes... mais maîtrisable tout de même !

Oui le territoire du ressort de CAPI en tant qu'AOM est déjà multipolaire et complexe pour tous ces usages et usagers et le document qui nous est soumis prend déjà en compte cette complexité interne. Insistons cependant sur la démultiplication de zones spécialisées (logistique, centres commerciaux, secteurs urbains et résidentiels, habitats dispersés) qui ont contribué à faire presque toujours de la voiture le trait d'union majeur de la vie quotidienne de chacun et structuré drastiquement les réseaux de transports de marchandises (au détriment du fret ferroviaire notamment).

Donc « au-delà des limites administratives de la CAPI » notre plan des mobilités doit s'articuler non seulement aux territoires voisins (CCCND, Balcons du Dauphiné), mais plus encore aux collectivités de différents niveaux administratifs auxquels nous participons, qu'il s'agisse du département, du pôle métropolitain lyonnais – dont notre président est aussi président actuellement -, ou de la région. Même dotées chacune en principe de ses « compétences propres », ces dernières peuvent concerner soit des territoires entre-mêlés, des modes de déplacement distincts qui doivent au cas par cas se compléter (comme l'usage du vélo dans les trains et les bus, les stationnements des cycles, etc.). Les multiples et complexes concertations qui en découlent en matière de mobilités doivent être bien maîtrisées. Par exemples :

- ✓ mi-mars 2022, le conseil départemental vient d'approuver, une « Stratégie opérationnelle en faveur des cycles – volet infrastructure ». Le Nord-Isère, moins représenté que le sud-isère sur la carte annexée à la délibération a-t-il bien contribué à la préparation des projets retenus, et cela dès les phases préparatoires dont un « appel à manifestation d'intérêt » lancé fin 2022, ...auprès des seules collectivités locales cependant, excluant d'autres concours associatifs ou citoyens d'ailleurs ?

✓ Vu d'ici, le « pôle métropolitain lyonnais » auquel nous appartenons, ce sont deux pôles économiques attractifs : la métropole lyonnaise et son centre le mieux relié des deux notamment par le train d'une part et la [plaine de St-Exupéry](#) et son pôle multimodal dont les dessertes nous sont difficiles d'autre part. Tant d'emplois pourraient y être plus accessibles, si l'on est sans voiture même résidant dans l'ouest de la CAPI ! Que la limite départementale ne soit pas un obstacle au « bassin de vie » de chacun !

✓ L'autoroute traverse la CAPI d'est en ouest comme une longue cicatrice dans l'urbanisation du territoire, en particulier à Bourgoin-Jallieu. Mis à part la zone des Chênes et les dessertes locales, notre territoire, souvent ignoré de ceux qui l'empruntent, est victime de multiples nuisances à proximité (particules fines, bruit, etc.).

Même au-delà des compétences propres de la CAPI, le report de son trafic sur d'autres modes devrait être retravaillé. La CAPI ne nous représente-t-elle pas auprès de tous ces niveaux de décision impliqués : région, département, pôle métropolitain, etc. ? Ne collabore-t-elle pas aussi avec de nombreux acteurs de l'économie (employeurs, salariés et leurs représentants), ainsi que tous les usagers et les représentants des utilisateurs notamment ?

✓ Accompagnons donc le développement du réseau ferroviaire, comme le préconise la fiche d'action 15.

Souhaitons que les objectifs mentionnés d'un doublement des voies Lyon-Grenoble et du Lyon-Turin (surtout pour le fret) se concrétisent... avant 2030 !

Petit contre-exemple ou forme de procrastination par contre sur cette même fiche : cette remarque qui concerne la gare de La Verpillière et envisage ...pour l'horizon 2030, de « trouver des solutions partenariales pour la sécurisation du passage à niveau de la Verpillière ».

N'y-a-t-il pas urgence au contraire à sécuriser dès maintenant l'accès aux gares et aux trains pour les modes actifs et à pourvoir soit stationner sur place en toute confiance, soit emporter avec soi, en TER (et en bus) son vélo ou sa trottinette. Ne mélangeons la question du passage à niveau (pour les voitures) et les « accès gare » ?

