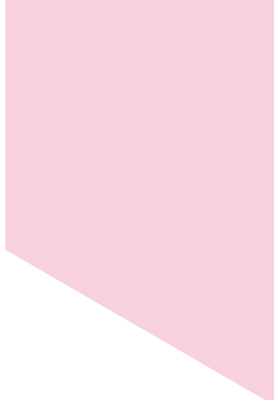


Plan des Mobilités



Préambule

Le Plan des Mobilités de la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI) a pour objectif de redéfinir et de réaffirmer les ambitions de la CAPI en matière de politique de déplacements. Véritable feuille de route pour la CAPI et ses partenaires, ce document fixe des orientations et un certain nombre d'actions en matière de développement des transports en commun, d'essor des modes actifs et plus globalement des modes alternatifs à l'usage de l'automobile individuelle.

Un nouveau contexte pour les politiques de mobilité

La Loi d'Orientation des Mobilité du 24 décembre 2019 a transformé le cadre des politiques de mobilité. Son objectif principal est de faciliter les transports du quotidien, en favorisant l'élaboration de stratégies et d'actions adaptées aux enjeux et aux situations locales. Pour ce faire, elle a renforcé le rôle des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et leur a donné de nouveaux leviers d'action.

La CAPI est l'**Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)** sur les 22 communes des territoires.

Pourquoi planifier les mobilités ?

La CAPI avait élaboré un Plan de Déplacements Urbains (PDU) en 2010 qui a structuré les actions en matière de mobilité au cours de la dernière décennie. Le contexte territorial, démographique, économique a fortement évolué, ainsi que les différentes possibilités pour répondre aux problématiques de déplacements.

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**.

Agir sur ces divers problèmes impose de saisir **trois leviers** :

- le report du plus grand nombre possible de déplacements vers les **modes actifs et collectifs** ;
- **l'optimisation de l'usage** de l'automobile (via le covoiturage et le partage de véhicules) ;
- **l'amélioration des motorisations des véhicules**, dans le contexte d'une évolution législative interdisant la vente de véhicules à énergies fossiles carbonées (essence ou diesel) d'ici 2040 (LOM).

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.

La LOM a défini un cadre précis en matière de planification des mobilités, avec deux niveaux de plans :

- **Le plan de mobilité**, obligatoire pour toutes les AOM incluses ou recoupant une agglomération (unité urbaine) de plus de 100 000 hab.. (la liste de ces AOM est établie par l'arrêté du 28 juin 2016).
- **Le plan de mobilité simplifié**, qui peut être élaboré par toute AOM non soumise à obligation. **La CAPI entre dans cette situation et a choisi de nommer son plan de mobilité simplifié : Plan des Mobilités.**

Points saillants du diagnostic

En 2020, la CAPI a réalisé un bilan des actions définies par le Plan de Déplacements Urbains de 2010, ainsi que de celles mises en place ultérieurement sans avoir été inscrites dans ce document. Ce bilan a également dressé un diagnostic du territoire et de la mobilité. Les éléments saillants sont repris pour identifier les défis à relever par la CAPI. Des données précises sont disponibles dans le bilan du PDU.

Organisation territoriale

Le territoire est principalement **urbani-sé dans la plaine**, autour des réseaux de transport orientés d'est en ouest : A43, RD1006, axes ferroviaires. Quatre gares desservent le territoire. Environ 77 % du territoire sont des **espaces naturels et agricoles**.

La CAPI se caractérise par une forte **concentration** de la population avec 72 % des habitants qui résident dans une des cinq polarités du territoire : Bourgoin-Jallieu, Villefontaine, L'Isle-d'Abeau, La Verpillière et Saint-Quentin-Fallavier. La CAPI est un **territoire plutôt jeune**, avec 35 % de la population qui a moins de 25 ans. Bourgoin-Jallieu et Saint-Quentin-Fallavier concentrent **60 % des 47 000 emplois du territoire**. Les **zones d'activités économiques** sont nombreuses et représentent environ 7 % de la surface du territoire.

Certains habitants vivent en situation de **difficultés économiques**. La pauvreté est particulièrement concentrée dans les villes de Bourgoin-Jallieu, L'Isle-d'Abeau et Villefontaine. La précarité est également plus diffuse en raison du poids important des dépenses énergétiques.

L'**équipement en voiture** est élevé et stable entre 2006 et 2016 avec 1,4 voitures par ménage (INSEE). Cette moyenne masque d'importantes **disparités** entre les ménages.

Une interdépendance forte aux territoires voisins

Les flux qui entrent dans la CAPI sont plus importants que ceux qui sortent (flux domicile-travail en 2017), **preuve de l'attractivité des emplois présents sur le territoire**.

La distance entre le domicile et le lieu d'emploi **tend à augmenter**. Ce phénomène renforce les liens entre la CAPI et ses **territoires voisins**.

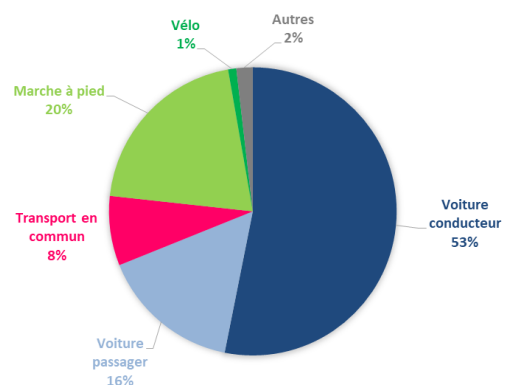
Evolution de la mobilité des habitants de la CAPI (2006-2015)

La **voiture** est utilisée pour une grande majorité des déplacements (69 %). Depuis 2006, la part modale de la voiture baisse (-2 points entre 2006 et 2015), mais les volumes augmentent (+ 8 700 déplacements), en lien avec l'**augmentation de la population**.

L'**usage du train s'est accru** au cours de la dernière décennie, en lien notamment avec une amélioration de l'**offre ferroviaire**. L'**offre local de bus s'est améliorée**, se traduisant par une **hausse des usages** (hausse de la part modale de 3 à 6 % entre 2006 et 2015 pour le réseau urbain). La fréquentation du réseau RUBAN est principalement scolaire.

Depuis 2005, les parts modales de la **marche et du vélo sont restées stables dans la CAPI**. L'usage du vélo est faible : 1 % des déplacements sont réalisés à vélo. Toutefois, les comptages indiquent une forte progression des usages ces dernières années. Le potentiel de développement est important, notamment en lien avec le développement de **vélo à assistance électrique (VAE)**.

Part modale des déplacements des habitants de la CAPI en 2015



72 %

des habitants résident dans l'une des cinq polarités

60 %

des emplois sont à Saint-Quentin-Fallavier et Bourgoin-Jallieu

77 %

d'espaces naturels et agricoles

1,4

Nombre moyen de voiture par ménage en 2006 et 2016

Quel bilan du Plan de déplacements urbains de 2010 ?



Concernant les transports en commun et l'intermodalité, le bilan est positif avec un renforcement du réseau RUBAN notamment sur les communes périurbaines, associé à une hausse des usages, une hausse de l'offre et de l'usage du service Flexibus, une mise en accessibilité continue du réseau, un fort développement de l'usage du TER et un développement de l'offre de parkings relais et de rabattement vers les gares.



Concernant les modes actifs, le schéma directeur vélo de la CAPI a notamment permis de développer des aménagements cyclables comme la voie verte de la Bourbre, des stationnements vélos dans la plupart des centralités du territoire, des services favorisant l'usage du vélo (atelier vélo, location de vélos à assistance électrique...).



Concernant le réseau de voirie et l'offre de stationnement, le bilan fait état de l'aménagement de plusieurs parkings de covoiturage, la mise en place du service de covoiturage dynamique LANE, l'aménagement d'une aire de stationnement poids-lourds et le développement d'un réseau de bornes de recharge pour les véhicules électriques.

La plupart des actions prévues par ce PDU ont été mises en œuvre ou sont en cours de réalisation : 88 % des actions pour les transports en commun et l'intermodalité, 89 % des actions relatives au modes actifs et 48 % des actions en faveur de l'optimisation de la voiture. L'évolution du contexte et du territoire incite à poursuivre cette dynamique.

10 ans plus tard : quels nouveaux enjeux ?

> Construire des liens entre les politiques publiques territoriales

La mobilité est étroitement liée aux différentes fonctions du territoire. Le bilan du PDU le rappelle en montrant les liens avec l'**économie** (desserte des zones d'emplois, rabattement vers les gares pour accéder aux pôles d'emplois de la métropole lyonnaise, etc.), l'**habitat** (accessibilité des nouveaux quartiers, vulnérabilité face aux coûts de l'énergie, etc.), la **logistique** (réduction de l'impact des activités de logistique, etc.), l'**énergie** (facilitation d'accès à différents types d'énergie, etc.), le **numérique** (accès à l'information multimodale, facilitation de l'accès au service de covoiturage, etc.)...

> Favoriser la durabilité et la résilience

Dans un contexte où la mobilité est assurée en majorité par la voiture individuelle, la CAPI souhaite évoluer vers des **mobilités économes**, tel est l'objectif du Plan Climat-Air-Energie Territorial - PCAET. Le secteur des transports reste un contributeur **important aux émissions de GES** en France, et les émissions de ce secteur ne diminuent pas depuis une douzaine d'années. Conformément à l'objectif qu'elle s'est fixée dans son PCAET, la CAPI souhaite faire évoluer son territoire vers des mobilités plus économes et durables. Favoriser les **alternatives à l'automobile** permet de surcroît de contribuer à l'allègement des dépenses que les ménages du territoire consacrent à leurs déplacements.

> Améliorer la santé des habitants

La pratique d'une **activité physique régulière est fondamentale pour la santé**. La marche et les déplacements à vélo permettent de contribuer à maintenir un niveau minimal d'activité, ce qui implique de considérer aujourd'hui les politiques en faveur des modes actifs à l'aune de leurs effets sanitaires positifs. A contrario, l'exposition aux particules fines, aux oxydes d'azote ou à l'ozone est aujourd'hui un sujet de préoccupation en matière de santé publique. Les habitants qui résident à proximité de l'A43 sont particulièrement concernés par ces polluants routiers.

> Penser la mobilité en-delà des limites administratives de la CAPI

Les déplacements avec l'extérieur de la CAPI se sont accrus et renforcent la nécessité de **mener des réflexions communes avec les territoires ayant des liens avec la CAPI**, comme la Métropole de Lyon ou la plateforme aéroportuaire. La mise en place d'une gouvernance efficace et d'instances de dialogue entre acteurs semble alors nécessaire pour répondre à des enjeux qui dépassent le seul cadre d'action de la CAPI.

Points de vigilance identifiés dans le bilan du PDU :

- Une augmentation du volume de déplacements en voiture en lien avec la hausse de la population
- Des situations de congestion, particulièrement autour de la gare de Bourgoin-Jallieu
- Des transports en commun fréquentés essentiellement par des scolaires
- Des discontinuités du réseau cyclable (ruptures, linéaire non sécurisé...)
- Des moyens financiers en diminution pour la politique cyclable
- Une politique en faveur de la marche à construire
- Un stationnement très peu réglementé dans les centralités de la CAPI

Une stratégie autour de quatre défis

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



>> Défi climatique et environnemental

42 %

des émissions de CO₂ de la CAPI sont liées aux transports

Le secteur des transports représente en France près d'un tiers des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) en 2019, et sa contribution au phénomène a été en hausse continue. Les déplacements en voiture particulière jouent un rôle important en représentant 53 % de la part des transports. **Dans la CAPI, le secteur des transports est particulièrement émetteur puisqu'il représente 42 % des émissions de GES du territoire en 2016 (PCAET, 2019).**

64 %

des habitants sont exposés à des niveaux importants de particules fines

Les enjeux environnementaux concernent également la pollution locale qui a des impacts sur la santé. A ce titre, **l'exposition aux particules fines, à l'ozone ou aux oxydes d'azote peut être élevée en certains points du territoire de la CAPI.** Les populations les plus exposées aux oxydes d'azote sont celles résidant à proximité des infrastructures de transport.

- 30 %

est l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 pour le secteur des transports pour la CAPI, par rapport à 2016

Au niveau national, la **Stratégie nationale bas-carbone (SNBC)**, définie en 2015, est la feuille de route pour lutter contre le changement climatique et atteindre la neutralité carbone en 2050. Pour le secteur des transports, les objectifs sont de diminuer les émissions de gaz à effet de serre de 28 % entre 2017 et 2030. Le **Schéma régional climat air énergie (SRACE)** décline ces objectifs de réduction des émissions et de polluants. Dans le cadre de son **Plan climat air énergie territorial (PCAET)** élaboré en 2019, la CAPI a traduit ces objectifs nationaux et régionaux en objectifs territorialisés. A l'horizon 2030 pour le secteur des transports, la CAPI ambitionne une **réduction de 30 % des émissions de gaz à effet de serre**, afin de passer de 313 kteqCO₂ en 2016 à 219 kteqCO₂ en 2030.



>> Défi de l'organisation territoriale

Parmi les **objectifs du SCoT Nord-Isère** figurent la consolidation de l'armature urbaine du territoire et la structuration d'une offre de déplacement durable en lien avec cette armature urbaine.

Concernant les zones d'habitat, la structuration urbaine **multipolaire** de la CAPI est confortée par les orientations du SCoT. Cette structuration particulière implique de favoriser les dessertes par le transport collectif entre ces pôles urbains et de proposer des solutions de déplacements adaptées pour les territoires moins denses. Pour répondre aux objectifs du SCoT en matière de production de logement, la CAPI met en œuvre une stratégie foncière centrée sur ses pôles urbains.

Concernant les zones d'emplois, la CAPI est un pôle majeur à l'échelle régionale. Au cours des vingt dernières années, les **déplacements en lien avec les territoires voisins ont été en hausse** : avec la Métropole de Lyon, mais aussi avec les Balcons du Dauphiné et les Collines du Nord Dauphiné. Pour développer l'emploi, le SCoT se donne comme objectif de réunir les conditions favorables au développement des entreprises locales et à l'installation de nouvelles activités. Il s'agit notamment de permettre une accessibilité renforcée à ces emplois en proposant des solutions alternatives à l'automobile. Les actifs qui viennent travailler dans la CAPI le font principalement en **voiture** (93% des flux entrants sont en voiture en 2016). Les zones d'activités de la CAPI sont fortement tournées vers la logistique, ce qui suppose de prendre en compte les enjeux liés au fret sur le territoire.



>> Défi de l'inclusion

La capacité de chacun à se déplacer, pour accéder à l'emploi ou organiser sa vie quotidienne, est **le reflet des inégalités sociales et spatiales**.

Un nombre croissant de ménages (un sur dix selon l'INSEE) est en **situation de vulnérabilité économique du fait des coûts de la mobilité quotidienne**, et notamment des dépenses de carburant. Mais ces freins peuvent aussi être d'ordre cognitif, organisationnel, découler de représentations négatives (sentiment d'insécurité, appréhension de la foule, etc.) ou encore des inégalités quant à l'usage du numérique. 23 % des Français ne possédaient pas de smartphone en 2019, ce taux atteignant 70 % chez les 70 ans et plus.

La mobilité peut constituer **un frein à l'insertion économique, à la recherche d'emploi aux études ou à l'accès à un certain nombre de services**.

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.



>> Défi de la gouvernance

La mobilité permet l'accès aux différentes ressources du territoire (habitat, loisirs, scolarité, emplois, etc.). Il s'agit donc de **tisser des liens entre les politiques de mobilité et les autres politiques locales**. Cette forte interconnexion est indispensable pour relever le défi climatique et environnemental.

Les dynamiques portées par les représentants des milieux économiques, par les employeurs, par les acteurs privés qui développent des offres de transports en lien avec le territoire de la CAPI, par les acteurs de l'insertion, sont à prendre en compte également.

De plus en plus **la mobilité quotidienne se joue des limites institutionnelles**. La CAPI a en effet d'importantes relations avec les territoires qui la bordent.

Cette gouvernance entre les partenaires du territoire et la société civile est réaffirmée. Elle rejoint les préconisations du SCoT du Nord-Isère.

Ainsi, les **autorités organisatrices** voisines de la CAPI sont associées à l'élaboration du Plan des Mobilités, de même que le **département de l'Isère**, gestionnaire des voiries structurantes du territoire. La CAPI mobilise également la **région Auvergne-Rhône-Alpes** : autorité organisatrice et chef de file des mobilités, la région est à la fois responsable des transports régionaux ferroviaires et routiers, et chargée de la coordination de l'action des autorités organisatrices de la mobilité. Enfin, le **syndicat mixte des transports de l'aire métropolitaine lyonnaise** est également partie prenante de la démarche : ce syndicat mixte, auquel adhère la CAPI, a pour mission de faciliter les déplacements intermodaux.

82 %

des emplois sont localisés dans l'une des cinq polarités de la CAPI

14 %

part moyenne du budget des ménages consacrée à la mobilité pour les habitants de la CAPI

44 %

des points d'arrêts prioritaires du réseau RUBAN sont accessibles pour les personnes à mobilité réduite en 2020

Une démarche de concertation

La CAPI a souhaité que l'élaboration de son plan des mobilités s'inscrive dans une dynamique partenariale et transversale. Pour ce faire, elle a mobilisé son Panel citoyen à deux reprises, consulté le Conseil local de développement du Nord-Isère et organisé cinq groupes de travail thématiques regroupant acteurs institutionnels et associations locales.

5

groupes de travail thématiques

68

participants au groupes de travail

1500

Idées collectées sous forme de post-it

300

La concertation citoyenne

Le **Panel Citoyen**, composé d'une quarantaine d'habitants de la CAPI, a été associé à deux moments-clés de l'élaboration du Plan des Mobilités :

- en amont des groupes de travail, pour échanger avec ses membres sur leurs pratiques de déplacements et sur les évolutions qui leur paraissent possibles et souhaitables ;
- et après l'identification des orientations stratégiques du Plan des Mobilités, pour recueillir leurs avis par rapport aux orientations identifiées.

Le **Conseil Local de Développement**, composé de personnes bénévoles, non-élues et représentant la société civile, a été sollicité en amont de la démarche et au sein de chacun des groupes de travail.

Un travail partenarial transversal

Cinq groupes de travail thématiques, composés d'une douzaine de personnes (services de la CAPI et des communes, représentants d'institutions et d'associations diverses, conseil local de développement), se sont tenus au cours du 1er semestre 2021. L'objectif était de recueillir des premières orientations et des pistes d'actions concrètes.

Les thématiques étaient les suivantes :

- Santé, environnement et mobilité ;
- Développement urbain et attractivité économique ;
- Cohésion sociale et précarité énergétique ;
- Aménagement de la voirie et des espaces publics ;
- Gouvernance des mobilités.

Les quatre premiers groupes de travail étaient organisés en deux séances d'1h30 chacune :

- La première à caractère prospectif, autour des futurs possibles de la mobilité à l'horizon 2035 ;
- La deuxième à caractère plus opérationnel, afin d'élaborer de premières d'actions.

En raison des restrictions liées au contexte sanitaire de 2021, les **rencontres se sont réalisées à distance par visio-conférence**.

A l'issue de la démarche de concertation, une synthèse a été présentée à l'ensemble des participants. L'objectif était d'échanger et d'arbitrer autour **des orientations du Plan des Mobilités et des premières pistes d'actions**.

>> Le Panel Citoyen de la CAPI

Pour l'élaboration de son projet de territoire, la CAPI s'est appuyé sur le Panel Citoyen. Pour cela, la CAPI a demandé à chacune des 22 communes d'identifier certains de leurs habitants pour faire partie du panel.

L'objectif étant d'avoir une parité hommes/femmes, mais également une diversité d'âge et de catégories socio-professionnelles. Le panel est composé de 40 citoyens aux horizons très variés.

Quelques idées récoltées lors des séances de travail :

« Déployer et développer les véhicules propres et innovants : électrique, hydrogène, GNV »

« Favoriser un stationnement avantageux pour les voitures partagées : tarification, nombre de place, parking... »

« Faire des gares des pôles multimodaux : accessibilité, cohérence des horaires »

« Favoriser l'usage du vélo en complémentarité avec les transports en commun »

« Penser les centres urbains pour favoriser les modes actifs pour tous »

« Eduquer les plus jeunes au changement de pratiques : incitation, sensibilisation, former, plan de mobilité scolaire, pédibus, vélo-bus »

« Assurer la sécurité des déplacements la nuit, principalement pour les femmes »

« Assurer une meilleure desserte des espaces ruraux »



Crédit : Pixabay - Armin Schreijslag



Exemple de tableau de bord utilisé lors des groupes de travail (Crédit : UrbalYon—outil Klaxoon)

« Récompenser les bonnes pratiques : monnaie locale, aides »

Quatre orientations favorisant la transversalité

Pour donner un cadre clair et cohérent aux actions du Plan des Mobilités, quatre orientations ont été définies. Il s'agit d'orientations transversales et multimodales. Ces orientations s'inscrivent en cohérence avec le projet de territoire de la CAPI.



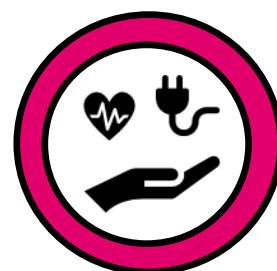
Orientation 1 : Aménager la voirie et les espaces publics pour faciliter les déplacements au quotidien

Dans les 22 communes de la CAPI, les aménagements de voirie doivent permettre de réaliser des déplacements en utilisant différents modes de transport.

Pour cela, des aménagements de voirie en faveur des piétons sont indispensables. Ils doivent être accessibles pour tous les usagers, y compris les PMR, et complétés par des aménagements et des services permettant un usage facile et sécurisé du vélo. Les aménagements de voirie peuvent aussi permettre d'améliorer la performance du réseau RUBAN. L'automobile n'est pas à bannir, mais son usage doit être raisonné pour favoriser autant que possible la vie locale, avec un aménagement de l'espace public couplé à des politiques de stationnement dans les polarités urbaines.

Des liens avec le Projet de territoire :

- Des actions qui confortent la cohérence des aménagements de voirie à l'échelle des communes et de la CAPI pour promouvoir les usages de la marche et du vélo
- Des actions qui renforcent les équilibres de l'usage des différents modes de transport selon les contextes territoriaux



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

Les offres et les services de mobilité de la CAPI sont à renforcer pour promouvoir la marche, le vélo et les transports en commun, ainsi qu'accompagner vers une évolution des motorisations. Ces évolutions doivent pouvoir être accessibles pour toutes et tous.

Le maillage du territoire de la CAPI est à renforcer, notamment autour du rôle structurant des bus, en lien avec les zones d'activités économiques (Parc International de Chesnes, Parc Technologique...), les zones commerciales (Sayes, Maladière...), les pôles de santé, et en lien avec les gares et les parkings de covoiturage. Des actions sont aussi à mener autour de la complémentarité entre les modes collectifs et individuels, avec une promotion du covoiturage, et autour de la décarbonation des transports collectifs et des véhicules particuliers. La CAPI veille à mettre en place des services de mobilités qui soient adaptés aux caractéristiques des territoires peu denses.

Des liens avec le Projet de territoire :

- Des actions qui diversifient les offres de modes de transport accessibles sur le territoire ;
- Des actions qui favorisent des connexions entre les communes de la CAPI avec des modes de transport diversifiés ;
- Des actions pour faire évoluer la motorisation des véhicules et répondre au défi environnemental.



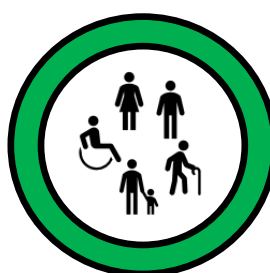
Orientation 3 : Mener une politique de mobilité au-delà des limites administratives de la CAPI

La CAPI est en interdépendance étroite avec ses territoires voisins. Les habitants de la CAPI sortent de leur territoire pour le travail ou pour d'autres motifs (achats, loisirs, etc.). Les habitants hors CAPI se rendent dans la CAPI pour l'emploi, les achats, les loisirs, etc. Des actions sont à mener pour augmenter les choix de modes de transport entre la CAPI et ses territoires voisins en favorisant les déplacements en train, en cars, en covoiturage, ou encore à vélo. Cette démarche est partenariale.

La CAPI est un pôle majeur en matière de logistique, ce qui engendre des flux de marchandises importants. Les enjeux sont une optimisation des flux et l'accompagnement des acteurs du transport pour promouvoir des pratiques plus vertueuses (promotion du report modal, adaptations des gabarits et des motorisations des véhicules, éco-conduite, optimisation des chargements pour éviter les trajets à vide, etc.).

