



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.