Le défi de l'inclusion

Oui la mobilité doit être inclusive, accessible pour répondre aux besoins très diversifiés de tous ceux qui résident ici, rejoignent ou traversent notre territoire. Au delà des mesures envisagées dans les fiches actions, des contributions qui vont les amender, veillons à rendre désirable par tous les « mobilités actives, décarbonées et solidaires », et par « un accompagnement des habitants et des acteurs vers une « mobilité vertueuse et inclusive ».

Mieux partager l'espace de circulation disponible, mieux articuler usages les divers modes de déplacement et le transport et bien les rendre accessibles : Ici la gratuité d'accès au réseau Ruban et son financement est posée bien sûr. Un [débat récent](#) paraît la résumer à une dépense de 1M€ sur un budget de 10M€. N'est-ce pas un aussi un choix de gouvernance, pas très explicite pour les habitants aujourd'hui, d'arbitrage donc des ressources de la collectivité, plutôt qu'une question « *d'équilibre à trouver entre les attentes des habitants et ce qu'il est possible de faire* ».

Gouvernance et suivi

Plus généralement les solutions mises en œuvre doivent pouvoir être définies et partagées le plus largement possible y compris des acteurs qui animent la vie politique, économique et sociale du territoire :

- Petite note au passage : n'est-il pas décevant de constater qu'aucun représentant de la chambre consulaire ou de la Maison des Entreprises n'a participé à la réunion publique organisée à la CCI même le 6 mai dernier. Ni aucune entreprise, même parmi celles inscrites au challenge Aura du 2 juin 2022 d'ailleurs ! En ont-elles au moins été averties ? Y-ont-elles été invitées ?
- Qu'attend-on pour mieux communiquer auprès des acteurs locaux de l'économie sur le « [forfait mobilité durable](#) » - largement inconnu des bénéficiaires potentiels - et sur toutes les initiatives qui impliquent employeurs et salariés (y [compris secteur public](#)) ?

En matière de « gouvernance », des indicateurs clés – ajustés aux enjeux climatiques et sociaux – sont indispensables. Des rendez-vous de suivi et des étapes essentielles de sa mise en œuvre doivent être planifiés et définis :

Il est question semble-t-il – mais ce n'est pas explicite dans les documents disponibles - de deux comités annuels, l'un dit « technique » - donc plutôt orienté solutions pratiques et plutôt court terme -, l'autre dit de « pilotage » - donc plutôt impliqué sur la stratégie et l'évaluation des résultats - ; le premier ouvert aux « partenaires », le second aux élus.

Sachant que le dernier mot revient toujours au conseil de la CAPI, fusse au travers des budgets et délibérations qu'il adopte, pourquoi ne pas permettre plus d'osmose entre les « partenaires » et les « élus » question « pilotage » ?

Une note ...peut-être moins studieuse pour finir :

Mais je voudrais souligner aussi l'intérêt pour nous d'un territoire attractif, non seulement auprès de ses habitants mais aussi de ses visiteurs, encourageant la découverte et la fréquentation de ses sites patrimoniaux et naturels ? Et notamment en nous connectant aux réseaux cyclables, ces « via » qui les parcourent de plus en plus en France (le long du Rhône, dans les régions touristiques, etc.).

Faisons rayonner notre territoire, invitons à le visiter pour le découvrir et mieux fréquenter ses sites patrimoniaux et naturels ! Connectons le bien sûr aux nouvelles voies cyclables qui parcourent et s'étendent en France depuis plusieurs années.

Vers lui déjà deux voies antiques n'y convergeaient-elles pas déjà vers Bergusium étape en direction de Vienne, Lyon, et l'Italie jusqu'au haut moyen-âge ? Pourquoi pas s'en inspirer pour des parcours de découverte connectés à la Via Rhôna et offerts à des visiteurs plus lointains, accessibles depuis nos gares, routières et ferroviaires, et complétés de raccordement desservant tous ces sites patrimoniaux et naturels du Nord-Isère ?