Des liens avec le Projet de territoire :

- Des actions qui s'inscrivent dans une gouvernance en faveur d'une ouverture aux territoires et d'une coopération renforcée entre les acteurs ;
- Des actions pour « aller vers et/ou faire avec ».



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

Pour inciter à l'usage des modes de transport mis en place dans la CAPI, des mesures d'accompagnement des habitants et des acteurs sont indispensables afin de lever des freins psychologiques et matériels. Cet accompagnement vers une mobilité plus vertueuse doit aussi viser l'objectif d'une mobilité inclusive, autrement dit proposer des offres et des services de mobilité pour toutes et tous, de l'apprentissage du déplacement à sa réalisation.

Des liens avec le Projet de territoire :

- Des actions qui s'inscrivent dans une « relation aux usagers repensée et des pratiques modernisées » ;
- Des actions qui se définissent et s'appuient sur la « participation citoyenne ».





PLAN D' ACTIONS

4 orientations



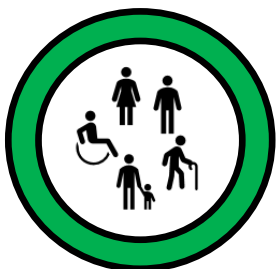
Aménager la voirie et les espaces publics pour faciliter les déplacements au quotidien



Développer des offres et 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

22 actions



- n°1 : Aménager les espaces publics pour favoriser la **marche**
- n°2 : Poursuivre l'aménagement d'itinéraires **cyclables continus et sécurisés**
- n°3 : Favoriser la création de **zones de circulation apaisée**
- n°4 : Mener une politique de **stationnement** pour réguler la place de la voiture
- n°5 : Aménager la voirie pour favoriser les **transports en commun**



- 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°8 : Favoriser la **mobilité solidaire** par le partage de la voiture
- n°9 : Développer un réseau de **stations de recharge (électrique, GNV, hydrogène)**
- n°10 : Améliorer l'attractivité du **réseau de bus RUBAN**



- n°11 : Faciliter la pratique du **vélo** au-delà des limites de la CAPI
- n°12 : Accompagner **les actifs du territoire** vers une mobilité moins carbonée
- n°13 : Faciliter les connexions vers les territoires voisins en favorisant le **covoiturage**
- n°14 : Faciliter l'intermodalité entre les différents réseaux de **transport en commun**
- n°15 : Accompagner le développement du **réseau ferroviaire**
- n°16 : Accompagner le secteur du **transport** et de la **logistique**



- n°17 : Faire **connaître les offres existantes** pour augmenter leur utilisation
- n°18 : Innover pour faciliter les mobilités grâce aux **outils numériques**
- n°19 : Inclure et soutenir les **publics fragiles**
- n°20 : Renforcer la **sécurité** dans les transports en commun et les espaces publics
- n°21 : Favoriser une **mobilité active des enfants et des jeunes**
- n°22 : Accompagner les **nouvelles façons de travailler et de consommer**



ACTION n°1

Aménager les espaces publics pour favoriser la marche



CONTEXTE

La moitié des déplacements inférieurs au kilomètre sont réalisés en voiture dans la CAPI. Parcourir cette distance à pied nécessite une quinzaine de minutes pour un adulte en bonne santé. Le **potentiel de développement de la marche** est donc important. Pour cela, les espaces publics doivent être **confortables et sécuritaires**. Cette problématique est d'autant plus importante pour les personnes à **mobilité réduite**.



OBJECTIFS

- Requalification des rues des centres-villes
- Rendre les cheminements accessibles aux personnes à mobilité réduite
- Rendre la pratique de la marche plus confortable et sûre
- Augmenter le nombre de déplacements réalisés à pied



DESCRIPTION

Evaluer la pratique de la marche :

- Evaluer le **ressenti des piétons** par des enquêtes
- Recenser et analyser les **accidents** impliquant un piéton

Conforter la marche en lien avec les transports en commun :

- Aménager des **cheminements continus** dans un rayon d'un kilomètre autour des gares, voire au-delà pour favoriser le rabattement et la diffusion vers les zones d'activités économiques
- Lors de la mise en accessibilité des arrêts de bus, aménager les cheminements **jusqu'au carrefour le plus proche** (Sd'AP Schéma Directeur d'Accessibilité)

Favoriser la marche pour tous dans les centres-villes et les centres-bourgs :

- Poursuivre les aménagements en s'appuyant sur le **Guide Accessibilité de la CAPI de 2014**
- Identifier les **points noirs** en terme d'accidentologie piétonnes et les traiter
- Cibler et aménager les **intersections importantes** pour prioriser les piétons par rapport à la voiture
- **Redynamiser les espaces publics** pour favoriser la marche avec le maintien d'activités commerciales, notamment dans les centres-bourgs

- Aménager des **trottoirs confortables et accessibles pour les personnes à mobilité réduite**
- Mettre en place des **bancs** pour des haltes
- **Végétaliser** les espaces publics

Améliorer la sécurité du piéton dans les espaces ruraux :

- En cas d'absence de trottoirs, **séparer** les espaces piétons des espaces de circulation avec une délimitation nette
- Prévoir un **éclairage** adapté aux zones de circulation piétonne, en conciliant la sécurité de la marche avec une faible dépense énergétique et une moindre pollution lumineuse

Mettre en lumière pour sécuriser les déplacements en modes actifs :

- En lien avec le Plan Lumière de la CAPI, questionner **l'heure du début de l'extinction nocturne** selon la fréquentation des espaces publics et les horaires des derniers bus du réseau RUBAN
- Mettre en place un **éclairage** pour les zones piétonnes, voire un éclairage intelligent qui détecte les passages
- Renforcer l'éclairage au niveau **des arrêts de bus**

Actions à mener en continu :

- > Communiquer et informer
- > Aménager des trottoirs confortables et accessibles pour les PMR
- > Entretien des trottoirs

Objectifs pour 2026 :

- > Evaluer la pratique de la marche
- > Aménager les abords des gares et des arrêts de bus
- > Traiter les points noirs d'accidents

Horizon 2030 :

- > Définir une stratégie en faveur de la marche

Comment recueillir le ressenti des piétons ?

Le collectif « Place aux piétons » organise avec l'ADEME une enquête sur le ressenti de la marche auprès des piétons, ainsi que leurs avis pour améliorer la situation. A l'image du baromètre des villes cyclables, ce **baromètre des villes marchables** fournit des informations qualitatives sur le ressenti des piétons.

En 2021, seule la commune de L'Isle d'Abeau a recueilli des réponses de piétons, contrairement aux autres communes de la CAPI. La note sur le ressenti par rapport à la marche est de 11/20 à L'Isle d'Abeau.

Pour les éditions prochaines, une **communication de ce baromètre auprès des communes de la CAPI** permettrait de recueillir des informations.

ÇA SE PASSE AILLEURS

Mise en lumière des cheminements piétons (Ville de Lille) :

Le projet LUCIOLE (LUMière Citadine Optimisée pour L'Environnement) a pour objectif de restaurer la **biodiversité** du parc de la Citadelle à Lille, tout en améliorant la **qualité de son éclairage** pour les usagers. Cette opération a été soutenue financièrement par l'Union Européenne.

Le système permet un allumage par **détection de mouvement**, des éclairages limitant fortement la pollution lumineuse, la mise en veilleuse ou l'extinction au bout de vingt seconde.

⇒ **Ce système propose un éclairage qui s'adapte pour préserver l'habitat naturel de la faune, tout en assurant la sécurité des déplacements.**



PORTEUR(S) & PARTENAIRE(S)

Communes :

Aménagement des espaces publics
Aménagement de voirie
Végétalisation
Communication

CAPI :

Aménagement des espaces publics et de la voirie
Végétalisation
Mise en accessibilité des arrêts de bus (Sd'AP : Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée)
Éclairage
Communication

En partenariat avec :

Police municipale :

Sensibilisation, contrôle et sanction

Associations de personnes à mobilité réduite :

Informations, consultations

Commission intercommunale d'accessibilité :

Informations, consultations



INDICATEURS DE SUIVI

- Niveau de satisfaction au sujet de la marche : *réalisation d'enquêtes qualitatives (à mettre en place)*
- Données d'accidents : *capitalisation des données collectées du Département et DDT (à mettre en place)*
- Nombre de déplacements réalisés à pied sur la Voie Verte : *compteurs de la CAPI*
- Déplacements réalisés à pied : *analyse spécifique de la prochaine enquête ménage*

CADRE RÉGLEMENTAIRE

Dans son **article 27**, la LOM fait obligation aux EPCI compétents en matière de voirie de collecter les données relatives à l'**accessibilité aux personnes à mobilité réduite** des principaux itinéraires pédestres situés dans un rayon de 200 mètres autour des points d'arrêts prioritaires de transport public. Cette mesure a pour but de permettre aux applications mobiles GPS et aux calculateurs d'itinéraires

d'intégrer les données relatives à l'**accessibilité des trajets** (feux sonores, bandes d'éveil de vigilance, bandes de guidage, bornes d'information voyageurs vocalisées...).

Le décret n° 2021-836 du 29 juin 2021 relatif à la collecte des données décrivant l'**accessibilité des itinéraires pédestres** mentionnés à l'article L. 141-13 du code de la voirie routière vient préciser les obligations en la matière.



ACTION n°2

Poursuivre l'aménagement d'itinéraires cyclables continus et sécurisés



CONTEXTE

60 % des déplacements de moins de 3 kilomètres sont réalisés en voiture. Pour cette distance, le vélo peut constituer une alternative. Avec le développement des Vélos à Assistance Electrique (VAE), les distances ou les difficultés pour la pratique du vélo peuvent être levées. Prolonger le développement d'un réseau cyclable continu, confortable et sûr, et installer des stationnements adaptés pourra permettre une hausse de la part modale du vélo et du VAE pour les déplacements du quotidien.



OBJECTIFS

- Accroître la pratique du vélo sur le territoire
- Sécuriser la pratique du vélo
- Soutenir le développement du vélo à assistance électrique (VAE)
- Faciliter le stationnement des vélos



DESCRIPTION

Se doter d'outils pour mener une politique ambitieuse :

- Connaître et analyser les déplacements, le stationnement et les accidents des cyclistes
- Elaborer un nouveau Schéma Directeur Vélo

Poursuivre le développement du réseau cyclable :

- Assurer l'accès vélo aux pôles générateurs de déplacements : gares, écoles, zone d'activités économiques, lieux commerciaux...
- Sécuriser les liaisons vers les communes rurales, principalement le long des routes départementales
- Rendre lisible le réseau de la CAPI et les itinéraires cyclables du Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR)
- Traiter des coupures liées principalement au franchissement de routes départementales à fort trafic, l'A43 et la voie ferrée

Assurer la sécurité et le confort :

- Développer des itinéraires confortables pour les usagers : pistes cyclables, largeurs des bandes cyclables, ombrage, visibilité...
- Entretien le réseau existant après avoir clarifié les compétences entre les différents gestionnaires de voirie (Département, CAPI, communes...)

Augmenter les possibilités de stationnement :

- Elaborer une stratégie de stationnement pour les vélos
- Favoriser les stationnements sécurisés, pour tous les types de vélos y compris les vélos-cargos
- Poursuivre leur développement de stationnement, notamment dans les communes rurales
- Diversifier les offres de stationnement pour répondre aux différents besoins (vélos-cargos, sacoches, etc.)

Informier et communiquer sur le réseau :

- Continuer d'intégrer le mode vélo et le mode VAE dans les calculateurs d'itinéraire (RUBAN, Oûra...)
- Poursuivre la signalétique commune entre les communes de la CAPI
- Indiquer les différents itinéraires et les temps de parcours, en précisant les temps parcourus si le vélo est à assistance électrique (VAE) (carte, jalonnement, application...)
- Préciser les itinéraires qui empruntent des chemins non stabilisés et les dénivelés pour accéder aux communes des coteaux (carte, jalonnement, application...)

Actions à mener en continu :

- > Communiquer et informer
- > Poursuivre la signalétique commune
- > Entretien le réseau

Objectifs pour 2026 :

- > Se doter d'outils : comptages, accidents, Schéma Directeur Vélo...
- > Poursuivre le développement du réseau et du stationnement



PORTEUR(S) & PARTENAIRE(S)

CAPI :

Elaboration et mise en œuvre d'un Schéma Directeur Vélo
 Elaboration d'une stratégie de stationnement
 Mise en œuvre du Schéma directeur de jalonnement
 Développement de compteurs vélo
 Communication et animations

Communes :

Aménagement



INDICATEURS DE SUIVI

- Kilomètres d'aménagement cyclable selon leur type : *recensement des aménagements réalisés*
- Places de stationnement (arceaux et sécurisés) : *recensement des aménagements réalisés*
- Déplacements réalisés à vélo sur les aménagements : *analyse des données des compteurs*
- Evolution de la cyclabilité : *évolution du Baromètre des villes cyclables par la Fédération des usagers de la Bicyclette*
- Part modale du vélo et volume de déplacements réalisés chaque jour : *analyse spécifique de la prochaine enquête ménage*

En partenariat avec :

Département :

Aménagement des routes départementales

Associations de promotion du vélo :

Identification des besoins et des itinéraires, animations pour faire la promotion du vélo et autour de la sécurité

CADRE RÉGLEMENTAIRE

L'obligation d'aménagements d'itinéraires cyclables est un principe introduit depuis 1996 par l'article 20 de la LAURE. La Loi d'Orientation des Mobilités est venue clarifier ces dispositions. L'article 61 de la LOM reformule l'article L228-2 du Code de l'environnement ainsi : « À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point

des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. »

De ce fait, les contraintes de circulation des véhicules motorisés ne peuvent être invoquées pour se soustraire à cette obligation.



ACTION n°3

Favoriser la création de zones de circulation apaisée



CONTEXTE

Les zones apaisées (zones 30, zones de rencontre) ne sont pas uniquement des zones où la vitesse est réduite. La baisse de la vitesse réglementaire s'accompagne **d'un aménagement global de l'espace** qui donne un signal de vigilance aux automobilistes. Elles correspondent à une **volonté de sécuriser et rendre confortable les déplacements piétons et cyclistes**. Une politique globale d'apaisement des vitesses des véhicules motorisés permet d'inciter davantage à la pratique des modes actifs (marche, vélo et trottinette).



OBJECTIFS

- Sécuriser les déplacements à pied et à vélo
- Prioriser les modes actifs quand le contexte urbain le justifie (importants flux piétons, animations locales...)



DESCRIPTION

Développer des zones de circulation apaisée dans les centres-villes, les quartiers et les pôles de vie :

- Conforter et développer **des zones 30** :
 - ◊ Signaler l'entrée dans la zone 30 (plateaux traversants, saillies de trottoirs...)
 - ◊ Réduire les emprises de voirie pour abaisser la vitesse
 - ◊ Aménager les **espaces publics** pour augmenter la visibilité de la vie locale et réduire la vitesse (bancs, végétalisation...)
 - ◊ Faire respecter la vitesse réglementaire par du **contrôle (radars)** et des verbalisations quand cela est possible
- Développer les **zones de rencontre** :
 - ◊ Aménager des zones de rencontre **dans les secteurs de centre-ville où l'animation est importante et où les trottoirs sont étroits**
 - ◊ Aménager des zones de rencontre **devant les établissements scolaires**
 - ◊ Communiquer de manière pédagogique sur ces nouvelles zones
- **Végétaliser**, créer des **espaces verts** dans les zones apaisées
- **Élargir les trottoirs**, faciliter l'implantation de terrasses et de commerces

Etudier l'opportunité de développer des zones de circulation apaisée dans les zones d'activités économiques :

- Cibler des espaces dans les zones d'activités économiques pour apaiser la vitesse, notamment en s'appuyant sur les diagnostics des plans de déplacements d'entreprise
- Veiller à ce que l'usage des modes actifs soit **confortable et sûr dans les zones d'activités économiques et les zones commerciales** (par exemple : mise en place de cheminements...)
- *Quand le contexte urbain est adapté*, aménager des **zones apaisées**

Mener des actions ponctuelles pour certaines voies :

- Etudier les opportunités de **voies à sens unique avec double-sens cyclable** pour faire place aux modes actifs et les mettre en place le cas échéant
- 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 interdits et en traçant des pictogrammes vélo au sol

Actions à mener en continu :

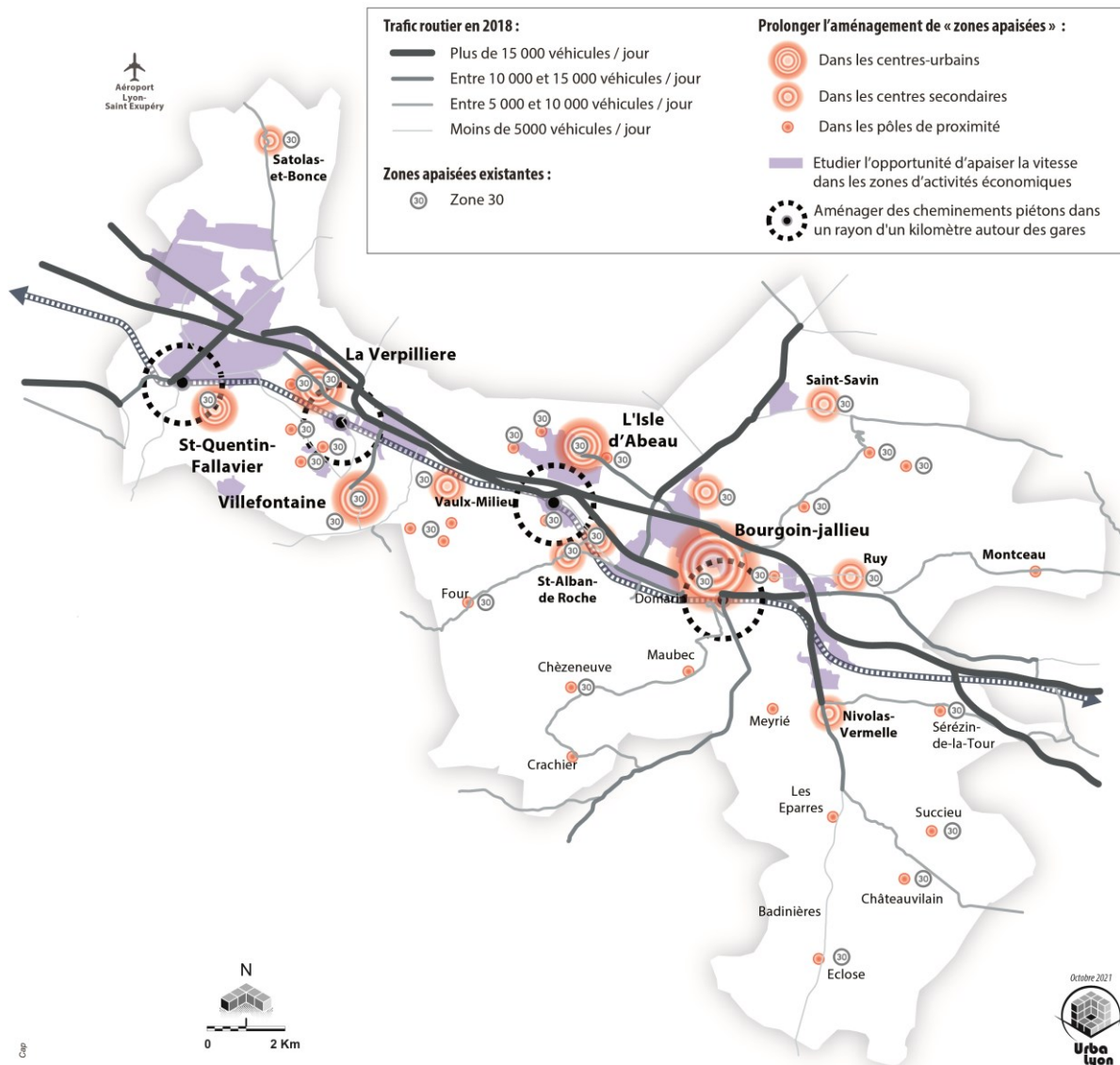
- > Communiquer et informer
- > Contrôler la vitesse
- > Verbaliser

Objectifs pour 2026 :

- > Aménager des zones apaisées dans les pôles de vie

Horizon 2030 :

- > Aménager les zones d'activités économiques et commerciales
- > Etudier la mise en place de sens unique



PORTEUR(S) & PARTENAIRE(S)

Communes :

Aménagement des espaces publics
Aménagement de la voirie

CAPI :

Communication sur les zones apaisées mises en place
Aménagement de voirie communautaire
Aménagement des espaces publics
Aménagement de la voirie

En partenariat avec :

Police municipale :

Sensibilisation, contrôle et sanction



INDICATEURS DE SUIVI

- Kilomètres de voirie apaisée par type d'aménagement : *recensement des aménagements réalisés*
- Vitesse moyenne ou V85 dans les zones apaisées : *analyse des relevés de vitesse (données CAPI)*

CADRE RÉGLEMENTAIRE

Les **zones de rencontre** sont des espaces publics où la vie locale est développée et prépondérante. Ce sont des zones ouvertes à la circulation de tous les usagers, qui doivent respecter les principes suivants :

- Les piétons bénéficient de la priorité sur tous les véhicules (sauf transports publics guidés). Ils peuvent circuler sur toute la largeur de la voirie, sans y stationner ;
- La vitesse des véhicules est

limitée à 20 km/h ;

- Le stationnement est autorisé uniquement sur les emplacements aménagés ;
 - Le double-sens cyclable est généralisé ;
 - Les entrées et sorties des zones de rencontre sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente.
- (cf. décret 2008-754 du 30 juillet 2008 et article R.110-2 du Code de la route)



ACTION n°4

Mener une politique de stationnement pour réguler la place de la voiture



CONTEXTE

L'accroissement de la population va générer une **pression supérieure sur le stationnement à l'échelle de la CAPI**. La mise en œuvre d'une politique dédiée semble essentielle pour **réguler la place de l'automobile** dans certaines zones, pour trouver des solutions adaptées aux différents usages et usagers, pour favoriser **les véhicules à faibles émissions et partagés**.



