

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