Bonjour,

Je vous écrit au sujet des déplacements des jeunes habitants du quartier de l'Oiselet.

Mon 2ème fils est en 6eme au collège Pré-Bénit utilise le réseau Ruban (abonnement annuel). Mon 3ème fréquente l'école Herriot. Nous habitons l'Oiselet.

1ere remarque : Voilà la deuxième rentrée du **changement de carte scolaire** et malgré les demandes répétées à la mairie ou auprès de Ruban par les parents d'élèves, aucune prise en compte pour le **transport des 6e et 5e du quartier de l'Oiselet**

J'ai acheté l'abonnement annuel en demandant quelle ligne correspondait. Il m'a été répondu que la ligne PBVH était dédiée.

Mais ... cette ligne est très éloignée des principales zones de logement de l'Oiselet. Il faut 15 minutes à pied pour rejoindre l'arrêt le plus proche (et encore, nous ne sommes pas au fond du quartier) et partir 50 min avant le début des cours. De plus, traumatisme en début d'année, le bus arrive à l'arrêt déjà bien plein. Il faut se tasser comme des sardines. Ce qui quand on a un gabarit d'enfant de 10 ans est très éprouvant. Cela reste quand même une ligne très utilisée par les jeunes de l'Oiselet.

Nous nous sommes rendu compte que la ligne D convenait mieux. Arrêt à deux pas et départ bien plus tardif. Problèmes : un bus qui arrive à Palais royal pile à l'heure d'ouverture du collège et donc retards fréquents pour les premiers cours du matin + faible fréquence, non calée sur les horaires du collège : inutilisable lorsque l'enfant commence à 9h30, finit à 12h30 ou à 15h. Le trajet est alors fait à pied (et c'est long) ou en voiture.

2eme remarque : il n'est plus possible de recharger en ligne un abonnement, si ce n'est sans récupérer une borne Oura. Quel gâchis écologique quand on pense à tous les composants et métaux rares nécessaires. Il faut se déplacer (et faire la queue longtemps si l'on est au mois d'août)

3e remarque : l'idée de mettre en place des pédibus est très bien. Mais ... ce pédibus existait dans le quartier. Il a été supprimé faute de personnes bénévoles et disponibles avec une régularité suffisante. Qui va prendre la responsabilité d'encadrer les enfants, d'assurer le trajet en toute sécurité ? Les maîtresses et agents pourront témoigner qu'il n'est pas évident de gérer certains enfants et que cela ne s'improvise pas.

4eme remarque : l'éloignement de l'école maternelle et de l'école primaire avec des horaires alignés incite de nombreux parents à prendre la voiture pour faire la "tournée".

En espérant que vous réussirez à proposer des améliorations pour les jeunes habitants, je vous prie d'agréer mes salutations distinguées

Bonjour

Concernant l'action n°10 du PDM_CAPI, j'avais pensé à :

1/ élargir le rond point de Thérabie côté EST pour mettre des arrêts de bus en correspondance Bus-Express / Bus RUBAN. Alors, gains de temps, de manœuvres et de place ! (j'ai fait un schémas mais je ne sais pas comment vous lejoindre)

2/ faire une ligne transversale CAPI avec un bus toutes les 20' tout le long de l'année. Partant de Thérabie, elle passerait à St Quentin Fallavier, La Verpillière, Villefontaine, Centre commercial de l'Isle d'Abeau, Hôpital, Centrecommercial de Bourgoin ouest, Bourgoin St Michel, Nivolas Vermelle.

3/ Cette ligne aurait des correspondances avec des bus plus petits (style bus à la demande) desservant mieux lessecteurs non traversés.

4/ Cette ligne aurait aussi des correspondances avec le Bus Express.

Je reste à votre disposition pour mieux expliciter ces idées.