OBJECTIFS

- Réguler la place de la voiture, tout en apportant des réponses adaptées aux différents usages
- Inciter au report modal
- Favoriser les véhicules propres et partagés



DESCRIPTION

Mieux connaître les usages :

- Inciter les communes à la réalisation de **diagnostic** de l'offre de stationnement
- Accompagner les communes pour réaliser un **inventaire des pratiques actuelles** et un **bilan** des zones de tension en matière de stationnement (au moins pour les cinq communes le plus peuplées)

Mettre en place une stratégie de règlementation du stationnement dans des zones ciblées :

- Mettre en place une politique de règlementation du stationnement dans les **zones à forte pression** et une tarification adaptée si besoin
- Favoriser la rotation du **stationnement dans les centralités commerçantes** (disque bleu par exemple)
- Dans les quartiers de Politique de la Ville, inciter les bailleurs à **réinvestir les parkings en sous-sol** pour libérer des espaces en surface
- Aménager des places de stationnement pour les **personnes à mobilité réduite** (objectif d'une place sur 50)

Favoriser les véhicules et les espaces de stationnement respectueux de l'environnement :

- Mettre en place une **tarification** et une **signalisation** adaptée selon la qualité environnementale des véhicules (covoiturage, véhicules peu émetteurs, etc.)
- **Ombrager les espaces de stationnement** pour limiter le recours à la climatisation et l'imperméabilisation des

sols

- Convertir les places de stationnement situées à **5 mètres en amont des passages piétons** en espace de stationnement cyclable
- Quand le contexte urbain le permet, à proximité des équipements publics, organiser le **stationnement sur un seul côté de la voirie** pour laisser de l'espace à la circulation des autres modes de déplacement
- Inciter les pôles générateurs à favoriser le **stationnement des covoitureurs** (par exemple : places réservées)

Favoriser l'intermodalité :

- Assurer une continuité des **liaisons à pied** depuis les parkings par des itinéraires sécurisés et confortables
- Mettre en place des tarifs avantageux pour les usages **combinés avec des transports en commun**
- Veiller à ce que le **stationnement automobile en parcs-relais ne soit pas surdimensionné** pour favoriser le rabattement en modes actifs et collectifs

Informier et contrôler :

- Communiquer auprès des communes pour faire connaître les **outils du stationnement et les prescriptions du Scot en matière de stationnement**
- S'assurer du respect de la réglementation en renforçant le **contrôle**
- Améliorer l'**information** des usagers

Actions à mener en continu :

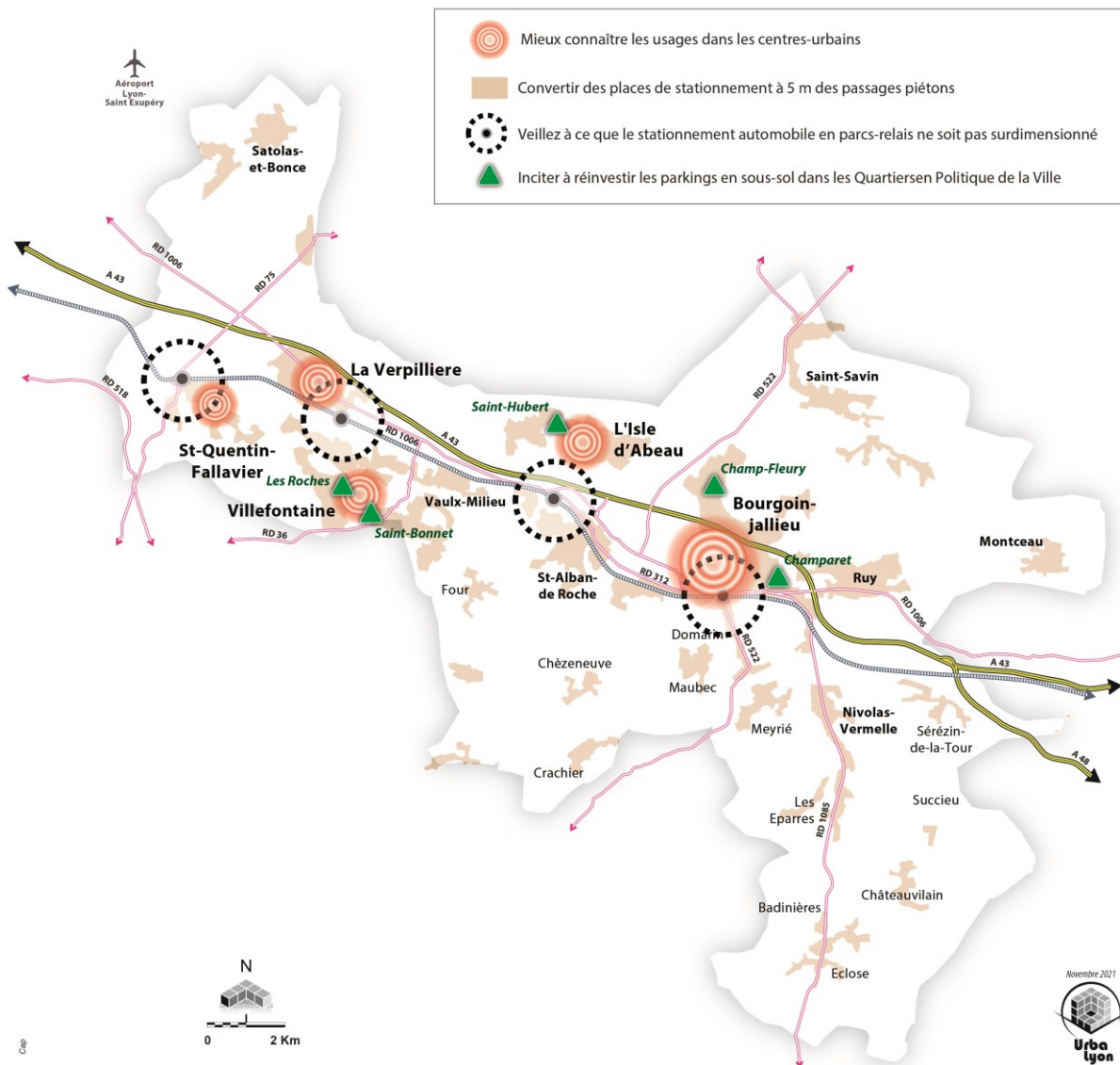
- > Communiquer et informer
- > Renforcer le contrôle

Objectifs pour 2026 :

- > Mieux connaître les usages
- > Convertir les places de stationnement en amont des passages piétons

Horizon 2030 :

- > Mettre en place une stratégie
- > Favoriser les véhicules partagés et à faibles émissions



PORTEUR(S) & PARTENAIRE(S)

Communes :

Analyses des offres et des usages du stationnement
 Suppression des places en amont des passages piétons
 Contrôle du stationnement
 Aménagement du stationnement sur un seul côté
 Communication et information
 Suppression des places en amont des passages piétons

CAPI :

Accompagnement des communes

En partenariat avec :

Police municipale :

Sensibilisation, contrôle, sanction

SMT AML :

Stratégie P+R



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de place sur voirie : *recensement de l'offre à détailler selon les réglementations (à mettre en place)*
- Nombre de places réservées pour les véhicules à faibles émissions : *recensement de l'offre (à mettre en place)*
- Nombre de places réservées pour les personnes à mobilité réduite : *recensement de l'offre (à mettre en place)*

CADRE RÉGLEMENTAIRE

L'article 52 de la LOM impose aux collectivités de se mettre en conformité pour neutraliser les places de stationnements automobiles aux abords des passages piétons avant le **31 décembre 2026**.

Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant

sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel.



ACTION n°5

Aménager la voirie pour favoriser les transports en commun



OBJECTIFS

- Améliorer la performance et l'attractivité des transports en commun
- Améliorer la régularité des bus et informer les usagers en temps réel
- Rendre les arrêts de transports en commun accessibles et confortables



CONTEXTE

Pour améliorer la performance des transports en commun, des aménagements de voirie peuvent être mis en place. Les actions sont alors de **dédier des voies** à la circulation des bus, ainsi que d'accorder la **priorité de passages aux feux tricolores**. Les aménagements de voirie concernent également l'**aménagement d'arrêts de bus** visibles et confortables.



DESCRIPTION

Elaborer une stratégie de gestion du trafic :

- Identifier les secteurs et horaires où les lignes de transport en commun connaissent des **perturbations ou des retards réguliers**
- Formaliser une **stratégie de gestion du trafic différenciée** selon les zones (« onde verte »)

Etudier l'opportunité de prioriser les bus RUBAN :

- Etudier l'opportunité de la mise en place d'un **Transport en Commun en Site Propre**
- Etudier la possibilité d'intégrer un **usage partagé** des vélos, des bus et des taxis sur certaines voies (par exemple : Avenue Gambetta à Bourgoin-Jallieu)
- *Quand cela est pertinent*, mettre en place des **priorités de passage aux feux tricolores**
- *Quand la congestion automobile est importante autour des gares*, favoriser l'accès des bus par des **voies prioritaires**

Aménager des arrêts sûrs, accessibles et confortables :

- Poursuivre la **mise en accessibilité des arrêts**
- Mettre en place des **traversées piétonnes** à au moins 5

à 10 mètres en amont de l'arrêt, en privilégiant les arrêts en quinconce dans les rues à double-sens

- Equiper les principaux arrêts (en lien avec la fréquentation) de **QR code** d'information et/ou de **panneaux d'information en temps réel**
- *En agglomération*, aménager les **arrêts en ligne** ou en avancée sur la chaussée pour favoriser la sécurité des usagers des transports collectifs et la bonne insertion des bus dans le trafic
- *Quand cela est pertinent*, équiper les arrêts de **bancs ou de mobilier assis-debout**

Réaménager les gares routières :

- **Optimiser les accès et les départs** pour les bus afin de limiter les manœuvres et des détours
- Equiper la gare routière de **bancs ou de mobilier assis-debout**
- Equiper les gares routières de Villefontaine et de Bourgoin-Jallieu de **panneaux d'information en temps réel**
- Améliorer la signalétique en adoptant une **signalétique universelle**

Actions à mener en continu :

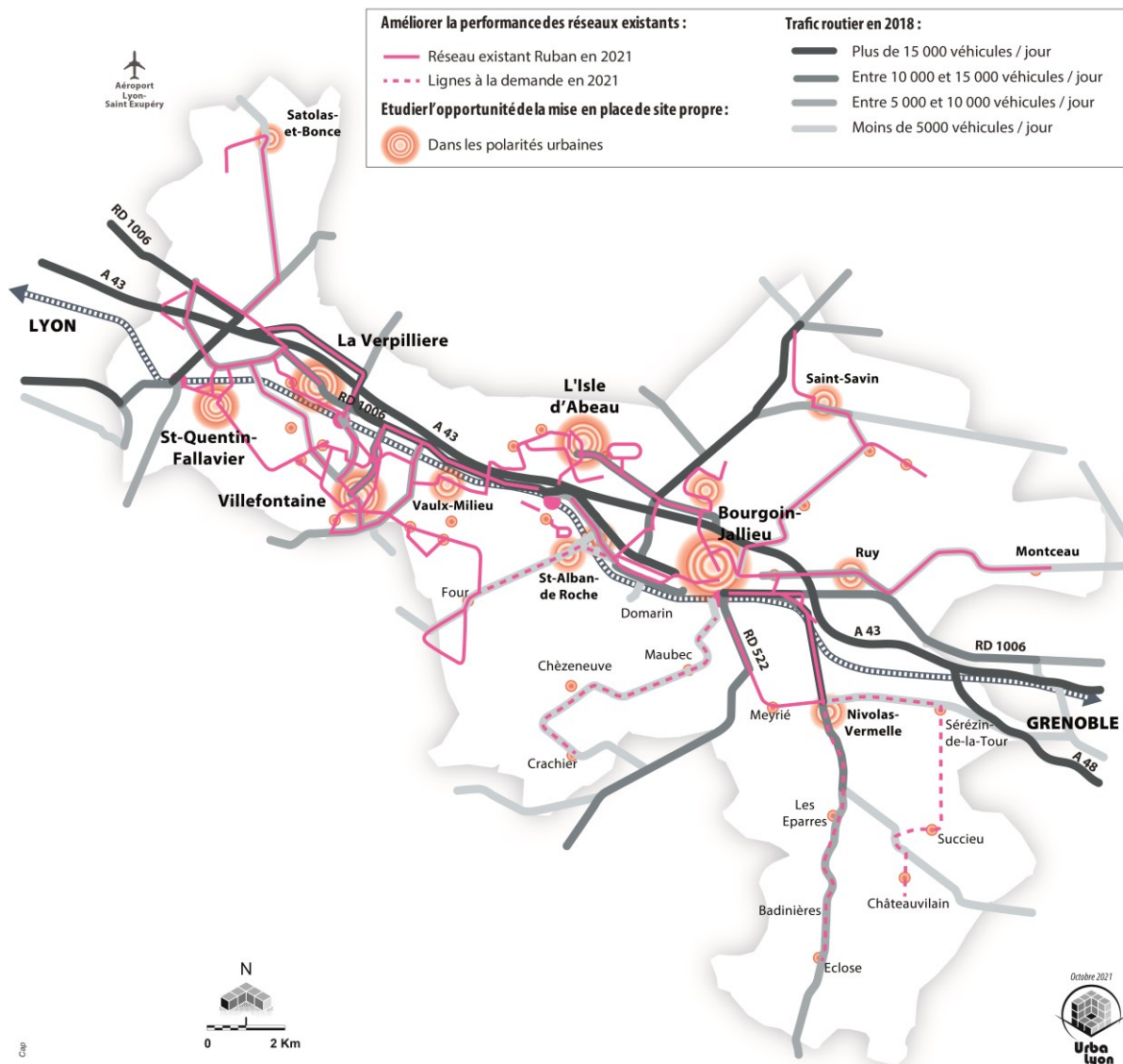
- > Informer, en privilégiant le temps réel

Objectifs pour 2026 :

- > Equiper les principaux arrêts de panneaux d'information en temps réel et de bancs
- > Etudier l'opportunité de sites propres

Horizon 2030 :

- > Mettre en place une stratégie de gestion du trafic
- > Prioriser les bus
- > Réaménager les gares routières



PORTEUR(S) & PARTENAIRE(S)

CAPI :

Aménagement de la voirie
 Equipement des arrêts de bus
 Mise en valeur des points de connexion du territoire
 Priorisation des voies dédiées aux transports en commun
 Communication

Communes :

Aménagement de la voirie

Opérateur de transport :

Communication



INDICATEURS DE SUIVI

- Kilomètres de voies dédiés aux transports en commun : *recensement des aménagements réalisés*
- Arrêts avec panneau d'information en temps réel : *recensement des aménagements réalisés*

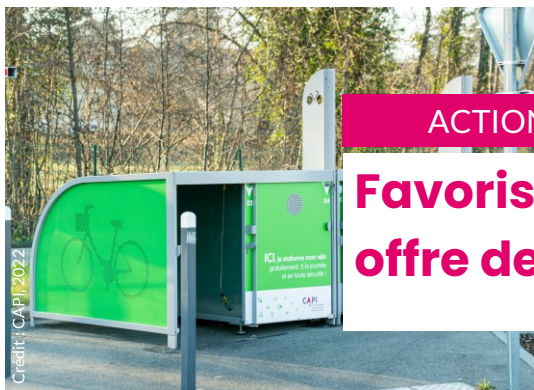
CADRE RÉGLEMENTAIRE

L'arrêté du 15 janvier 2017 relatif aux emplacements des arrêts de véhicules de transport collectif incite à aménager les points d'arrêts de façon à concilier la facilité d'accostage et d'insertion des véhicules et la pleine sécurité des usagers par une visibilité satisfaisante. Les principes en vigueur sont les suivants :

- l'obligation, en agglomération, d'implanter les arrêts en ligne ou en avancée sur la chaussée ;

- l'implantation recommandée des arrêts en aval des carrefours, à une distance d'environ 20 mètres lorsque la voie est étroite, sauf lorsque la présence d'un équipement générateur de déplacements impose que l'arrêt soit en amont ;

- la localisation des traversées piétonnes au moins 5 à 10 mètres en amont de l'arrêt, en privilégiant les arrêts en quinconce dans les rues à double-sens.



ACTION n°6

Favoriser les usages du vélo par une offre de service adaptée



CONTEXTE

La CAPI favorise l'**usage du vélo au quotidien** sur son territoire par le développement d'une offre de service adaptée. En s'appuyant sur les associations du territoire, les services sont des **informations pédagogiques, des ateliers de réparation, des ateliers d'initiation et d'apprentissage**. Les **locations de vélos, de VAE et de vélos-cargo** sont également un service favorisant le développement du vélo.



OBJECTIFS

- Développer l'usage du vélo
- Faciliter les déplacements à vélo
- Démocratiser la pratique du vélo

Le terme « vélo » regroupe dans cette fiche les vélos classiques, les vélos à assistance électrique (VAE), les vélos pliants, les vélos-cargo...



DESCRIPTION

Initier et faciliter la pratique du vélo :

- Organiser ponctuellement des **ateliers de remises en selle** dans chacune des communes de la CAPI
- Mettre en place une **vélo-école** avec des cours à destination des scolaires, des actifs, des habitants
- Animer un **challenge** autour de la pratique du vélo (« Famille à Energie Cyclable »)
- Poursuivre et développer les **locations** de vélo et de VAE moyenne et longue durée
- Poursuivre les **formes d'incitation au vélo et au VAE** (par exemple : action de promotion, location, aides à l'achat)
- Développer des **stationnements sécurisés pour les VAE avec des bornes de recharge** dans les zones d'activités économiques et les zones commerciales
- Inciter les **cyclistes** à s'équiper de lumière et d'accessoires réfléchissants (« Cyclistes brillez! »)
- Apporter des **informations plus précises** aux habitants des **Quartiers en Politique de la Ville** et des **communes plus rurales** par des événements et une communication spécifiques

Expérimenter de nouveaux services :

- Renforcer l'offre de location de **vélos-cargo**
- Examiner l'extension des **offres de location de vélos et trottinettes en libre service existantes**

Centraliser les offres, les services et les informations dans des espaces dédiés :

- Etudier l'opportunité de la mise en place d'**espaces dédiés au vélo** permettant de regrouper les vélos en location, les informations, une vélo-école, un atelier de réparation, etc.
- Etudier la mise en place d'**espaces dédiés à différents points du territoire** : à l'est, à l'ouest et dans les communes rurales.

Communiquer autour de l'usage du vélo :

- Prolonger les **communications** autour de la pratique du vélo : carte des itinéraires cyclables, conseils pédagogiques, événements, etc.
- Organiser des **événements** permettant une initiation au vélo (comme la Fête du Vélo)
- Proposer un **appel à idées** auprès des associations pour organiser des événements

Actions à mener en continu :

- > Communiquer et informer
- > Organiser des ateliers de remise en selle
- > Organiser des événements

Objectifs pour 2026 :

- > Initier et faciliter la pratique
- > Inciter à une meilleure sécurité
- > Mettre en place un lieu dédié

Horizon 2030 :

- > Expérimenter de nouveaux services

ÇA SE PASSE AILLEURS

Vélo-station (Grand Chambéry) :

La vélo-station à Chambéry, située à côté de la gare, permet de louer un vélo, un VAE ou un vélo-cargo pour des durées variables : une heure, une demi-journée, une journée, une semaine, un mois, un an.

La vélo-station propose également des stages pour les adultes et les enfants, ainsi que des contrôles techniques pour les vélos des particuliers. Les itinéraires et les stationnements sont recensés sur le site Internet. Les informations sont également disponibles dans le local de la vélo-station.

Ces services sont développés par l'agglomération.

- ⇒ Cet espace permet de relayer les informations au sujet des offres cyclables, d'entretenir les vélos avec un atelier de réparation et de proposer des ateliers de formation ou de remise en selle.

700

vélos disponibles à la location, soit 5 vélos pour 1000 habitants

150

VAE disponibles à la location, soit 1 VAE pour 1000 habitants

1 million €



PORTEUR(S) & PARTENAIRE(S)

CAPI :

Communication
Lien avec les associations

Opérateur du réseau :

Location de vélos, VAE et vélos-cargos
Gestion de la location vélo / VAE

En partenariat avec :

Département :

Promotion de la pratique du vélo chez les jeunes

Associations :

Organisation d'évènement de promotion et d'incitation
Animation des ateliers de remise en selle
Organisation d'ateliers de réparation
Accompagnement des pratique de mobilité



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'évènements et évaluation du public touché
- Nombre d'ateliers de session et de réparation : *recensement des ateliers*
- Locations de vélo, VAE et vélo-cargos : *analyse des données de location par l'opérateur de transport*
- Aides à l'achat pour les vélos et VAE : *analyse des données de la CAPI*

CADRE RÉGLEMENTAIRE

Le « Plan vélo et mobilités actives » adopté fin 2018 a pour objectif de tripler la part modale du vélo à l'horizon 2024. En plus des aides pour la réalisation d'infrastructures cyclables, ce plan prévoit via les programmes de l'Ademe différentes aides : le cofinancement d'expérimentation de services vélo (prêt/location de vélos, atelier d'autoréparation, vélo école...); le cofinancement de campagne de communication grand public pour promouvoir le vélo ; la création de

postes de chargés de mission vélo.

Ce plan prévoit également des mesures visant à lutter contre le vol des vélos (numéro d'identification, implantation de stationnements sécurisés), des dispositifs de soutien à l'achat de vélos à assistance électrique, divers dispositifs fiscaux, un programme d'apprentissage du vélo pour les enfants de 6 à 11 ans, et instaure depuis 2020 un événement national « Mai à vélo ».



ACTION n°7

Faciliter le rabattement vers les gares en modes actifs et collectifs



CONTEXTE

La CAPI est desservie par quatre gares dont la fréquentation est en hausse continue au cours des dernières années, entraînant une **pression importante sur le stationnement automobile** en gare. Il importe de rendre **plus attractif le rabattement vers ces gares en modes actifs et en transport collectif, ainsi que la diffusion depuis les gares.**



OBJECTIFS

- Favoriser l'accès aux gares et la diffusion depuis les gares par les modes alternatifs à l'automobile
- Favoriser l'intermodalité
- Contenir la pression automobile sur les gares



DESCRIPTION

Faciliter le rabattement en modes actifs :

- Développer des **cheminement piétons** sécurisés pour rejoindre la gare dans un rayon d'un kilomètre
- Développer une **signalétique piétonne** pour une visibilité facilitée des itinéraires les plus rapides
- Favoriser l'usage des vélos en développant un **réseau cyclable sécurisé desservant chacune des gares**
- Mettre en place de **nouvelles consignes sécurisées de stationnement** pour les vélos et les VAE en lien avec les offres TER + vélo
- Prolonger la mise en place d'**arceaux vélos**
- Implanter des **services** autour du vélo (gonflage, réparations...)

Coordonner les offres de transports collectifs :

- Assurer une **desserte efficace des quatre gares** par les bus des réseaux RUBAN et Cars Région
- **Coordonner les horaires** de bus avec les trains
- **Afficher les horaires** des prochains bus dans les halls des gares ou sur les quais des haltes ferroviaires
- Améliorer en continu les **conditions de circulation et d'accès des bus** aux abords des gares

Aménager des quartiers de gare :

- Favoriser les **logements et les emplois** à proximité des gares
- Suivre les **projets** autour des gares
- Repenser les **passerelles** au-dessus des voies ferrées pour favoriser les échanges liés à la vie locale, en complément des usages liés aux TER

Réguler la place de la voiture et favoriser son usage partagé :

- **Réglementer le stationnement automobile** aux abords des gares
- Accompagner la mise en place d'une **tarification du stationnement automobile en gare** pour contenir le rabattement en voiture individuelle
- **Favoriser le covoiturage** par des places dédiées, des tarifs incitatifs (ou la gratuité) du stationnement en gare
- Développer les **services d'autopartage** à proximité de ces pôles d'échanges multimodaux

Communiquer :

- **Communiquer** sur les manières d'accéder aux pôles d'échanges en modes alternatifs à l'automobile

Actions à mener en continu :

- > Communiquer
- > Coordonner les horaires de bus et de train

Objectifs pour 2026 :

- > Améliorer les cheminements et la signalétique pour les modes actifs
- > Développer les stationnements sécurisés et les services en gares
- > Suivre l'aménagement de la gare de Bourgoin-Jallieu

Horizon 2030 :

- > Aménager des voies réservées pour les bus
- > Réguler le stationnement automobile en gare
- > Suivre l'aménagement de la gare de La Verpillière



PORTEUR(S) & PARTENAIRE(S)

CAPI :

Gestion du rabattement en bus et de leur fréquence (dans le cadre de la Délégation de Service Public)
 Priorisation des voies dédiées aux transports en commun
 Aménagement des cheminements piétons et vélo
 Aménagement des pôles d'échanges multimodaux
 Signalétique

Communes :

Aménagement des espaces publics
 Aménagement des cheminements piétons et vélo
 Signalétique
 Stationnement

En partenariat avec :

Région :

Stationnement sécurisé en gare offre TER + vélo

SMT AML :

Mise en place d'un Plan d'Action Intermodalité et stratégie en matière de régulation du stationnement en gare

SNCF / Gares & Connexions :

Mise en place de services autour du vélos en gare



INDICATEURS DE SUIVI

- Parts modales d'accès aux quatre gares de la CAPI : *analyse des données des enquêtes de la Région (tous les 4 ans)*
- Fréquentation des arrêts-gares des lignes de bus : *analyse des données de l'opérateur de transport*
- Fréquentation des parkings-relais en gares : *analyses d'enquêtes*

CADRE RÉGLEMENTAIRE

Suite à la LOM de 2019, le décret du 8 juin 2021 fixe la liste des gares soumises à l'obligation de se doter de stationnements sécurisés pour les vélos d'ici 2024.

Ces obligations sont faites à Gares & Connexions, qui doit les mettre en œuvre en concertation avec les collectivités concernées.

Parmi les 1 133 gares, le nombre minimal d'emplacements sécurisés est de :

- 90 à Bourgoin-Jallieu (72 en 2021)
- 40 à La Verpillière (48 en 2021)
- 10 à Saint-Quentin-Fallavier (12 en 2021)
- 10 à L'Isle d'Abeau (48 en 2021)



ACTION n°8

Favoriser la mobilité solidaire par le partage de la voiture



CONTEXTE

La précarité de certaines populations peut **contraindre leur capacité de se déplacer**, et ainsi leurs opportunités d'accès aux emplois, commerces, établissements culturels, soins, etc. Pour ces populations, le partage de la voiture (autopartage, covoiturage) permet d'ouvrir de nouvelles possibilités. Dans les communes rurales, où les **dépenses pour la voiture sont importantes et où les transports collectifs ne peuvent pas toujours apporter de réponse satisfaisante**, le partage permettrait de réduire les couts pour les ménages.



OBJECTIFS

- Permettre une mobilité pour les habitants n'ayant pas accès à une voiture
- Aider les ménages à diminuer ou partager les coûts de la mobilité automobile
- Diminuer le nombre de voiture en circulation



DESCRIPTION

Développer le covoiturage courte distance :

- Développer le **covoiturage interne** à la CAPI en diversifiant les moyens de mise en relation (incitation dans les entreprises, petites annonces, solution digitale...)
- Mettre en place un **service de covoiturage dynamique de courte distance**
- Apporter des **informations plus précises** aux habitants des **Quartiers en Politique de la Ville** et des **communes plus rurales** par des évènements et une communication spécifiques

Poursuivre le développement de l'autopartage :

- Augmenter le nombre de **véhicules d'autopartage**
- Encourager les opérateurs à proposer une **tarification adaptée** pour les personnes précaires
- **Communiquer** autour de l'autopartage

Inciter au covoiturage et à l'autopartage entre voisins :

- Mettre en relation les capisérois qui souhaitent trouver des équipiers pour du **covoiturage régulier** ou qui souhaitent **louer leur véhicule** ou **disposer d'un véhicule**
- Concevoir deux **guides pratiques** (covoiturage / auto-

partage)

- Proposer un **appel à initiatives** pour soutenir des communes ou des associations de voisins volontaires pour expérimenter des solutions partagées
- **Accompagner** des groupes de voisins volontaires dans leurs premières expérimentations
- **Communiquer** autour de ces expérimentations
- Cibler particulièrement les habitants des **Quartiers en Politique de la Ville** et des **communes plus rurales** (notamment pour l'appel à initiatives)

Informier et communiquer :

- Communiquer sur les **coûts réels de la voiture et comparer avec d'autres modes**, notamment le partage de la voiture pour faire prendre conscience du budget et des potentielles économies réalisées (journal local, site Internet de la CAPI, panneaux d'affichage...)
- Communiquer sur les **services de mobilité partagée**

Actions à mener en continu :

- > Communiquer
- > Inciter au covoiturage entre voisins
- > Inciter à l'autopartage entre voisins

Objectifs pour 2026 :

- > Mettre en place un service d'auto-stop
- > Mettre en place un service de covoiturage dynamique
- > Accompagner le covoiturage et l'autopartage entre voisins

Horizon 2030 :

- > Augmenter le nombre de véhicules d'autopartage

ÇA SE PASSE AILLEURS

L'autopartage entre particuliers (Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien) :

Le service d'autopartage entre particuliers est une **mise à disposition du véhicule d'un habitant entre des particuliers** qui ont défini les conditions d'utilisation. Chacun utilise le véhicule en fonction de ses besoins, pour des trajets différents (contrairement au covoiturage).

Entre 2017 et 2020, la communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien a testé un dispositif d'autopartage entre particulier. Ce dispositif a été pérennisé après ces trois ans. La collectivité s'est appuyée sur une assistance à maîtrise d'ouvrage pour assurer le montage, l'animation et le suivi du projet. Le bureau d'études a réalisé les **guides pratiques et les outils de communication, ainsi qu'un suivi individualisé.**

⇒ **Ce système permet à des ménages de se passer d'un deuxième véhicule, voire d'acquérir leur propre véhicule.**

170 000 €

de budget pour les 39 mois d'expérimentation

80 %

du budget pour l'animation et la communication

12

Véhicules ont été partagés dans la COR pendant 3 ans



PORTEUR(S) & PARTENAIRE(S)

CAPI :

Gestion du covoiturage dynamique
Mise en relation pour covoiturage entre voisins
Mise en relation pour de l'autopartage entre voisins
Communication

Opérateur de covoiturage dynamique :

Exploitation du réseau de covoiturage dynamique

Opérateur d'autopartage :

Exploitation du réseau de voitures en autopartage

En partenariat avec :

Communes / maisons de quartier :

Faire le relai des informations de la CAPI

Associations d'accompagnement de publics fragiles :

Faire le relai des informations de la CAPI



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'utilisateurs du covoiturage dynamique : *analyse des données de l'opérateur de covoiturage*
- Nombre de « voisins autopartageurs » ou de « voisins covoitureurs » : *recensement des expériences*
- Nombre de voitures en autopartage : *données opérateur(s) d'autopartage*

CADRE RÉGLEMENTAIRE

La LOM a pleinement doté les autorités organisatrices de compétence en matière de **transport solidaire**. Les AOM ont désormais la possibilité d'organiser (ou de concourir au développement) des **services de mobilité solidaire**, c'est-à-dire tourné vers des personnes se trouvant en **situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite**. Elles peuvent également proposer

des **aides individuelles** à la mobilité : conseils pédagogiques, information et aide à l'acquisition de compétences, aides financières et solutions matérielles (location de véhicules à tarif social, covoiturage...). La LOM fait par ailleurs obligation aux régions, départements, AOM, syndicats mixtes SRU et aux organismes concourant au service public de l'emploi de **coordonner leur action** en faveur de la mobilité solidaire.



ACTION n°9

Développer un réseau de stations de recharge (électrique, GNV, hydrogène)



CONTEXTE

Depuis 2015, plusieurs initiatives sont mises en place pour faire évoluer la motorisation et accompagner vers des solutions moins émettrices. Les actions portées sont le renouvellement du parc automobile des collectivités au profit de véhicules électriques ou hybrides, le développement d'un réseau de bornes électriques, une diversification des carburants alternatifs pour les voitures et les poids-lourds...



OBJECTIFS

- Réduire progressivement l'usage des véhicules diesels et essences présents sur le territoire (véhicules légers, poids lourds, transports en commun)
- Développer des alternatives propres



DESCRIPTION

Développer un réseau de bornes de recharge électrique :

- Poursuivre le développement d'un réseau de bornes de recharge électrique en favorisant les installations dans les zones résidentielles, les zones d'activités économiques, les parkings de covoiturage et autour des gares
- Etudier l'implantation d'ombrières photovoltaïques avec des bornes de recharge associées sur les parkings des équipements neufs ou existants
- Inciter à l'installation de bornes de recharge électriques dans les entreprises, dans les logements, etc.

Diversifier les carburants alternatifs :

- Etudier l'opportunité de la mise en place d'une ou plusieurs station(s) proposant plusieurs types d'énergie en privilégiant la production d'énergie verte (bio GNV, hydrogène vert)
- Communiquer sur l'implantation de ces bornes (applications, GPS,...)
- Poursuivre le développement de l'hydrogène, notamment pour les bus ou les poids-lourds

Inciter au renouvellement des véhicules :

- Poursuivre le renouvellement des véhicules de service de la CAPI avec des véhicules à faibles émissions
- Poursuivre les actions d'animation et de sensibilisation dédiées aux entreprises pour informer des opportunités offertes par l'utilisation des carburants alternatifs, en s'appuyant sur les réseaux d'entreprises et relais existants
- Communiquer sur les émissions des véhicules et leurs impacts en termes financiers et écologiques
- Accompagner les entreprises concernées dans les changements induits par la mise en place et le renforcement des Zones à Faibles Emissions de Lyon et Grenoble, notamment vers les métiers de l'artisanat et du bâtiment, en lien avec la chambre des métiers

Favoriser le recyclage :

- Développer des points de collecte de batterie sur le territoire de la CAPI afin de favoriser le recyclage
- Communiquer autour de ces points de collecte

Actions à mener en continu :

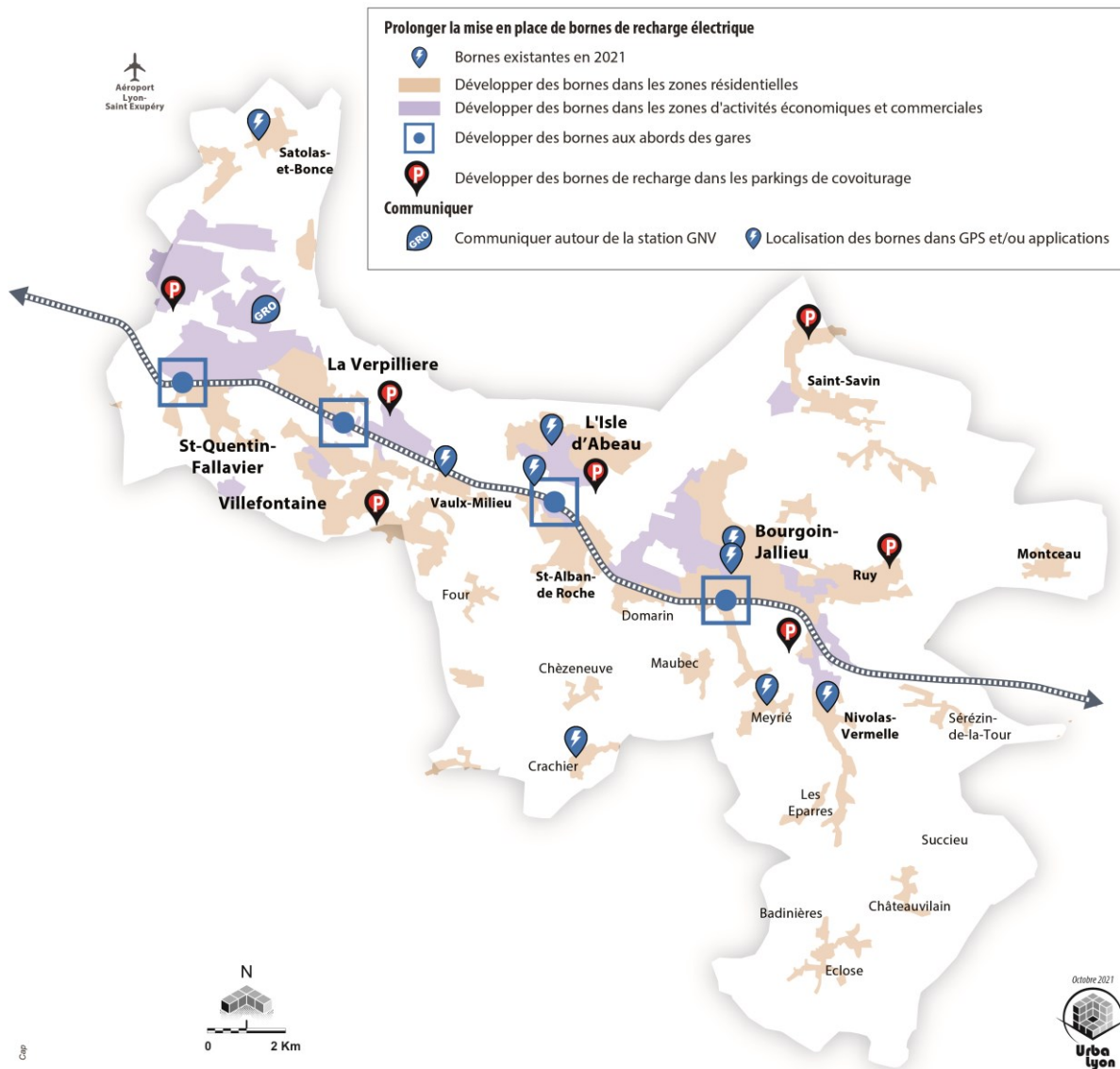
- > Communiquer
- > Renouveler le parc des bus
- > Renouveler le parc des collectivités
- > Inciter au renouvellement du parc des entreprises du territoire

Objectifs pour 2026 :

- > Développer un réseau de bornes de recharge électrique
- > Favoriser le recyclage des batteries

Horizon 2030 :

- > Diversifier les carburants alternatifs



PORTEUR(S) & PARTENAIRE(S)

CAPI :

Mise en place d'une ou de plusieurs station(s)-multi-énergie
Incitation à la mise en place de bornes de recharge électrique
Actions de sensibilisation et de promotion des carburants alternatifs auprès des entreprises et des particuliers

Communes et TE38 :

Développement le réseau de bornes de recharges électriques

En partenariat avec :

ATMO : Analyse de la qualité de l'air
ADEME et Région Auvergne Rhône Alpes : Implantation de station de production et de recharge hydrogène sur le territoire régional

Acteurs du transport : organisation professionnelles, pôle de compétitivité comme Cara, Pôle d'intelligence Logistique , Réseau des logisticiens



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de bornes de recharge et de station(s) multi-énergies : données de TE38
- Evolution de l'utilisation des bornes de recharge et de station(s) multi-énergies : données de TE38

CADRE RÉGLEMENTAIRE

La programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), outil créé par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, permet à l'État de piloter sa politique énergétique pour atteindre la neutralité carbone en 2050.

La PPE 2019-2028 définit notamment des objectifs de développement des infrastructures de recharge pour les carburants alternatifs à 2023 et 2028.

En ce qui concerne les dispositifs de charge électrique, le gouvernement a récemment renforcé les objectifs de la PPE en annonçant le chiffre de 100 000 points de charge ouverts au public dès 2022, et un objectif de 7 millions de points de charge publics et privés d'ici 2030 (début avril 2021, on recensait 37 000 points de recharge électrique ouverts au public).



ACTION n°10

Améliorer l'attractivité du réseau de bus RUBAN



CONTEXTE

Le réseau RUBAN a fait l'objet de nombreuses améliorations depuis une dizaine d'années avec des lignes plus lisibles, une communication accrue et un renforcement des offres à destinations des actifs. Les différentes **restructurations** du réseau et les **ajustements** continus de l'offre visent à répondre aux **besoins de déplacements des capisérois**. Le **renouvellement régulier de la flotte de véhicules** est un engagement pour la **transition énergétique**.



DESCRIPTION

Améliorer la performance du réseau RUBAN :

- Renforcer la **desserte** des pôles urbains, des zones d'activités économiques, des parkings-relais, des zones commerciales, des zones de soins, des quartiers excentrés et des quartiers en Politique de la Ville
- Restructurer le réseau pour **des trajets plus directs**
- Mettre en valeur certaines lignes de bus en soulignant leur **caractère direct**
- Travailler sur le **nombre d'arrêts** pour gagner en performance
- Tendre vers une **continuité de l'offre** avec la suppression des horaires spécifiques pour les petites vacances scolaires et le week-end
- Renforcer l'**intermodalité** avec les Cars Région

Prolonger l'engagement pour la transition énergétique :

- Prolonger le renouvellement des bus par des **véhicules moins polluants** : électriques, gaz naturel, bio-GNV, hydrogène, etc.
- Prolonger la démarche « **Objectif CO2 les transporteurs s'engagent** »

Faire évoluer la tarification et lutter contre la fraude :

- Proposer des **solutions simples de paiement numérique** pour les usagers occasionnels (SMS, QR Code...)
- Faire évoluer les **abonnements** avec des formules adaptées à l'évolution du télétravail (quelques jours par semaine par exemple)
- Renforcer les contrôles pour **lutter contre la fraude**



OBJECTIFS

- Augmenter les usages
- Diversifier les usagers
- Renforcer l'intermodalité
- Faire évoluer le parc de véhicules pour des émissions plus faibles

Faciliter les usages du bus :

- Adapter le **matériel roulant** pour le rendre attractif (par exemple : port USB, prise électrique...)
- Adapter les bus au transport de vélo en **autorisant le transport de quelques vélos et trottinettes**

Communiquer pour inciter à l'usage du réseau RUBAN :

- Adapter le **dispositif « Nouveaux arrivants »** en ajoutant une offre découverte (par exemple : carte de 10 trajets)
- Organiser des **journées d'essai** des transports en commun avec des animations pédagogiques
- Apporter des **informations plus précises** aux habitants des **Quartiers en Politique de la Ville** et des **communes plus rurales** par des événements et une communication spécifiques
- Intégrer des **écrans** annonçant les prochains passages de bus dans les pôles générateurs (pôle santé, centres commerciaux...)
- **Communiquer** sur les offres de bus RUBAN, notamment dans les communes rurales : journaux locaux, affichages...
- Communiquer autour des expériences d'utilisation des transports en commun pour les **loisirs**, par exemple sur le site « Mon week-end à la CAPI » ou via l'Office de tourisme
- Inciter les pôles de loisirs à proposer des **tarifs avantageux pour les usagers des transports en commun** (cinéma, restaurants...)

Actions à mener en continu :

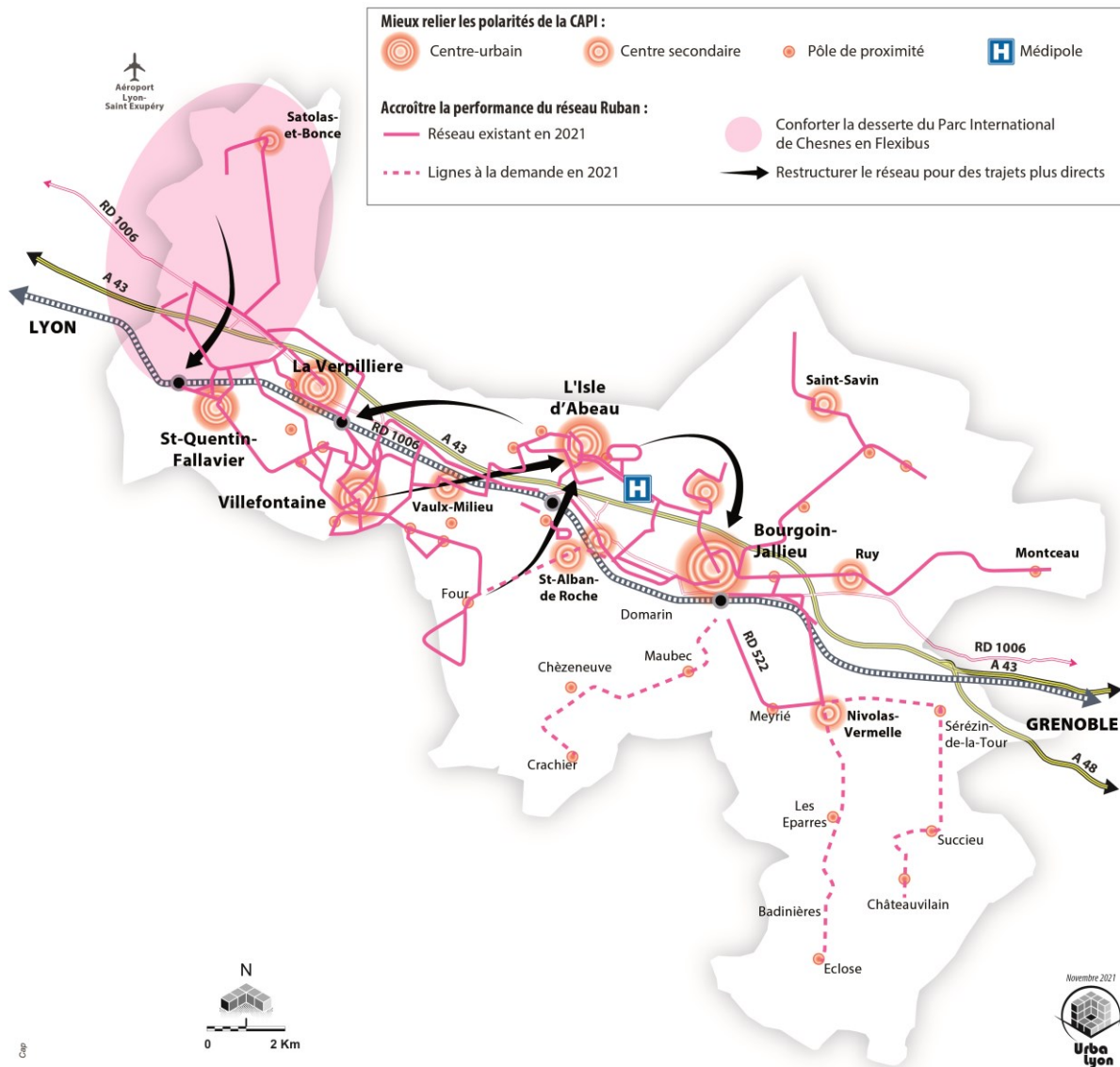
- > Prolonger le renouvellement du parc
- > Communiquer
- > Organiser des journées d'essai

Objectifs pour 2026 :

- > Restructurer le réseau
- > Faire évoluer la tarification et lutter contre la fraude

Horizon 2030 :

- > Mettre en place des partenariats pour des tarifs avantageux



PORTEUR(S) & PARTENAIRE(S)

Opérateur du réseau :

- Augmentation de la fréquence
- Modification de la desserte de certaines lignes
- Sensibilisation
- Expérimentation
- Mise en place du dispositif « Nouveaux arrivants »

CAPI :

- Gestion de la Délégation de Service Public
- Communication
- Organisation d'évènements

Communes :

Communication autour du dispositif « Nouveaux arrivants »

En partenariat avec :

Générateurs de déplacement :

Communication autour des accès en transport en commun



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de voyages / km et fréquentation des services RUBAN : *analyse à partir des données de l'opérateur de transport*
- Vitesse commerciale des bus : *données de l'opérateur de transport*
- Taux de respect de l'horaire de passage des bus : *données de l'opérateur de transport*
- Âge du parc, consommation et émissions moyennes du parc, part des « véhicules propres » : *données de l'opérateur de transport*

CADRE RÉGLEMENTAIRE

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour une croissance verte a introduit la notion de bus à faible émission (BFE). Les autorités organisatrices de mobilité qui gèrent un parc de plus de 20 autobus et autocars doivent acquérir ou utiliser des bus à faibles émissions lors du renouvellement de leur flotte : 50 % de BFE parmi les bus renouvelés à partir du 1er janvier 2020 et 100 % à partir du 1er janvier 2025. Un décret du 11 janvier 2017 a défini ces caté-

gories de bus à faible émission en fonction des territoires : pour des collectivités comme la CAPI, sont considérés à faibles émissions les bus électriques, hybrides, au gaz ou aux biocarburants, ainsi que les bus à motorisations thermiques répondant à la norme Euro VI. Le décret n°2020-1726 du 29 décembre 2020 impose aux AOM la publication du pourcentage de véhicules à faibles et à très faibles émissions parmi les véhicules ayant fait l'objet d'un renouvellement.



ACTION n°11

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



CONTEXTE

A l'échelle des grands territoires, les liaisons cyclables doivent s'inscrire dans une plus grande **continuité, tant pour les aménagements que pour le jalonnement**. L'enjeu est de favoriser le vélo **pour le tourisme, les loisirs et la vie quotidienne**, permettant la réalisation d'activité physique. L'intérêt des espaces naturels de la CAPI, ainsi que son dynamisme économique, incitent à envisager à plus grande échelle le rôle que peut jouer le vélo, et notamment le VAE, pour l'attractivité du territoire.



OBJECTIFS

- Favoriser la pratique du vélo pour relier les territoires voisins
- Favoriser la pratique du VAE
- Favoriser la pratique du vélo pour le tourisme, les loisirs et la vie quotidienne



DESCRIPTION

S'inscrire dans des partenariats pour créer un réseau continu, sécurisé et facilité :

- Affirmer le besoin de connecter les **infrastructures cyclables** lors des échanges ou des démarches
- S'appuyer sur le **réseau routier structurant du département** pour développer un réseau cyclable à une échelle plus large que la CAPI
- Combiner les **itinéraires du quotidien avec des itinéraires touristiques**

Favoriser le tourisme vert par la mise en place d'un réseau cyclable connecté :

- Poursuivre l'itinéraire de la **Voie des Confluences** inscrite au Schéma National des véloroutes
- Développer des liaisons cyclables en lien avec les **itinéraires touristiques connus et attractifs**
- **Connecter** le réseau cyclable de la CAPI avec les réseaux des **territoires voisins** et les **grands itinéraires de cyclotourisme** (ViaRhôna, Voie des Confluences...)
- Communiquer sur les **points d'intérêt** du patrimoine, du paysage et de la biodiversité de la CAPI et des territoires voisins
- Développer une **signalétique touristique** : indiquer les

points d'intérêts, les points de vue, les itinéraires à suivre et les temps de parcours

- Associer le réseau cyclable avec les **corridors écologiques**
- Préserver les **espaces naturels**

Créer une offre touristique vélo :

- Créer des **produits touristiques** autour du vélo : itinéraires sur plusieurs jours, offre d'hébergement touristique autour du vélo de loisirs, circuits micro-aventure, en lien avec des visites culturelles...
- Communiquer autour des **offres touristiques** vélo auprès de l'office de tourisme de la CAPI (par le site Internet « mon weekend à la CAPI », au salon du randonneur de Lyon...)
- Déployer le **label Accueil Vélo**
- Mener des actions avec **Isère Attractivité** en matière de développement du vélo et du VAE pour les loisirs : création de circuits, actions de promotion...

Actions à mener en continu :

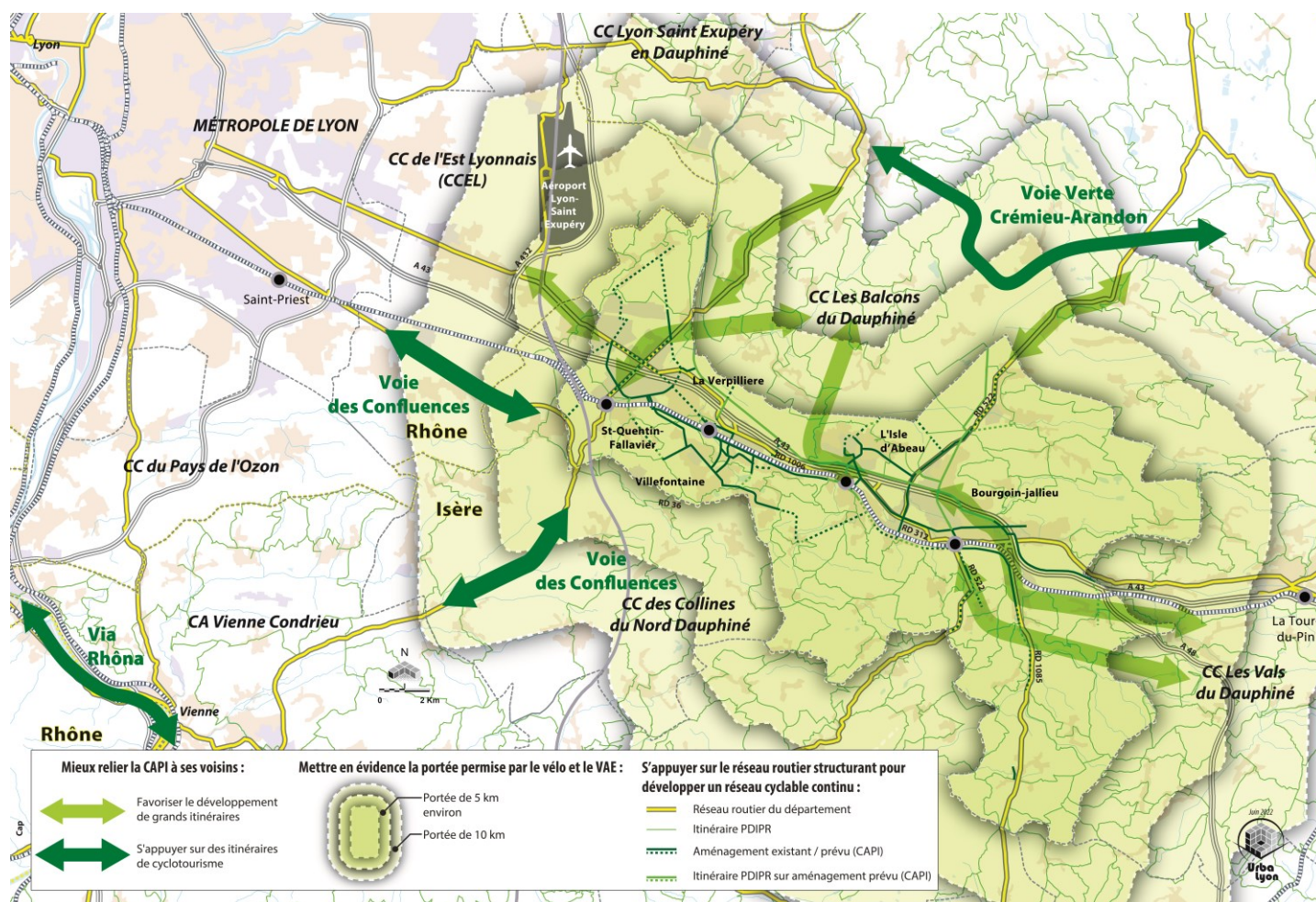
- > Communiquer
- > S'inscrire dans un réseau technique

Objectifs pour 2026 :

- > Connecter le réseau de la CAPI aux itinéraires touristiques
- > Créer une offre touristique vélo

Horizon 2030 :

- > Diffuser l'offre touristique vélo



PORTEUR(S) & PARTENAIRE(S)

CAPI :

Participation aux échanges avec les territoires voisins
Aménagements complémentaires
Identification des lieux d'intérêt
Signalétique

En partenariat avec :

Pôle Métropolitain : projet de voie des Confluences
Département : aménagements cyclables
Région : itinéraire de cyclotourisme
Office de tourisme : information, promotion, produits touristiques

Isère Attractivité : portage d'études, gestion de fonds d'aide, appui pour le développement du label Accueil Vélo, veille sur les VAE...

Territoires voisins : connexion entre les réseaux
Associations : cyclotourisme, promouvoir la nature et le tourisme vert et du vélo



INDICATEURS DE SUIVI

- Kilomètres d'aménagements cyclables vers les territoires voisins : *recensement de l'offre*
- Nombre d'offres touristiques : *données CAPI*
- Déplacements réalisés à vélo entre la CAPI et les territoires voisins : *analyse spécifique de la prochaine enquête ménage*

CADRE RÉGLEMENTAIRE

Introduit dans la législation par la Loi d'Orientation des Mobilités, le **Schéma national des véloroutes** a pour but de constituer un réseau de grands itinéraires cyclables nationaux afin de développer et promouvoir la mobilité quotidienne et la pratique touristique du vélo. Approuvé en janvier 2021, ce schéma national doit être actualisé au moins tous les dix ans.

Au 1er janvier 2021, le schéma national des véloroutes est aux trois-quarts réalisé : sur les 25 500 kilomètres inscrits, 18 800 km sont ouverts.

A proximité de la CAPI, l'itinéraire de la « Voie verte des confluences » est inscrit au Schéma national des véloroutes et des voies vertes, et a été étudié dès 2013.



ACTION n°12

Accompagner les actifs du territoire vers une mobilité moins carbonée



OBJECTIFS

- Favoriser le report modal pour les trajets domicile - travail et les trajets professionnels
- Réduire les freins à l'emploi liés à la mobilité
- Maintenir l'attractivité économique



CONTEXTE

L'usage de la voiture reste majoritaire pour les déplacements des actifs de la CAPI. Des actions sont donc à prolonger pour faciliter une **mobilité moins carbonée en lien avec les entreprises du territoire**. La politique concerne la promotion des **modes actifs**, du **covoiturage**, et des **services de transports en commun**, notamment les transports à la demande avec les Flexibus.



DESCRIPTION

Affiner la connaissance des besoins et des attentes :

- Mener des **enquêtes** auprès des actifs afin de connaître les freins et les conditions et les leviers pour favoriser le report modal

Continuer de mener le programme RUBAN Pro :

- Accompagner les entreprises dans la **création** de leur Plan de Mobilité Employeur
- **Poursuivre les dynamiques d'échanges** auprès des entreprises ayant un Plan de Mobilité Employeur (PDME)

Favoriser l'aménagement en faveur des modes actifs et des transports collectifs :

- Mieux **insérer les modes actifs** dans les différentes zones d'activités économiques : cheminements piétons et vélos sécurisés et continus, emplacements vélos...
- Renforcer l'**accès aux gares**, notamment la gare de Saint-Quentin-Fallavier depuis le Parc International de Chesnes
- Faire **concorde les horaires et fréquences** des bus RUBAN avec les horaires des actifs
- Continuer le développement des **offres de transport à la demande** pour les zones d'activités économiques
- Simplifier la **réservation des services de Transport à la Demande** (Internet, visibilité des créneaux disponibles...)
- Renforcer la communication sur le **Flexibus**

Faciliter le covoiturage et l'éco-conduite :

- Développer une **offre digitale** pour le covoiturage domicile -travail
- Favoriser le **covoiturage** par une facilité de stationnement sur le lieu d'emploi
- Aider les entreprises à animer, dans la durée, le sujet du **covoiturage** (accueil des nouveaux salariés, relance au moment des challenges mobilités, etc.)
- Communiquer autour de l'**éco-conduite**

Continuer de promouvoir le report modal et la réduction des déplacements :

- **Sensibiliser** les entreprises à leur rôle dans la mobilité des employés pour favoriser la mise en place puis la mise en œuvre de plan de mobilité
- Sensibiliser les **partenaires en lien avec l'emploi** (Mission locale...)
- Développer des **campagnes de communication** à destination des actifs et des entreprises pour faire connaître et faire comprendre (par exemple : Challenge Mobilité de la Région, animations vélo...)
- Promouvoir le **Forfait de Mobilité Durable**
- Promouvoir le **télétravail**, auprès des entreprises de la CAPI et auprès des entreprises qui emploient des habitants de la CAPI

Actions à mener en continu :

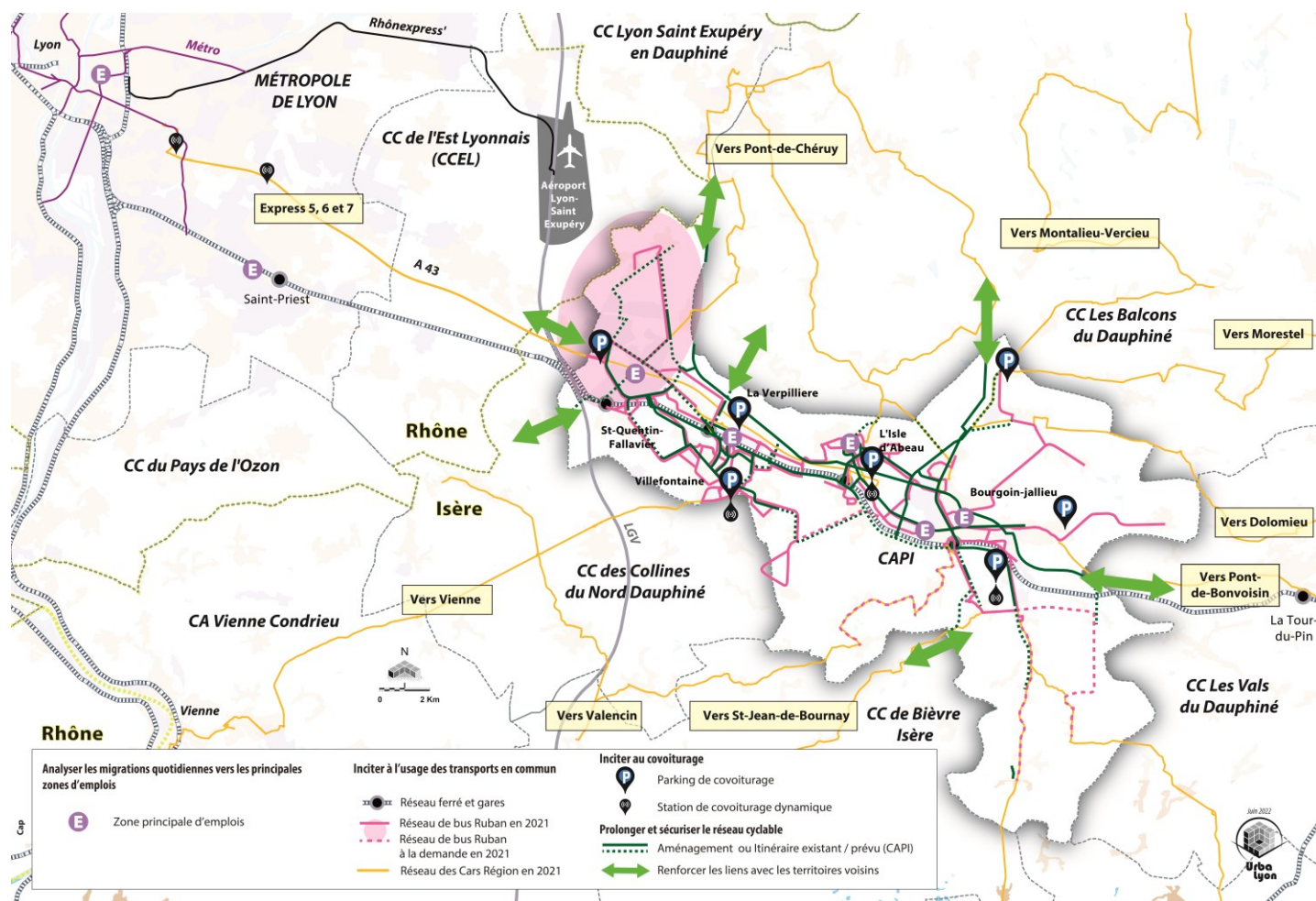
- > Communiquer sur le report modal et la réduction des déplacements
- > Poursuivre et appuyer la politique de mise en place de Plan de Mobilité Employeur

Objectifs pour 2026 :

- > Favoriser l'aménagement en faveur des modes actifs et des transports collectifs

Horizon 2030 :

- > Faciliter le covoiturage et la réduction des déplacements



PORTEUR(S) & PARTENAIRE(S)

CAPI :

Accompagnement des entreprises et des administrations
Aménagement de la voirie
Adaptation du réseau RUBAN
Aménagement du réseau cyclable

>> Dans la mise en œuvre de son Plan de Déplacements d'Administration, la CAPI se doit l'exemplarité en matière de mobilité durable en incitant au report modal, au partage des véhicules à faibles émissions et à la rationalisation des déplacements.



INDICATEURS DE SUIVI

- Parts modales des actifs de la CAPI : *enquête spécifique (à mener) et analyse de la prochaine Enquête Ménage*
- Nombre de Plans de Mobilité Employeur : *données CAPI / CCI*
- Nombre de kilomètres aménagés pour les modes actifs dans les zones d'activités économiques : *recensement aménagements réalisés*

En partenariat avec :

CCI : Accompagnement de la mise en place et en œuvre de Plan de Mobilité d'Entreprises
CMA : Accompagnement des entreprises
Associations : Animations (sur les sujets du vélo, du covoiturage)
Réseau d'entreprises (comme le Pôle d'intelligence Logistique) : Mobilisation des entreprises du réseau

CADRE RÉGLEMENTAIRE

Le « forfait mobilité durable » est un dispositif introduit par l'article 82 de la Loi d'Orientation des Mobilités.

Il prévoit la possibilité pour l'employeur privé de prendre en charge les frais de déplacements domicile-travail de leurs salariés lorsque ces déplacements sont effectués en vélo, en covoiturage en tant que conducteur ou passager, en transports publics (sauf si le

salarié bénéficie déjà du remboursement d'un abonnement TC) ou à l'aide d'autres services de mobilité partagée.

Depuis le 1er janvier 2021, ce dispositif facultatif peut aller jusqu'à 500 euros par an et par salarié, exonérés d'impôts et de cotisations sociales.



ACTION n°13

Faciliter les connexions vers les territoires voisins en favorisant le covoiturage



CONTEXTE

La CAPI mène une politique pour favoriser le covoiturage depuis une dizaine d'années avec l'aménagement de **plusieurs parkings de covoiturage** et l'**expérimentation de lignes de covoiturage dynamique**. L'enjeu est de conforter le covoiturage pour favoriser les connexions avec les territoires voisins notamment en confortant l'aménagement de **parkings de covoiturage** et en prolongeant les services de **covoiturage dynamique**, notamment en lien avec la Métropole de Lyon.



OBJECTIFS

- Augmenter le taux d'occupation des véhicules
- Réduire le nombre de déplacements en voiture



DESCRIPTION

Conforter les parkings de covoiturage :

- Favoriser l'**intermodalité** dans les parkings existants : mise en place de stationnements vélo sécurisés, valorisation de la desserte par le réseau de bus RUBAN, cheminements piétons et cyclables, etc.
- Prolonger la mise en place de parkings pour le covoiturage **autour de l'A43** avec l'aménagement d'un nouveau parking de covoiturage vers la sortie 8 « Le Rivet » de l'A43 à Bourgoin-Jallieu, seul échangeur autoroutier sans parking en 2021
- Actualiser la **carte des parkings de covoiturage** en indiquant les stationnements vélo et les connexions avec les réseaux RUBAN et Car Région
- Conforter les **parkings de covoiturage** : contribuer au Schéma de Développement des Aires de Covoiturage porté par le SMT AML

Conforter un service de covoiturage dynamique pour tous en lien avec les territoires voisins :

- Développer un covoiturage **dynamique** visible avec des infrastructures, une signalétique, des arrêts matérialisés...
- Intégrer la possibilité d'ajouter des **bagages** ou d'autres

passagers, notamment des enfants, pour l'usage de ce service

- Intégrer la possibilité d'être passager de covoiturage dynamique en tant que **personne à mobilité réduite ou en situation de handicap**
- **Communiquer** et **inciter** à l'usage de ce service : journées test, challenge...
- Etudier l'opportunité de développer des services de **covoiturage dynamique** avec les territoires voisins

Evaluer la politique de covoiturage :

- Mettre en place un système de suivi **des usages des parkings existants** pour distinguer les usages du covoiturage et ceux des transports en commun
- Evaluer les impacts du **covoiturage dynamique** sur le report modal

Communiquer :

- Communiquer sur le **site de mise en relation Mov'ici** développé par la Région
- Communiquer sur le **différents systèmes de covoiturage** : dynamique, développés par BlaBlaCar, entre voisins, etc.

Actions à mener en continu :

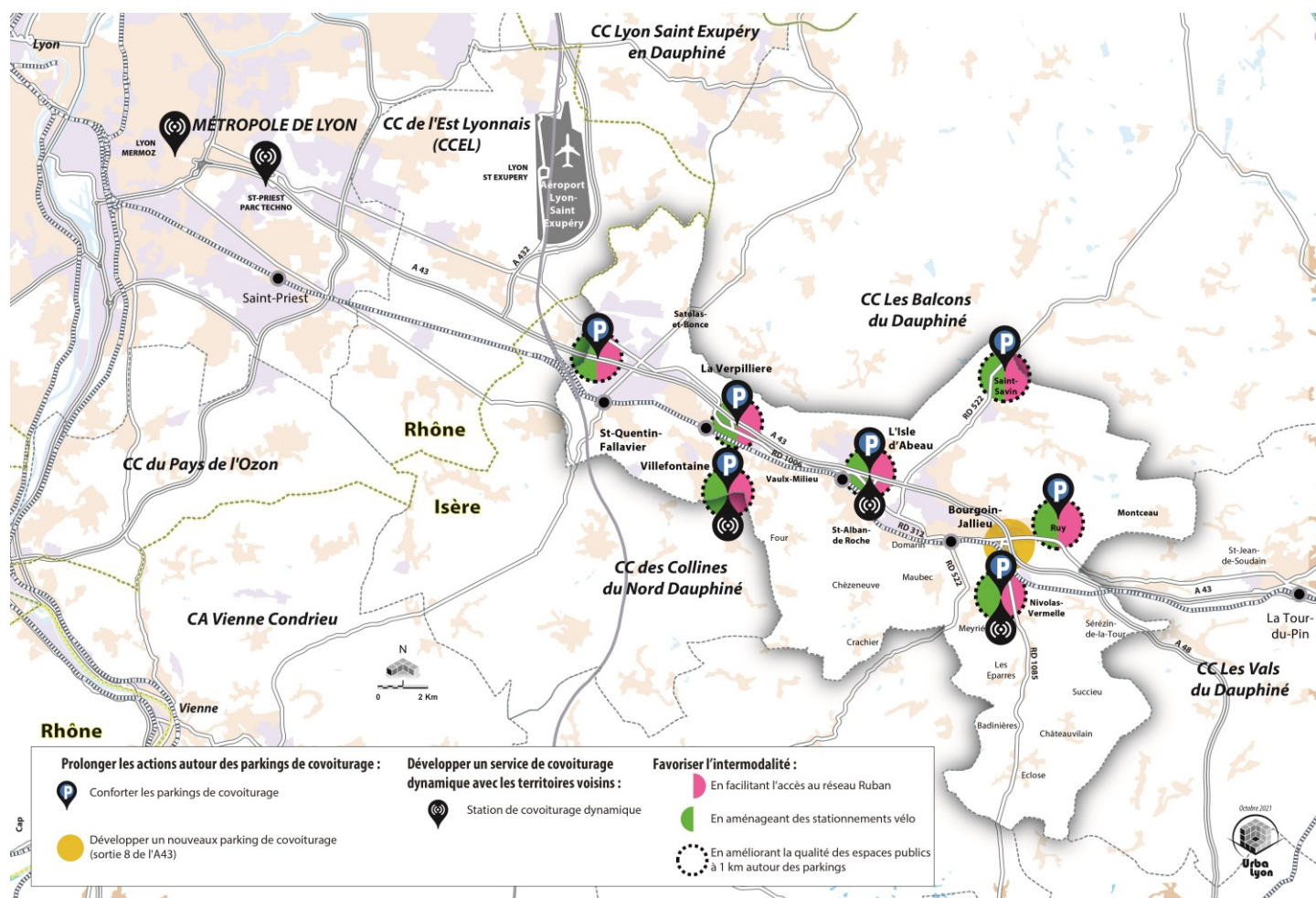
- > Communiquer
- > Suivre des pratiques de covoiturage

Objectifs pour 2026 :

- > Mettre en place un service de covoiturage dynamique
- > Etudier l'opportunité d'aménager un nouveau parking Sortie 8 de l'A43

Horizon 2030 :

- > Evaluer la politique de covoiturage



PORTEUR(S) & PARTENAIRE(S)

CAPI :

Contrat pour un service dynamique de covoiturage
Aménagement de parkings
Signalétique pour les parkings de covoiturage
Communication

Opérateur de service de covoiturage dynamique :

Mettre en œuvre le service

En partenariat avec :

Métropole de Lyon :

Contrat pour un service dynamique de covoiturage

Région :

Site et application de mise en relation
Suivi des pratiques de covoiturage

SMT AML :

Schéma de Développement des Aires de Covoiturage



INDICATEURS DE SUIVI

- Taux d'occupation des parkings de covoiturage : *données de comptage (à réaliser)*
- Inscrits / usagers du système de covoiturage dynamique : *données de l'opérateur de covoiturage*

CADRE RÉGLEMENTAIRE

L'article 35 de la LOM stipule que les AOM peuvent verser **directement ou indirectement une allocation** aux conducteurs qui effectuent un déplacement ou ont proposé un trajet en covoiturage ou aux passagers qui effectuent un tel déplacement.

Pour le conducteur, pour un déplacement réalisé en covoiturage, l'allocation perçue vient en déduction des frais pris en considération dans le

cadre du partage des frais.

Pour le passager, l'allocation perçue ne peut excéder les frais qu'il verse au conducteur dans le cadre du partage des frais.

Cet article rend également possible le versement d'une allocation au conducteur qui a proposé un trajet en covoiturage en l'absence de passagers, dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat.



ACTION n°14

Faciliter l'intermodalité entre les différents réseaux de transport en commun



CONTEXTE

La CAPI bénéficie d'une desserte par le réseau de **cars interurbains de la Région** avec plusieurs lignes Express en direction de Lyon. D'autres lignes des Cars Région desservent les territoires voisins, avec une fréquence moindre. Avec les **titres combinés** entre les réseaux RUBAN et Cars Région, ainsi que la tarification T-Libr permettant de combiner le TER et plusieurs réseaux de transport en commun urbain, les usages quotidiens pour les abonnés sont facilités. La mise en valeur des offres existantes passent également par la communication et l'information.



OBJECTIFS

- Favoriser l'usage des transports en commun existants
- Faciliter l'intermodalité



DESCRIPTION

Mettre en valeur les points d'interconnexion :

- **Mettre en valeur** les points d'interconnexion (RUBAN et Car Région, RUBAN et gare...) par un **pictogramme spécifique** et reporter cette **identification** sur les arrêts et les plans des réseaux
- Réaliser des **aménagement particuliers des arrêts** avec de l'information, des stationnements vélos sécurisés...

Suivre les évolutions de la tarification :

- Suivre les réflexions en cours pour la création des titres multimodaux pour des **trajets occasionnels T-Libr**
- Suivre les évolutions du **système billettique régional**, notamment les évolutions des moyens de paiement (QR Code...)
- Tendre **vers une interopérabilité** entre les Cars Région, le réseau RUBAN et les offres ferroviaires
- **Communiquer** autour des évolutions de la tarification : auprès des usagers, des habitants, des publics fragiles, entreprises, des associations...

Echanger pour une liaison vers St-Exupéry :

- Mener une réflexion en partenariat avec la Région sur la création d'une **liaison pour rejoindre St Exupéry**

Informier sur les offres existantes :

- Ajouter un **QR Code** aux arrêts pour informer des prochains bus RUBAN et Cars Région
- Faire le lien avec les **autres systèmes d'information voyageurs**, notamment le système régional Oura
- Proposer des **plans intermodaux des transports en commun (plan de réseau T-Libr)** en intégrant le réseau RUBAN, le réseau Car Région et l'offre ferroviaire avec un périmètre plus large que celui de la CAPI
- **Communiquer ces plans** aux acteurs du territoire pour une meilleure connaissance des offres : employeurs, associations...
- **Communiquer autour de l'application RUBAN** qui intègre les offres des Cars Région et les offres TER

Actions à mener en continu :

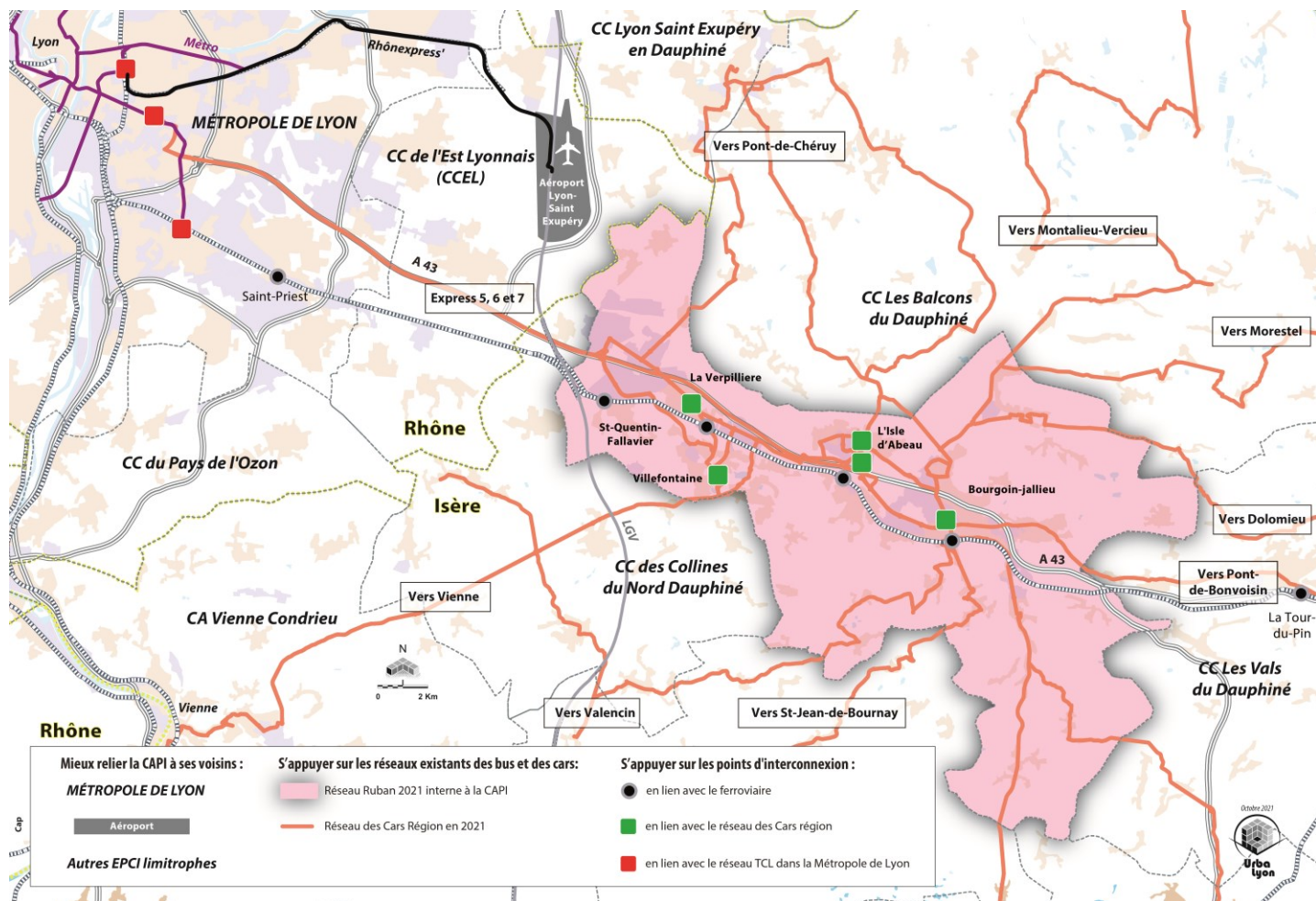
- > Communiquer et informer

Objectifs pour 2026 :

- > Mettre en valeur les points d'interconnexion
- > Suivre les évolutions de la tarification

Horizon 2030 :

- > Mener une réflexion en partenariat avec la Région pour la création d'une liaison avec St-Exupéry



PORTEUR(S) & PARTENAIRE(S)

CAPI :

Mise en valeur des points de connexion du territoire Communication

Opérateur de transport :

Gestion du réseau de bus Communication

En partenariat avec :

Région :

Organisation du réseau de Cars Région

SMT AML :

Réalisation du Plan d'Actions Intermodalité

Réalisation de plans intermodaux

Evolution de la tarification

Réalisation de plans intermodaux, notamment T-Libr



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de voyages du réseau RUBAN : *données de l'opérateur de transport*
- Nombre de voyages du réseau Car Région : *données de la Région*
- Nombre d'abonnements multimodaux : *données SMT-AML*

CADRE RÉGLEMENTAIRE

La LOM a renforcé le rôle de **chef de file des régions** en matière de mobilité, en leur conférant notamment un rôle important pour améliorer l'**intermodalité et la complémentarité** entre les modes de transport. Les régions doivent ainsi organiser les modalités de l'action commune des AOM concernant notamment les dessertes, les horaires, la tarification, l'information et l'accueil de tous les publics et la répartition territoriale des points de vente

physiques, la création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux, ou encore les modalités de gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien.

Cette **coordination partenariale** sera réalisée à l'échelle des bassins de mobilité, et sera traduite formellement par un contrat opérationnel de mobilité pluriannuel.



ACTION n°15

Accompagner le développement du réseau ferroviaire



CONTEXTE

La ligne ferroviaire traversant le territoire permet des liaisons avec les territoires voisins. L'offre ferroviaire devrait être améliorée dans le cadre de réflexions autour d'un **Réseau Express Régional / Métropolitain**. Dans le cadre de la future voie entre **Lyon et Turin**, traversant la CAPI, il s'agit de jouer un rôle actif dans l'insertion de cette infrastructure afin d'en amoindrir les impacts négatifs pour le territoire.



OBJECTIFS

- Favoriser l'utilisation quotidienne ou ponctuel du train
- Sécuriser et protéger les espaces autour des lignes ferroviaires



DESCRIPTION

Soutenir le développement d'un Réseau Express Régional / Métropolitain (RER, REM...) :

- Défendre le principe d'un **renforcement de l'offre TER** et d'une **amélioration de la fiabilité des dessertes** à l'occasion des échanges avec SNCF Réseau et la région Auvergne-Rhône-Alpes
- **Soutenir le renforcement de l'offre** en soirée pour permettre l'usage du train lors des sorties (culturelle, loisir...)

Accompagner les usages du train :

- Proposer des **services** (vente de billet, renseignement...) dans les commerces autour des haltes ferroviaires
- Favoriser l'**implantation de commerces et de services** à proximité des gares, en lien avec le schéma de développement commercial
- Soutenir le principe de transport **de vélos et de trottinettes** dans les TER, y compris pendant les heures de pointe, lors d'échanges avec la Région
- Communiquer sur les possibilités permises par le train : journaux locaux, site Internet...

Sécuriser les voies et les passages à niveau :

- Trouver des solutions partenariales, avec le Département, notamment pour sécuriser le **passage à niveau de la Verpillière**
- Suivre les analyses du Ministère de la Transition Ecologique sur l'évolution du **niveau de dangerosité** des passages à niveau du territoire

Accompagner le développement des axes ferroviaires en protégeant les espaces naturels et les populations :

- **Conserver les emprises foncières** pour le développement ferroviaire pour permettre le doublement des voies sur la ligne Lyon-Grenoble
- Favoriser la préservation et/ou la création de **corridors écologiques**
- Favoriser la **protection des populations** (nuisances sonores, nuisances visuelles...)
- S'assurer que les mesures de protection et d'insertion de la **nouvelle ligne Lyon-Turin** en matière d'environnement et de paysage soient respectées : protection de la biodiversité, préservation des terres agricoles, préservation de la ressource en eau et du paysage, préservation des zones humides...

Actions à mener en continu :

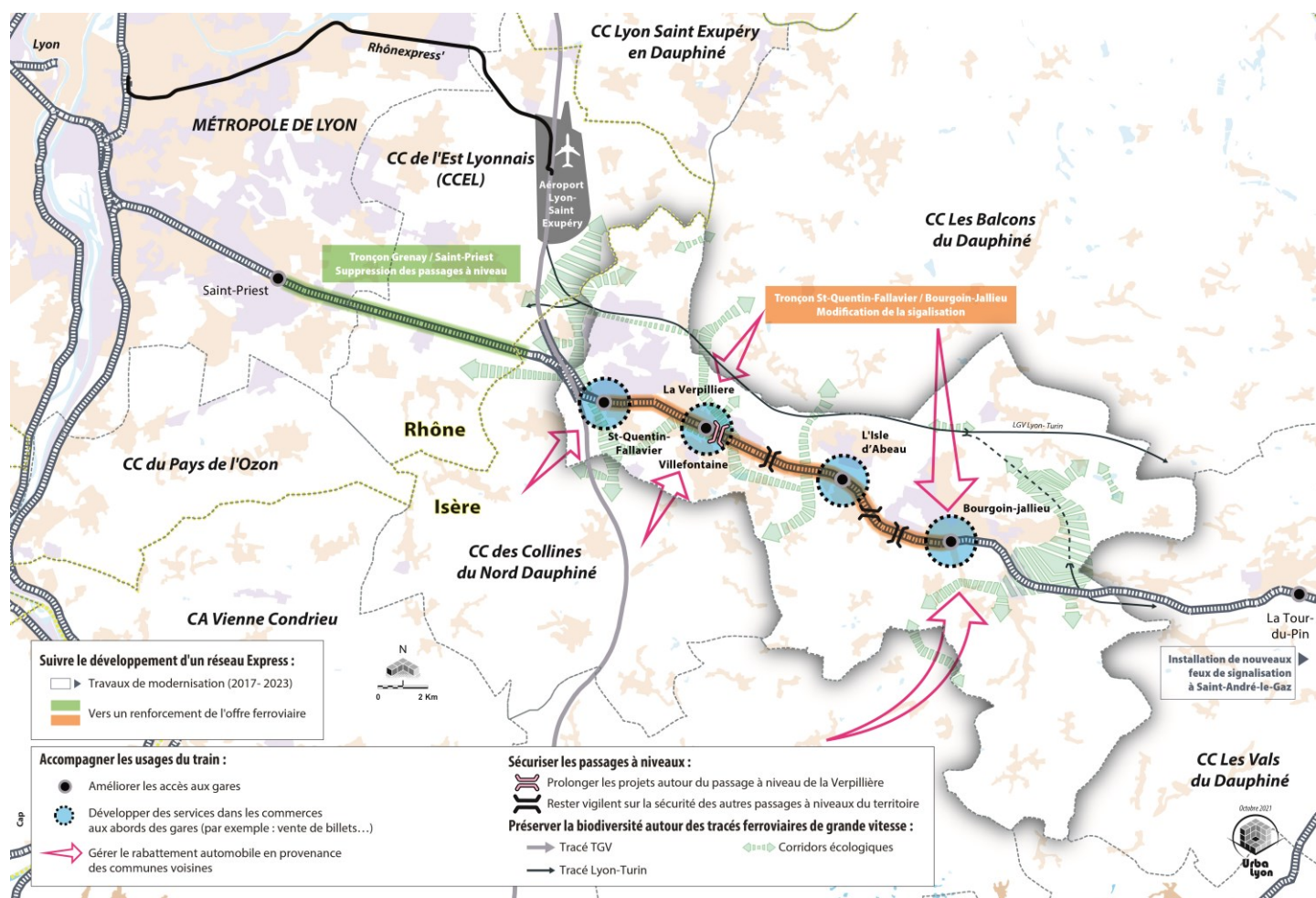
- > Communiquer
- > Conserver les emprises foncières pour le développement du ferroviaire
- > Défendre le principe d'un renforcement de l'offre TER

Objectifs pour 2026 :

- > Favoriser l'implantation de commerces et de services
- > Proposer des services dans les commerces autour des haltes

Horizon 2030 :

- > Trouver des solutions partenariales pour la sécurisation du passage à niveau de la Verpillière



PORTEUR(S) & PARTENAIRE(S)

CAP I :

Favorisation de services dans les commerces autour des haltes ferroviaires
Mise en œuvre du Schéma de développement commercial autour des gares
Préservation des zones naturelles
Suivi des études sur la sécurisation des passages à niveaux

En partenariat avec :

Région : Organisation des services ferroviaires
SNCF : Mise en œuvre des services ferroviaires
SMT AML : Etudes sur les services ferroviaires
SCoT Nord-Isère : Suivi de la préservation des zones naturelles
Département/Région : Sécurisation du passage à niveau de la Verpillière
Préfecture / services de l'Etat : Financement de la sécurisation du passage à niveau



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de trains par jour : *données SNCF*
- Fréquentation du réseau ferroviaire : *données SNCF*

CADRE RÉGLEMENTAIRE

La Loi d'orientation des mobilités a fixé pour objectif le **doublement de la part modale du ferroviaire en zone urbaine**, et a invité pour ce faire SNCF Réseau et les autorités organisatrices régionales et locales des grandes métropoles à entreprendre la réalisation de RER métropolitains.

Fin 2020, SNCF Réseau a remis au gouvernement le schéma directeur des « **services express métropolitains** » (SEM).

L'État a annoncé au même moment l'affectation de 30 millions d'euros de crédits du plan de relance pour les consacrer au lancement des travaux préparatoires de ces services.



ACTION n°16

Accompagner le secteur du transport et de la logistique



CONTEXTE

La CAPI est un pôle majeur en matière de logistique, qui engendre des flux de marchandises importants. L'enjeu est une optimisation des flux et l'accompagnement des acteurs du transport pour promouvoir des **pratiques plus vertueuses** (promotion du report modal, adaptations des gabarits et des motorisations des véhicules, éco-conduite, optimisation des chargement pour éviter les trajets à vide, etc.) et **diminuer son impact environnemental global**. Les actions sont à mener en lien avec les réflexions sur les **flux logistiques** conduites dans le cadre du **Pôle Métropolitain**.



OBJECTIFS

- Réduire l'impact lié à la circulation des poids lourds en optimisant les flux et en favorisant le report modal
- Accompagner le secteur dans sa décarbonation



DESCRIPTION

Poursuivre les réflexions autour des flux logistiques en lien avec les territoires voisins :

- Mener des études pour mesurer et qualifier ces flux, notamment dans le rôle de la CAPI d'animation des échanges logistique au sein du Pôle Métropolitain
- Suivre les réflexions engagées par la métropole de Lyon au sujet des **Zones à Faibles Emissions** et accompagner les entreprises et artisans de la CAPI dans leur adaptation à cette réglementation
- Suivre les réflexions engagées par la métropole de Lyon au sujet de leur **Schéma Logistique**
- Favoriser le développement du **fret ferroviaire**

Engager une concertation avec les acteurs locaux :

- Identifier et mettre en relation les différents acteurs de la logistique
- Inciter les acteurs à s'engager dans une démarche **volontaire FRET 21** pour leur permettre de réduire l'impact environnemental de leurs transports

Réduire les nuisances provoquées par le trafic des poids-lourds, notamment l'insécurité :

- Aménager des cheminements pour les piétons et les

cyclistes continus et sécurisés au sein de le **Parc International de Chesnes** où le trafic poids-lourds est important

- Pour faire face au flux croissant des poids-lourds, mener des réflexions sur leur **stationnement**
- Sécuriser les **accès piétons et cyclables** entre le **Parc International de Chesnes** et la gare de **Saint Quentin Fallavier**
- Réglementer afin d'**organiser l'accès des véhicules de livraison dans les centres-villes** (plage horaire, différenciation selon les performances environnementales des véhicules, espaces dédiées aux livraisons groupées...)

Inciter à l'organisation des livraisons :

- Inciter les communes à mettre en place des actions pour **rationaliser les livraisons** (plage horaire, différenciation selon les véhicules...)
- Favoriser le développement d'un service de **livraisons** avec des modes peu polluants (vélo cargo, véhicule électrique...)
- Favoriser le développement d'une **politique de livraisons** pour le **premier et le dernier kilomètre**

Actions à mener en continu :

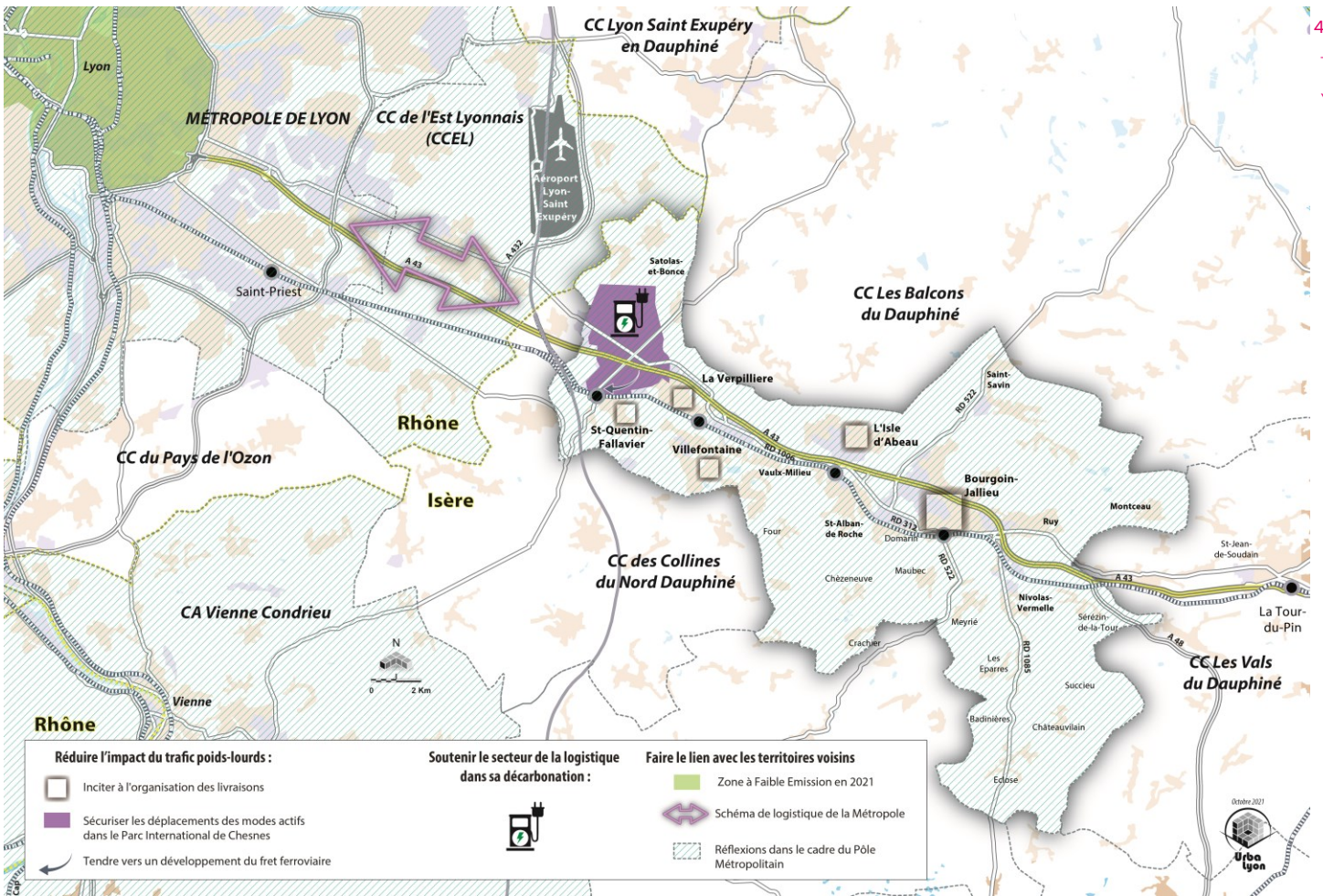
- > Communiquer
- > Participer aux échanges avec les territoires voisins

Objectifs pour 2026 :

- > Engager une concertation avec les acteurs locaux
- > Sécuriser le Parc International de Chesnes

Horizon 2030 :

- > Réglementer l'accès en ville
- > Organiser les livraisons



PORTEUR(S) & PARTENAIRE(S)

CAPI :

Sécurisation le Parc International de Chesnes pour les modes actifs
Communication auprès des entreprises de logistique

Communes :

Stationnement
Développement de services de livraisons

En partenariat avec :

Pôle Métropolitain : Réflexion sur l'observation des flux logistique à l'échelle des territoires pour aider à la décision

Préfecture de l'Isère / communes : réglementation des horaires pour le trafic poids-lourds

Métropole de Lyon : Mise en œuvre du schéma de logistique et zone à faibles émissions

CCI : Accompagnement des entreprises

Réseau d'entreprises (comme le Pôle d'intelligence Logistique, fédération des transporteurs) : Mobilisation des entreprises du réseau



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de poids-lourds en circulation sur les axes de la CAPI : *données comptages CAPI*
- Accidentologie impliquant des poids-lourds : *données Département et DTT (à recueillir par la CAPI)*
- Nombre de réunions de sensibilisation / d'information

CADRE RÉGLEMENTAIRE

La LOM met l'accent sur le **développement des véhicules au gaz**, en priorité pour les poids lourds, avec notamment la possibilité de raccorder des stations d'avitaillement au réseau de transport de gaz et la mise en place d'un dispositif de soutien au biogaz non injecté dans les réseaux pour un usage local pour la mobilité.

L'article 77 de la loi définit l'obligation d'acquisition de **véhicules propres pour les entreprises du secteur privé**

ayant un parc de plus de 100 véhicules d'un poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes. :

- au moins 10 % de la flotte à partir de 2022,
- 20 % à partir de 2024,
- 35 % à partir de 2027,
- 50 % à partir de 2030.

La CAPI doit compléter son PCAET avec **une étude d'opportunité** sur la mise en place d'une ZFE.



ACTION n°17

Faire connaître les offres existantes pour augmenter leur utilisation



CONTEXTE

L'accompagnement des habitants et des acteurs du territoire vers une mobilité moins carbonée passe par des actions de **communication**. Pour favoriser l'utilisation de ces alternatives à la voiture individuelle, la CAPI met en œuvre une **communication plus incitative, basée sur l'expérimentation**.



OBJECTIFS

- Améliorer la connaissance des différentes offres
- Inciter à l'usage des différents modes de transports



DESCRIPTION

Communiquer sur les offres existantes :

- S'appuyer sur des **événements** pour promouvoir les modes alternatifs (Challenge mobilité, fête du Vélo, Journée du transport public, forum sur l'emploi...)
- Continuer la **communication autour des offres existantes** par la diffusion d'un **livret d'information**
- Adapter le **dispositif « Nouveaux arrivants »** en ajoutant une « offre découverte mobilités » (par exemple : carte de 10 trajets)
- Rédiger systématiquement un **article sur la mobilité** dans le journal de la CAPI pour informer des solutions existantes ou donner des conseils de mobilité
- Multiplier les **supports d'information** papier (plan, affiche, presse) et internet (plateforme, calculateur d'itinéraire...)
- Mettre en place **un ou des lieux-ressources sur l'éco-mobilité** dans les agences commerciales du réseau RUBAN (Villefontaine, Bourgoin-Jallieu...) et en gare
- Communiquer sur les **différentes solutions de mobilité pour un même parcours**
- **Communiquer** auprès des usagers, des habitants, des publics fragiles, entreprises, des associations...

Inciter et accompagner les changements :

- Travailler avec les **différents acteurs du territoire par des ateliers ou des réunions de sensibilisation** pour être au plus proche des personnes et participer activement aux changements de pratiques : entreprises, associations...
- Inciter à l'usage des transports en commun par des **partenariats** avec des lieux de culture ou de loisirs proposant des réductions sur présentation du titre de transport (café, restaurants, cinémas...)
- Mettre en place des **ateliers collectifs selon des publics-cibles** : lycéens, personnes en formation, public précaires, jeunes en insertion, automobilistes, famille avec enfants, personnes âgées, etc.
- Organiser des **opérations pour expérimenter** les offres de la CAPI : *essai des vélos électriques libres services, expérimenter des itinéraires possibles, développer des titres de transport en commun à l'essai...*
- Mettre en lumière des **témoignages** dans les entreprises, lors d'événements, dans des articles du journal, de la CAPI, etc.

Actions à mener en continu :

- > Communiquer
- > Organiser des événements, des ateliers, des opérations pour expérimenter

Objectifs pour 2026 :

- > Adapter le dispositif « Nouveaux arrivants » par une « offre découverte mobilités »
- > Mettre en place un ou plusieurs lieux-ressources sur l'éco-mobilité

Horizon 2030 :

- > Mettre en place des partenariats pour des tarifs avantageux

ÇA SE PASSE AILLEURS

Opération « Mobile sans ma voiture » (Métropole Aix-Marseille) :

La Métropole Aix-Marseille-Provence a lancé en 2017 une opération "Mobile sans ma voiture".

Quarante volontaires avaient accepté de tenter l'expérience pendant un mois : moyennant de laisser leur automobile dans un parking de leur choix, la métropole mettait à disposition **gratuitement un pass transports intégral permettant d'utiliser l'ensemble des modes de transports alternatifs** sur le territoire.

Lors de l'édition 2018, 125 personnes volontaire avaient vécu cette expérience de mobilité alternative.

⇒ **Cette opération permet d'accompagner une centaine d'habitants pour diversifier leur usage des modes de transport.**

Challenge « Allons-y à vélo » (Région Toulousaine) :

L'opération "Allons-y à vélo" existe depuis 2005 en région toulousaine. Son principe est simple : **inciter les salariés d'un certain nombre d'entreprises ou d'administrations à expérimenter le vélo pour leur trajet quotidien**. La campagne a lieu aujourd'hui deux fois par an, en hiver et au printemps. Elle repose sur un réseau de référents motivés en entreprises et bénéficie du soutien d'associations et de vélocistes partenaires.

Du 25 mai au 25 juin 2021, 52 entreprises, 20 écoles, deux collèges et un lycée de la région toulousaine ont participé à l'édition printemps 2021.

⇒ **Ce challenge permet aux habitants d'expérimenter le trajet quotidien à vélo pour changer les pratiques de manière pérenne.**



PORTEUR(S) & PARTENAIRE(S)

CAPI :

Communication
Amélioration de la lisibilité des offres
Organisation des événements

Opérateur de transport :

Mettre en place une stratégie de marketing

En partenariat avec :

Associations :

Prolongation des ateliers-vélos et les formations
Accompagnement des changements de pratique de mobilité
Accompagnement des pratiques de mobilité



INDICATEURS DE SUIVI

- Consultation de la page Mobilité de site Internet de la CAPI : *données CAPI*
- Nombre d'articles par mois dans journaux locaux
- Nombre d'événements organisés et évaluation du public touché
- Fréquentation des événements



COMPRENDRE POUR AGIR

En 2016, l'ADEME a publié un ouvrage pour fournir des **bases conceptuelles et pratiques aux acteurs qui travaillent sur le changement de comportement des individus et des ménages** dans le domaine de la transition écologique.

En effet, la question du changement de comportement et, plus généralement, de l'évolution des modes de vie est un enjeu

pour la transition écologique. Il est admis que le progrès technique, à lui seul, ne permettra pas d'atteindre les objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre.

Les actions à mettre en oeuvre pour faire évoluer les pratiques des individus sont plus complexes à définir. L'ouvrage de l'ADEME propose **des outils et des retours d'expériences concrets**.



ACTION n°18

Innover pour faciliter les mobilités grâce aux outils numériques



CONTEXTE

Le numérique offre un support supplémentaire permettant aux usagers de **mieux connaître les différentes offres** de transport disponibles sur le territoire et de pouvoir **choisir en temps réel** grâce aux applications embarquées. Il s'agit d'un canal d'information supplémentaire qui ne remplace pas les autres canaux qui restent indispensables (affichage, présence humaine...)

Le numérique permet également de développer de **nouvelles offres de transport**, comme la mise en place de vélos ou de trottinette en flotte libre (sans station) ou encore des systèmes de partage de voiture (covoiturage dynamique, autopartage).



OBJECTIFS

- Faciliter la connaissance des différentes solutions de déplacement
- Favoriser l'intermodalité
- Développer de nouvelles façons de se déplacer



DESCRIPTION

Utiliser le numérique pour faire connaître les offres :

- Communiquer sur le site et l'application RUBAN
- Mettre en place un affichage dynamique en gare et/ou dans certains points d'intérêt
- Faire évoluer l'application RUBAN pour tendre vers un MaaS en intégrant :
 - ◊ Les trajets en voiture
 - ◊ Les offres de covoiturage
 - ◊ Les trajets à vélo
 - ◊ Les nouvelles offres selon leur développement (vélo en libre-service, trottinettes...)
- Communiquer sur le site et l'application Ourà

Étudier l'opportunité du développement d'une plateforme numérique (vers un MaaS) :

- Faire évoluer l'application RUBAN en intégrant la réservation et le paiement des titres de transport
- Étudier l'opportunité du développement d'une nouvelle plateforme numérique permettant de planifier, de réserver et de payer son titre de transport, en s'appuyant

notamment sur le référentiel de données Multitud' et le partenariat associé piloté par le SMT AML

Affirmer le rôle innovant de la CAPI :

- Communiquer auprès des acteurs privés du numérique sur l'ouverture de la CAPI à l'expérimentation de nouvelles offres

Développer de nouvelles offres de mobilité :

- Expérimenter et développer l'usage des trottinettes électriques et des vélos en flotte libre (sans station)
- Expérimenter des solutions numériques nouvelles en partenariat avec des acteurs de l'innovation (par exemple : pour développer l'autopartage entre particuliers, ou pour identifier en temps réel les places de stationnement disponibles).

Actions à mener en continu :

- > Communiquer
- > Ouvrir les possibilités d'échanges avec les acteurs privés du numérique et/ou de la mobilité

Objectifs pour 2026 :

- > Expérimenter et développer le développement de trottinettes et de vélos en flotte libre
- > Faire évoluer l'application RUBAN

Horizon 2030 :

- > Expérimenter de nouvelles offres de mobilité en lien avec le numérique

ÇA SE PASSE AILLEURS

Un pass unique pour une offre de mobilité diversifiée (Territoire de Belfort)

Le pass Optymo est unique, gratuit, qui porte le nom commercial du réseau de transport en commun du Territoire de Belfort, donne accès à l'ensemble de l'offre de bus, de vélos et de voitures en libre-services présente sur le territoire. Ce pass permet le paiement des titres de transport collectif. Le système choisi est celui du post-paiement : l'utilisateur paie après coup les trajets qu'il a effectués. Il n'y a pas d'abonnement, mais les tarifs mensuels sont plafonnés (36 €/mois pour le tarif normal, 13€/mois pour le tarif réduit). Les non-titulaires d'un pass peuvent acheter un ticket papier ou sms en cas d'usage occasionnel.

Le Pass Optymo permet également la réservation et le paiement des offres en libre-service : de vélos et de voitures en libre-service.

⇒ Ce pass unique permet de réserver et de payer à toutes les offres de mobilité du territoire.

Des applications pour stationner son vélo :

Calqué sur le fonctionnement de YesPark et OnePark qui partagent les places de voiture entre conducteurs, 12.5 a développé une carte interactive qui indique où est situé le parking le plus proche.

La start-up Sharelock est un service de partage de cadenas connectés transforme les potelets urbains en une accroche sécurisée. Pour l'utiliser, il faut télécharger l'application, sur laquelle on réserve sa place, déverrouille le cadenas, puis le referme sur le cadre du vélo et en cas de mouvement suspect on est alerté. Ce système est testé à Rouen (76) et à Sceaux (92).

⇒ Ces deux innovations s'appuyant sur le numérique permettent de faciliter et sécuriser le stationnement automobile et le stationnement pour les vélos.



PORTEUR(S) & PARTENAIRE(S)

CAPI :

Communication

Opérateur du réseau de transport :

Développement de l'application

Gestion de l'application RUBAN

Intégration de données d'autres modes quand cela est possible

En partenariat avec :

Autres opérateurs de transport :

Développement de nouvelles offres

Mise à disposition de données sur ces offres pour alimenter l'application RUBAN

Région :

Gestion de l'application Oûra

SMT AML :

Partenariat Multitud'



INDICATEURS DE SUIVI

- Consultations ou téléchargements des sites et applications : données opérateurs de transport
- Nombre d'appels et de mails traités par les agences commerciales du réseau RUBAN : données opérateurs de transport
- Nombre de connexion à l'application RUBAN : données opérateur de transport

CADRE RÉGLEMENTAIRE

Pour favoriser le développement des systèmes numériques de mobilité (MaaS, Mobility as a Service), la Loi d'Orientation des Mobilités impose qu'à compter du 1er décembre 2021 les autorités organisatrices de la mobilité devront s'assurer qu'un service d'information multimodal existe bien sur leur territoire (cf. l'article L.1115-8 du Code des transports).

La LOM a par ailleurs élargi le champ des données des services de transport et de mobilité devant être ouvertes librement et gratuitement.

Elle définit également les conditions de vente des titres multimodaux par les services numériques de billetterie.



Inclure et soutenir les publics fragiles



CONTEXTE

Avec le vieillissement de la population et la précarisation en lien avec la hausse des prix des énergies, des actions sont à mener spécifiquement vers les publics fragiles, en particulier en **matière d'accès à l'emploi et aux soins**. Pour viser une mobilité plus solidaire, des **actions d'accompagnement** sont à conduire en direction de divers types de publics : personnes en insertion, personnes en situation de handicap, personnes âgées. Pour cela une coordination entre les acteurs de la mobilité, de la sphère sociale, de l'emploi et de l'insertion est nécessaire.



OBJECTIFS

- Garantir le droit à la mobilité pour tous
- Réduire la dépendance à la voiture
- Intégrer les différents types de handicaps : personnes à mobilité réduite, déficiences intellectuelles, visuelles, etc.



DESCRIPTION

Sensibiliser les acteurs aux difficultés de mobilité :

- Sensibiliser les **acteurs de la mobilité** (services techniques de la CAPI, des communes, chez les opérateurs de transport...) aux enjeux de précarité, d'illettrisme, de rupture numérique...
- Sensibiliser les **acteurs travaillant avec des publics fragiles** aux enjeux de la mobilité
- Former les **relais proches** de ces publics sur les diverses solutions et aides en matière de mobilité et les procédures d'accompagnement (PLIE CAPI, pôle emploi, mission locale, CCAS, assistants sociaux, secrétariat de mairie...)
- Organiser un **atelier annuel de formation inter-services** sur les enjeux de la mobilité et les solutions présentes sur le territoire

Accompagner les publics précaires :

- Communiquer sur la **tarification sociale existante**
- Proposer des **solutions de mobilité** pour l'accès à l'emploi : location de vélo, vélo-écoles, mini-bus à la demande, covoiturage...
- Proposer des **formules de découverte et/ou des journées d'essai**

- Proposer des **aides financières** au passage du permis de conduire pour les personnes précaires dans le cadre de la politique insertion sociale des collectivités

Pour les personnes en situation de handicap :

- Continuer la mise en œuvre du **Schéma Directeur d'Accessibilité (Sd'AP)**
- Poursuivre les offres de **Mobi'bus**
- Mener des réflexions pour l'**accès des modes actifs** aux PMR et les personnes avec des déficiences
- Inciter à la **solidarité entre voisins** pour faciliter le quotidien des PMR en procédant aux démarches simples (livraisons, retraits ou dépôts de dossiers, etc.)

Pour les personnes âgées :

- Assurer un **accueil** pour informer sur les différentes solutions de transport : en mairie, dans les structures de soins...
- Inciter à la **solidarité entre voisins** pour accompagner les personnes dans leurs déplacements, notamment pour la mutualisation de trajet en voiture
- Mener des actions spécifiques dans les **communes rurales** : communication, entraide entre voisins...

Actions à mener en continu :

- > Communiquer
- > Accompagner

Objectifs pour 2026 :

- > Poursuivre les offres Mobi'bus
- > Poursuivre le Sd'AP
- > Organiser un atelier annuel de formation inter-service

Horizon 2030 :

- > Inciter à la solidarité entre voisins

ÇA SE PASSE AILLEURS

MobiGAM, la plateforme mobilité (Grand Autunois Morvan - Saône-et-Loire)

La plateforme Mobigam est un service pensé comme la "vitrine" mobilité du territoire du Grand Autunois Morvan. Elle existe depuis 2009 et elle s'adresse aux habitants des 55 communes de la communauté de communes.

Ses locaux sont situés en **gare d'Autun**. En plus d'une mission d'information tout public sur l'ensemble de l'offre de transport présente sur le territoire (TER, TAD, bus, covoiturage...) et la gestion des locations de vélos à assistance électrique, elle remplit une **mission spécifique d'accompagnement des personnes en insertion professionnelle**.

Pour ces publics, MobiGAM propose par exemple :

- des offres de location solidaire de scooters et de voitures ;
- des aides au passage de permis de conduire ;

- des solutions de micro-crédit mobilité (pour l'acquisition ou la réparation d'un véhicule, pour un déménagement lié à l'emploi...)

L'accès à ces offres repose sur la prescription préalable par un **réfèrent en matière d'insertion socio-professionnelle**. Pour ce faire, la plateforme MobiGAM travaille étroitement avec les conseiller(ères) de divers organismes (Pôle emploi, mission locale, Maison départementale des solidarités 71, CAF, CAP EMPLOI, etc.).

Ce projet est cofinancé par le Fonds social européen, par le la Région Bourgogne Franche-Comté et le Conseil départemental de Saône-et-Loire.

⇒ **Cette plateforme combine une mission d'information et d'accompagnement de publics spécifiques.**



PORTEUR(S) & PARTENAIRE(S)

CAPI :

Formation des prescripteurs
Mise en œuvre du Sd'AP

Commune / CCAS :

Mise en œuvre de leur politique sociale
Inciter à la solidarité entre voisins

Département :

Mise en œuvre de leur politique sociale
Favorisation de l'insertion vers l'emploi

En partenariat avec :

Acteurs de l'insertion socio-professionnelle (Pôle emploi, CAF, missions locales...) :
Relai d'information et accompagnement

Associations :

Proposition de services pour inclure tous les publics et information sur les offres et services existants
Relai d'information et accompagnement
Animation de vélo Ecole dans les Quartiers en Politique de la Ville



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de personnes bénéficiaires des actions ou dispositifs de mobilité solidaire : *données CAPI*
- Nombre d'évènements de sensibilisation pour les techniciens : *données CAPI*
- Nombre d'arrêts accessibles pour les personnes à mobilité réduite : *données CAPI*

CADRE RÉGLEMENTAIRE

La LOM fait obligation aux régions, départements, AOM, syndicats mixtes SRU et aux organismes concourant au service public de l'emploi de **coordonner leur action en faveur de la mobilité solidaire**.

Cette coordination se traduit notamment par un **plan d'action**, élaboré sous la responsabilité de la région et du département et à l'échelle de chaque bassin de mobilité. Les organismes publics et privés en charge de l'accompagnement

des personnes en situation de vulnérabilité économique et de handicap ou dont la mobilité est réduite sont associés à l'élaboration de ce plan. Il doit définir les conditions de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité de ces personnes, et prévoir des actions concrètes pour favoriser le retour à l'emploi des personnes en difficulté.



ACTION n°20

Renforcer la sécurité dans les transports en commun et les espaces publics



CONTEXTE

L'**insécurité** est un frein à l'usage des transports en commun et de la marche. Les **femmes** sont particulièrement victimes d'incivilités et d'agressions. La **nuit** est une temporalité à prendre en compte. Pour promouvoir la mobilité active et en transport en commun, il est essentiel de mener des actions **pour renforcer la sécurité et augmenter le sentiment de sécurité** chez les usagers, femmes comme hommes.



OBJECTIFS

- Réduire le nombre d'agressions et d'incivilités dans les transports en commun et les espaces publics
- Améliorer le sentiment de sécurité



DESCRIPTION

Continuer les partenariats :

- Continuer des partenariats entre la CAPI, les opérateurs de transport et les forces de l'ordre,
- Poursuivre la participation de la CAPI et de l'opérateur de transport en commune aux **Conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD)**

Lutter contre l'insécurité dans les transports en commun et aux abords :

- Augmenter la **présence humaine** en recourant à des équipes de **médiateurs**
- Augmenter le nombre de **caméra** de surveillance aux arrêts de bus
- Mettre en place des **éclairages adaptés** dans les tunnels et les trémies sous les gares
- Augmenter la **présence de la Police**
- Etudier les possibilités de **descente à la demande** en soirée

Communiquer et sensibiliser :

- Mener une **campagne d'information et de sensibilisation sur les comportements dans les transports collectifs**
- Mener une **campagne de communication** sur les actions entreprises et leurs effets, particulièrement auprès des jeunes, des femmes et des habitants des quartiers en politique de la ville
- Communiquer sur le **coût des dégradations**
- Mener des actions de **sensibilisation** dans les **établissements scolaires**, en particulier les collèges et les lycées

Actions à mener en continu :

- > Communiquer
- > Poursuivre les partenariats

Objectifs pour 2026 :

- > Renforcer la sécurité dans le réseau RUBAN
- > Etudier les possibilités de descente à la demande en soirée

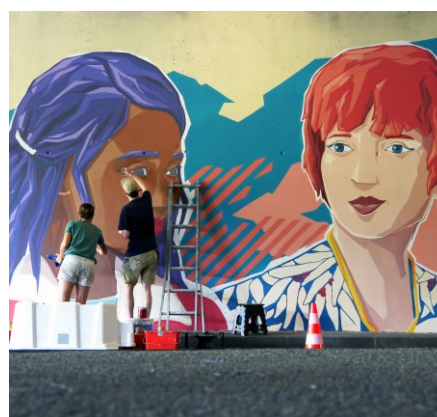
ÇA SE PASSE AILLEURS

Lutte contre le harcèlement sexiste :

Depuis 2015, le SYTRAL en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité de l'agglomération lyonnaise, met en place des actions dans le cadre d'un plan de lutte contre les violences faites aux femmes :

- Des **marches exploratoires** sont menées par des groupes de femmes afin de réaliser un diagnostic de terrain dans des lieux où réside un risque ou un sentiment d'insécurité.
- Des **fresques murales** ont été réalisées pour affirmer la place des femmes dans l'espace public.
- Le **descente à la demande** a été initié pour rassurer et sécuriser la sécurité des voyageurs, et notamment des femmes, la nuit permettant de descendre entre deux arrêts au plus près de sa destination
- La mise en avant de la **vidéo-surveillance**.
- Une **campagne de communication** pour le respect des femmes dans les transports publics.

⇒ Ces actions permettent d'identifier précisément les lieux qui risquent de produire un sentiment d'insécurité, de communiquer autour du respect des femmes dans les transports en commun et de donner de la place aux femmes dans les processus de décision.



© Sytral



PORTEUR(S) & PARTENAIRE(S)

CAPI :

Communication
Eclairage

Opérateur de transport :

Renforcement des équipes de médiateurs
Renforcement de la vidéo-surveillance

En partenariat avec :

Police municipale :

Renforcement de la présence policière



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'agressions dans les transports en commun et dans les espaces publics : *données de la Police (à recueillir par la CAPI)*
- Nombre de campagnes de sensibilisation/communication réalisées : *données CAPI et opérateur de transport*

CADRE RÉGLEMENTAIRE

Le décret n°2020-1276 du 19 octobre 2020 relatif aux dispositifs de « **descente à la demande** » est venu supprimer les obstacles réglementaires au fait d'offrir la possibilité à toute personne voyageant seule et exprimant son besoin auprès du conducteur de descendre entre deux arrêts de bus afin d'être rapprochée de sa destination.

Ce texte s'inscrit pleinement « dans une perspective de lutte contre le sentiment d'insécurité

dans l'espace public en particulier de la part des femmes ».

Il permet de poser le cadre réglementaire de ce dispositif, qui peut être mis en place localement à l'initiative de l'autorité organisatrice qui doit déterminer, avec les exploitants des services de transport, ses modalités de mise en œuvre : horaires et lignes concernées, conditions de faisabilité de la descente demandée, etc.



ACTION n°21

Favoriser une mobilité active des enfants et des jeunes



CONTEXTE

De la maternelle au lycée, les jeunes capisérois se rendent majoritairement sur leur lieu de scolarité **en voiture**, accompagnés par leur responsable légal, ou en bus. Favoriser la mobilité active des enfants permet d'assurer une **activité physique régulière**, essentielle pour leur santé, ainsi qu'un apprentissage de l'autonomie. Pour cela, des **aménagement de l'espace public** sont indispensables, de même que des **actions d'animation spécifiques**.



OBJECTIFS

- Inciter à l'usage des modes actifs chez les scolaires de tout âge
- Eduquer les enfants aux différentes pratiques de mobilité



DESCRIPTION

Aménager les espaces publics et la voirie :

- Aménager **les espaces publics** autour des établissements scolaires pour y favoriser la pratique des modes actifs (sécurité, propreté, végétalisation...)
- **Sécuriser** les déplacements piétons et vélo (séparation de voirie, agent municipal pour faire traverser les enfants...)
- Aménager des **stationnements sécurisés et abrités pour les vélos et trottinettes** aux abords des établissements scolaires
- **Expérimenter des fermetures de rues** devant certains établissements scolaires

Communiquer et sensibiliser :

- Réaliser des **kits de communication** sur les déplacements à destination des établissements scolaires (offres, cheminements sécurisés et confortables...)
- Organiser des **événements** autour de la mobilité active
- Poursuivre la campagne en faveur de la mise en place de **Pédibus et Vélobus**
- Etudier l'opportunité de mettre en place des Pédibus

en **mobilisant** d'autres acteurs du territoire (associations)

- Mener des réflexions pour **faire perdurer ces initiatives**

Pour les écoles maternelles et primaires :

- **Sensibiliser** les parents à la sécurité routière et aux bienfaits de l'activité physique
- **Communiquer** sur les solutions de mobilité disponibles
- **Sensibiliser** les enfants à la sécurité routière, à la pratique de la marche et du vélo...
- Animer des ateliers pour **échanger** autour des modes actifs (pour aller à l'école, pour se promener...)
- Accompagner le programme « Savoir rouler à Vélo »

Pour les collèges et lycées :

- Organiser des **challenges** permettant de sensibiliser aux enjeux de l'activité physique et de la sécurité routière

Actions à mener en continu :

- > Communiquer
- > Sensibiliser les enfants et les parents
- > Organiser des événements

Objectifs pour 2026 :

- > Aménager les espaces publics autour des écoles
- > Soutenir la mise en place de Pédibus et de Vélobus

Horizon 2030 :

- > Expérimenter des fermetures de rue devant les établissements scolaires

ÇA SE PASSE AILLEURS

Ateliers d'éco-mobilité scolaires (Eurométropole de Strasbourg):

Des **ateliers participatifs** dans les écoles élémentaires ont associé les équipes techniques de l'Eurométropole, un bureau d'études, les directrices et les directeurs d'école, les équipes enseignantes, les parents et les enfants. Les ateliers avaient comme objectifs de réaliser un **diagnostic des mobilités actuelles (et désirées) et de l'accessibilité multimodale** de l'école, puis de partager les pistes d'actions afin d'augmenter et sécuriser les déplacements actifs des parents et des enfants.

Le budget d'étude pour une école est 4 600€, auquel s'ajoute éventuellement le budget des travaux pour les aménagements proposés dans le plan d'actions.

⇒ **Ce système permet de sécuriser les abords des écoles et d'inciter à l'usage des modes actifs.**

Développement de « rues scolaires » (Ville de Dunkerque) :

Les rues autour de certains établissements scolaires sont fermées à la circulation automobile le matin et en fin d'après-midi par la mise en place d'une **barrière amovible**

L'ouverture de cette barrière est gérée par l'**agent municipal** auparavant préposé à la sécurisation des traversées des élèves.

Le **suivi** de cette mise en œuvre sur les pratiques de mobilité des enfants est évaluée par un questionnaire envoyé aux parents par Internet par la Mairie et aux enfants dans les temps périscolaires.

⇒ **Ce système à faible coût permet de sécuriser les abords des écoles et d'inciter à l'usage des modes actifs.**



PORTEUR(S) & PARTENAIRE(S)

Communes :

Aménagement pour favoriser les modes actifs
Sécurisation des déplacements des élèves par des employés municipaux
Organisation de temps d'animation autour de la mobilité

CAPi :

Communication
Organisation d'évènements
Lien avec les associations

En partenariat avec :

Associations :

Intervention pour accompagner l'usage du vélo
Organisation de Pédibus et Vélobus

Etablissements scolaires / Education Nationale :

Implication pédagogique (ateliers, sensibilisation...)

Police municipale :

Sensibilisation à la sécurité routière



INDICATEURS DE SUIVI

- Evènements organisés et évaluation du public touché
- Nombre d'école ayant développé un système de Pédibus ou de Vélobus : *données communes (à recueillir par la CAPi)*
- Nombre de places de stationnement sécurisées et abritées pour les vélos et trottinettes aux abords des écoles : *recensement de l'offre (comptages spécifiques)*

CADRE RÉGLEMENTAIRE

Le programme « Savoir rouler à vélo » du Gouvernement, dans le cadre du plan « Vélo et mobilités actives » œuvre pour que tous les enfants de 6 à 11 ans deviennent autonomes à vélo, avant leur entrée au collège.

Lancé en 2019, il se déploie sur tout le territoire avec 14 partenaires associatifs du monde du sport, du vélo et de la prévention routière.

Pour intensifier son déploiement, le Gouvernement a décidé de lancer le programme « génération vélo » en y consacrant 21 millions d'euros.

Ce financement sera accessible aux acteurs territoriaux qui souhaitent mettre en place un projet « Savoir rouler à vélo ».



ACTION n°22

Accompagner les nouvelles façons de travailler et de consommer



CONTEXTE

La réduction du temps de travail, la hausse des temps partiels et l'augmentation de la flexibilité modifient le contexte de l'emploi. Plus récemment, la hausse du télétravail et des commandes de particuliers sur Internet changent le rapport à la spatialité des lieux d'emplois et de consommation. Ces tendances nécessitent d'être accompagnées afin d'optimiser les déplacements et réduire la mobilité. Ainsi, la mise en place d'espaces de coworking, de lieux partagés* ou autre innovation est possible pour accompagner ces changements.

* Les lieux partagés et gérés en commun permettent au grand public d'échanger, de nouer des liens, de concevoir des projets ou des innovations.



OBJECTIFS

- Réduire le nombre de kilomètres parcourus pour accéder à l'emploi
- Réduire le nombre de kilomètres parcourus pour consommer



DESCRIPTION

Favoriser la création de tiers-lieux permettant d'accueillir des télétravailleurs :

- Recenser et faire le bilan du développement d'espaces de coworking
- Mener une étude d'opportunité de création d'espaces de coworking : recherche de bâtiments/surfaces disponibles, de structures ou partenaires porteurs de projets, recherche d'entreprises partenaires
- Favoriser l'installation de télétravailleurs dans les espaces de coworking (partenariat entreprises)
- Communiquer sur l'existence d'espace de coworking permettant l'accueil de télétravailleurs auprès des entreprises de la CAPI et de la Région
- Etudier l'opportunité d'aménager des espaces de travail de courte durée en gare avec des bureaux, des prises électriques et une connexion Wifi

Favoriser la proximité :

- Développer des services, commerces et équipements dans les centre-bourg pour éviter les déplacements motorisés

Mutualiser la livraison pour les particuliers :

- Favoriser le développement de consignes de livraisons dans des lieux publics (gares, centre commerciaux, commerces de proximité en centre-ville, points relais dans les commerces locaux...)

Favoriser l'entraide dans les quartiers :

- Encourager les échanges entre habitants d'un même quartier pour les déplacements quotidiens (domicile-travail, accompagnement des enfants, courses...)
- Privilégier ces démarches dans les communes rurales
- Organiser un évènement de lancement autour de l'entraide entre voisins, par exemple à la même période que la Fête des voisins.

Actions à mener en continu :

- > Communiquer
- > Animer les tiers-lieux
- > Encourager l'entraide entre voisins

Objectifs pour 2026 :

- > Favoriser les évènements de solidarité entre voisins
- > Favoriser le développement de consignes collectives

ÇA SE PASSE AILLEURS

Un tiers-lieux dans la gare de St Omer :

Fin 2019, la communauté d'agglomération de Saint-Omer (Pas de Calais) a ouvert au sein de la gare historique de la ville un tiers-lieu dédié à l'innovation et à la collaboration. "La Station" comporte un espace de coworking, un lieu de formation, un Fab'Lab tourné vers le numérique, avec notamment des imprimantes 3D et des bureaux à louer.

Si la Station contribue activement à un écosystème digital permettant la **transition numérique du territoire**, elle accueille également **des télétravailleurs** qui évitent ainsi, quelques jours par mois, de longs déplacements vers la métropole lilloise, tout en bénéficiant d'un environnement de travail collectif et ouvert.

⇒ **Ce lieu permet d'accueillir des télétravailleurs sur le territoire, ce qui évite des déplacements de longue distance vers Lille.**

Un tiers-lieux dans la gare de Biarritz :

Les appels à projet du programme « 1001 gares » mis en place par Gares et Connexions permet la réhabilitation de surfaces non utilisées dans les gares.

La gare de Biarritz en Nouvelle-Aquitaine a réhabilité l'espace de la gare en proposant **plusieurs lieux d'échanges** : un espace de working café, un espace de restauration proposant des produits sains et locaux, une boutique qui vend des produits artisanaux et œuvres d'artistes du Pays Basques, des ateliers créatifs, culinaires et artistiques, des ateliers partagés pour les artistes, artisans et créateurs et un espace zen et corps.

⇒ **Ce lieu permet de réhabiliter d'anciens bâtiments ferroviaires en développant des lieux qui favorisent les échanges.**



PORTEUR(S) & PARTENAIRE(S)

CAPI :

Pilotage d'une étude d'opportunité de création d'un réseau de nouveaux espaces de coworking
Communication sur le télétravail dans les espaces de coworking
Favorisation de livraisons avec des modes peu polluants

Communes :

Mise en place de tiers-lieux
Facilitation de la mise en place de consignes de livraison
Facilitation des échanges entre voisins

En partenariat avec :

SNCF Gares et Connexion :

Appel à projet pour réhabiliter les gares



INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'espaces de coworking sur le territoire : *données à recueillir*
- Evaluation de la fréquentation par des télétravailleurs : *données à recueillir auprès des espaces de coworking*

CADRE RÉGLEMENTAIRE

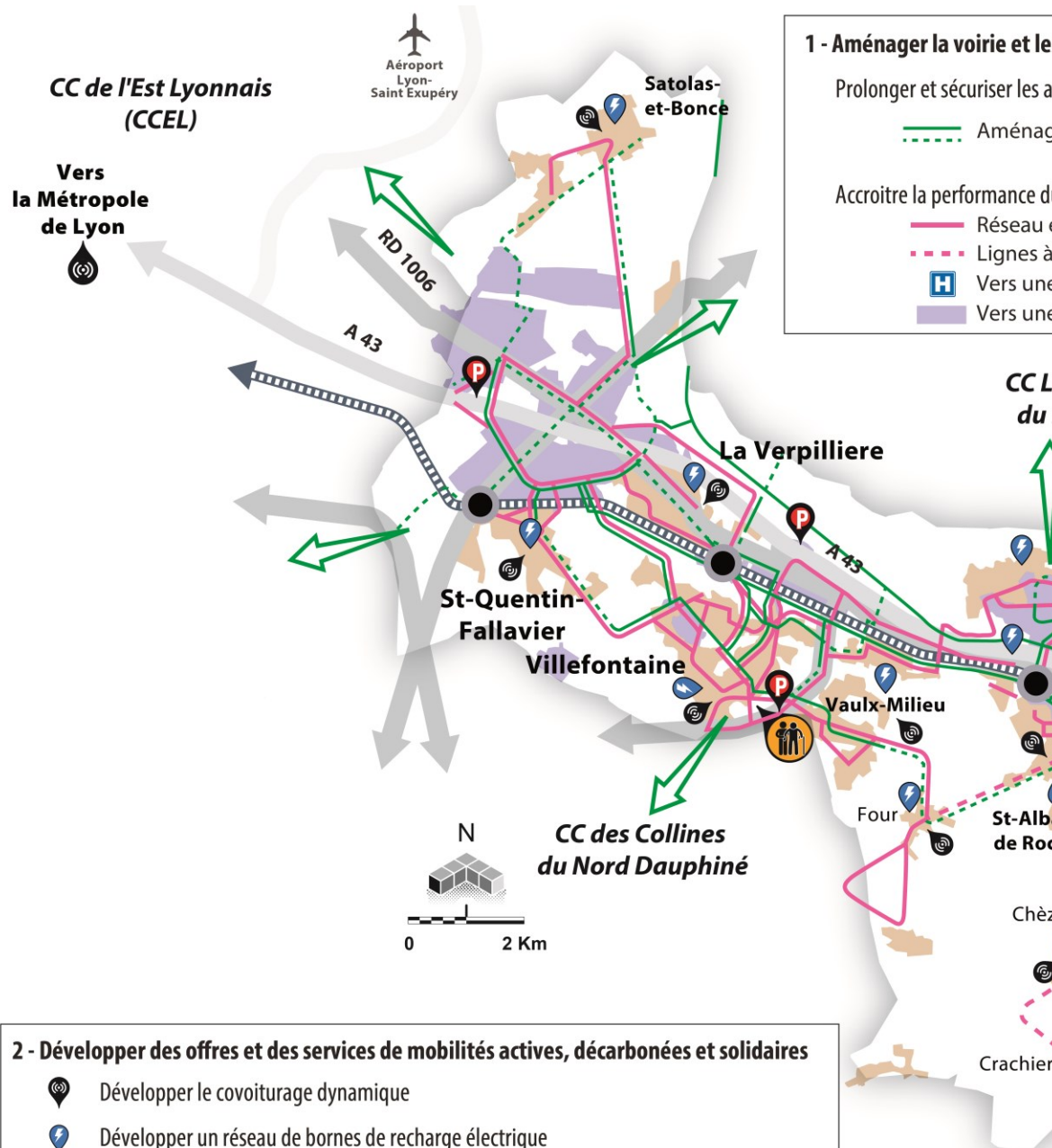
L'Etat s'est engagé pour soutenir le développement des tiers-lieux dès 2019 avec le lancement du programme national de soutien aux tiers-lieux « Nouveaux lieux, nouveaux liens ».

Le budget est de 45 millions € de financement pour contribuer au soutien et au développement de 300 Fabriques de Territoire, de 75 000 à 150 000 € sur 3 ans, à raison de 50 000 € par an maximum, le

temps pour ces structures de trouver leur équilibre économique.

300 Fabriques de Territoire soutenues réparties de la sorte : 150 situées hors des grands centres urbains et 150 en quartier prioritaire de la politique de la ville ou à proximité immédiate. 30 Fabriques Numériques de Territoire ont labellisées avec accès à 100 000 € de financement supplémentaire.

Carte de synthèse :



3 - Mener une politique de mobilité au-delà des limites administratives de la CAPI

- Accompagner les usages du train du quotidien
- Favoriser l'intermodalité dans les parkings de covoiturage existants
- Connecter le réseau cyclable de la CAPI aux territoires voisins

4 - Accompagner les habitants et les acteurs de la CAPI vers une mobilité vertueuse et inclusive

- Inclure et soutenir les publics fragiles

Les espaces publics pour faciliter les déplacements au quotidien

Aménagements et les itinéraires cyclables

Itinéraire existant ou prévu (CAPI)

réseau Ruban


existant en 2021

la demande en 2021

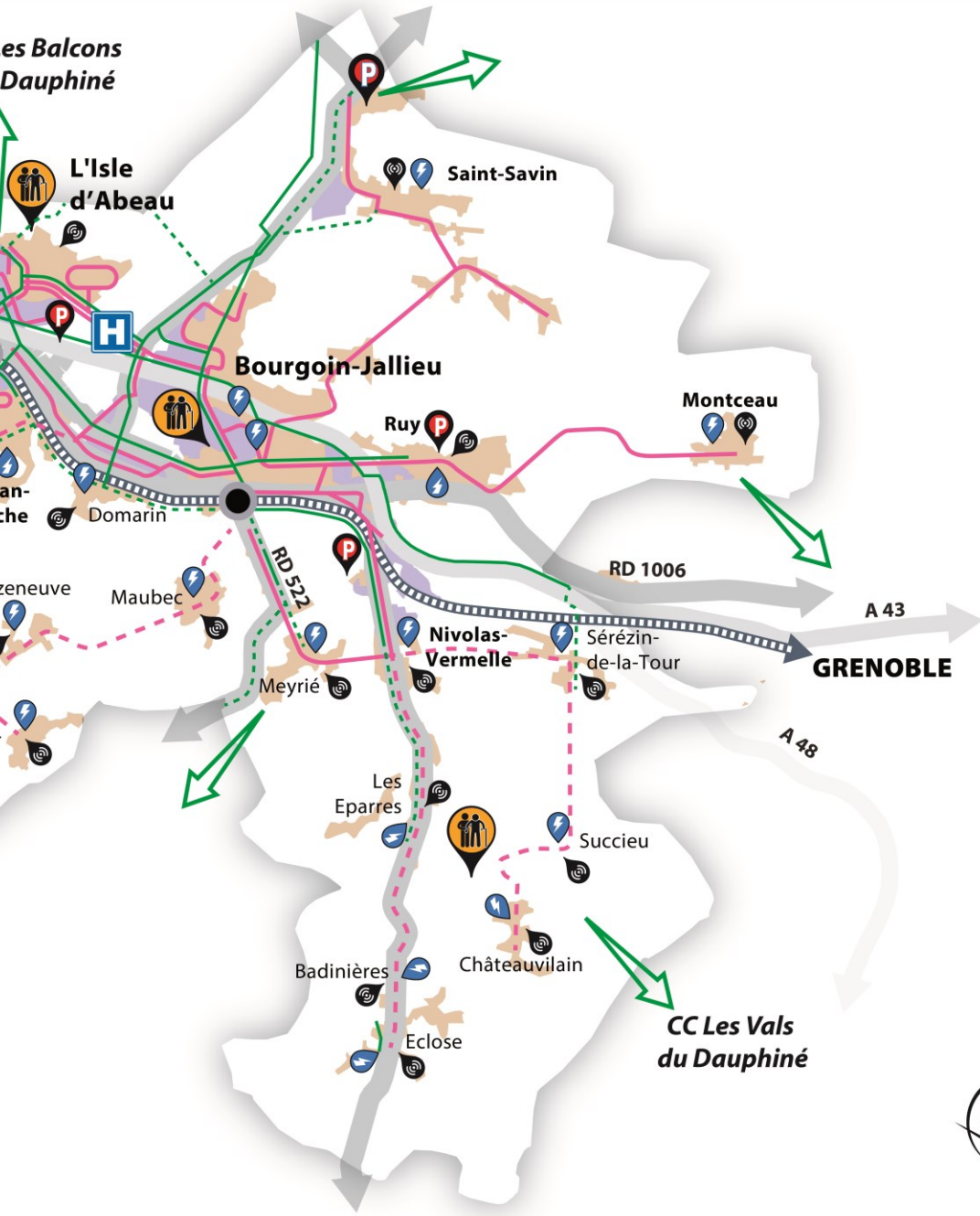
la meilleure desserte du médipole

la meilleure desserte des ZAE

Favoriser le report modal

 Mener une politique de stationnement, améliorer les cheminements piétons et apaiser les vitesses dans les zones résidentielles

 Réguler la place de la voiture



Synthèse des actions

Intitulé de l'action		Marche	Vélo	TC	Voiture	Logis-	Porteurs
Aménager la voirie et les espaces publics pour faciliter les déplacements au quotidien							
n°1:	Aménager les espaces publics pour favoriser la marche	■					Communes
n°2:	Poursuivre l'aménagement d'itinéraires cyclables continus et sécurisés		■				CAPI / Communes
n°3:	Favoriser la création de zones de circulation apaisée	■	■				Communes
n°4:	Mener une politique de stationnement pour réguler la place de la voiture				■		Communes
n°5:	Aménager la voirie pour favoriser les transports en commun			■			CAPI / Communes
Développer des offres et des services de mobilités actives, décarbonées et solidaires							
n°6:	Favoriser les usages du vélo par une offre de service adaptée		■				CAPI
n°7:	Faciliter le rabattement vers les gares en modes actifs et collectifs	■	■	■			CAPI
n°8:	Favoriser la mobilité solidaire par le partage de la voiture				■		CAPI
n°9:	Développer un réseau de stations de recharge (électrique, GNV, hydrogène)				■		TE38 / Privés
n°10:	Améliorer l'attractivité du réseau de bus RUBAN			■			CAPI
Mener une politique de mobilité au-delà des limites administratives de la CAPI							
n°11:	Faciliter la pratique du vélo au-delà des limites de la CAPI		■				CAPI
n°12:	Accompagner les actifs du territoire vers une mobilité moins carbonée	■	■	■	■		CAPI
n°13:	Faciliter les connexions vers les territoires voisins en favorisant le covoiturage				■		CAPI
n°14:	Faciliter l'intermodalité entre les différents réseaux de transport en commun			■			CAPI / SMT / Région
n°15:	Accompagner le développement du réseau ferroviaire			■			SNCF
n°16:	Accompagner le secteur du transport et de la logistique					■	Pôle Métropolitain
Accompagner les habitants et acteurs de la CAPI vers une mobilité vertueuse et inclusive							
n°17:	Faire connaître les offres existantes pour augmenter leur utilisation	■	■	■	■		CAPI
n°18:	Innover pour faciliter les mobilités grâce aux outils numériques	■	■	■	■		CAPI
n°19:	Inclure et soutenir les publics fragiles	■	■	■	■		Communes / CCAS
n°20:	Renforcer la sécurité dans les transports en commun et les espaces publics	■	■	■	■		CAPI
n°21:	Favoriser une mobilité active des enfants et des jeunes	■	■				Communes
n°22:	Accompagner les nouvelles façons de travailler et de consommer	■				■	CAPI / Communes

Glossaire

ADEME : Agence de la transition écologique

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité

CAP : Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie

CMA : Chambre des Métiers et de l'Artisanat

DDT : Direction Départemental des Territoires

GNV : Gaz Naturel Véhicule

INSEE : Institut National de la statistique et des études économiques

LOM : Loi d'orientation des mobilités

NO2 : Dioxyde d'azote

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PCAET : Plan Climat-Air-Energie territorial

PDIPR : Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée

PDM : Plan de Mobilité

PDME : Plan de Mobilité Employeur

PDMS : Plan de Mobilité Simplifié

PM2.5 : Particules fines dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres

PM10 : Particules fines dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres

PMR : Personnes à Mobilité Réduite

QPV : Quartier Politique de la Ville

RD : Route Départementale

SCoT : Schéma de Cohérence territoriale

Sd'AP : Schéma Directeur d'Accessibilité

SMT AML : Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise

SNBC : Stratégie nationale bas-carbone

SRACE : Schéma régional climat air énergie

TAD : Transport à la demande

TE38 : Territoire d'énergie Isère

► Calendrier des principales actions

ACTIONS :	2021	2022	2023
n°1 : Aménager les espaces publics pour favoriser la marche	—————	Aménager les abo
n°2 : Poursuivre l'aménagement d'itinéraires cyclables continus et sécurisés		▲ Elaborer et mettre en œuvre un Schéma	
n°3 : Favoriser la création de zones de circulation apaisée	—————	Aménager des zones
n°4 : Mener une politique de stationnement pour réguler la place de la voiture		◀—————	Convertir les pl
n°5 : Aménager la voirie pour favoriser les transports en commun	—————	Equiper les princip
n°6 : Favoriser les usages du vélo par une offre de service adaptée			▲ Mettre en pla
n°7 : Faciliter le rabattement vers les gares en modes actifs et collectifs	—————	Améliorer les cheminer Développer les stationnem
n°8 : Favoriser la mobilité solidaire par le partage de la voiture		▲ Mettre en place
n°9 : Développer un réseau de stations de recharge (électrique, GNV, hydrogène)	—————	Développer un réseau de bornes de rec ▲ Mettre en place
n°10 : Améliorer l'attractivité du réseau de bus RUBAN		▲ Restructurer le réseau RUBAN	
n°11 : Faciliter la pratique du vélo au-delà des limites de la CAPI		▲ Créer et diffuser une offre touristique vé
n°12 : Accompagner les actifs du territoire vers une mobilité moins carbonée	—————	Accompagner la mis Favoriser l'aménagement
n°13 : Faciliter les connexions vers les territoires voisins en favorisant le covoiturage		▲ Mettre en place un service de covoiturag ▲ Etudier l'aménage	
n°14 : Faciliter l'intermodalité entre les différents réseaux de transport en commun	—————	Mettre
n°15 : Accompagner le développement du réseau ferroviaire	—————	Conserver les emprises f Défendre le princip
n°16 : Accompagner le secteur du transport et de la logistique	—————	Poursuivre les
n°17 : Faire connaître les offres existantes pour augmenter leur utilisation	—————	Ado
n°18 : Innover pour faciliter les mobilités grâce aux outils numériques	—————	Faire évoluer l'
n°19 : Inclure et soutenir les publics fragiles	—————	Pou Sensibiliser les acteurs techn
n°20 : Renforcer la sécurité dans les transports en commun et les espaces publics	—————	Renforcer l
n°21 : Favoriser une mobilité active des enfants et des jeunes	—————	Favori Aménager le
n°22 : Accompagner les nouvelles façons de travailler et de consommer		◀—————	F F Etudie

Suivi et évaluation

L'élaboration du Plan des Mobilités de la CAPI s'est appuyé sur un important travail de concertation avec les partenaires institutionnels et les associations du territoire. Il est important de faire **perdurer cette dynamique** pour la mise en œuvre des différentes actions prévues dans ce document.

2 comités

par an pour suivre la mise en œuvre et les effets des actions

Pourquoi suivre la mise en œuvre du Plan des Mobilités ?

Les objectifs du suivi de la mise en œuvre du Plan des Mobilités sont les suivants :

- Vérifier la mise en œuvre des actions, garantir leur bonne avancée ;
- Maintenir l'engagement des différents partenaires impliqués dans les actions aux côtés de la CAPI (communes, AOM voisines, département, région, opérateur de réseau de transport...);
- Évaluer les premiers effets des actions menées, partager les données disponibles et renseigner régulièrement des grands indicateurs ;
- Apprécier les adaptations éventuelles, le besoin d'ajustements face aux évolutions, les priorités à se fixer ;
- Faire remonter aux élus de la CAPI les grands éléments de bilan et des propositions d'adaptations ou d'évolutions éventuelles.

Comment assurer ce suivi ?

Deux instances se réunissent régulièrement : un comité technique et un comité de pilotage.

Le **comité technique** se réunit 1 fois par an pour faire état du suivi des actions, des indicateurs et préparer le comité de pilotage. Il est composé :

- Des représentants des **différents services de la CAPI** concernés par la mobilité (plan climat, aménagement, voirie, habitat, insertion et solidarité territoriale...);
- Des représentants des **communes** de la CAPI ;
- Des représentants de la **région Auvergne Rhône Alpes**, du **département** de l'Isère, des **AOM voisines**, du **SMT AML** et du **Pôle Métropolitain** ;
- Des représentants du **réseau RUBAN** et des **opérateurs** des différents services de mobilité présents sur le territoire ;
- Des représentants des **associations locales**.



Crédit : Franck Crispin

Le **comité de pilotage** se réunit 1 fois par an suite à la tenue du comité technique. Sa composition est essentiellement des élus de la CAPI. *Au besoin, des élus d'autres territoires peuvent être invités.*

L'animation de **conférences annuelles des maires** sur le sujet de la mobilité est également l'occasion de faire état de l'avancement du Plan des Mobilités.

Indicateurs généraux :

- Évolution du nombre des flux domicile-travail
- Évolution du trafic automobile (A43 et voiries communautaires)
- Émissions de Gaz à Effet de Serre liées au transport sur le territoire
- Consommation énergétique annuelle du territoire
- Nombre de jours de dépassements des valeurs limites en NO₂ et PM_{2,5}
- Parts modales et flux entre les territoires (sous réserve : données d'une Enquête Ménages)

Indicateurs de suivi par orientation :



Aménager la voirie et les espaces publics pour faciliter les déplacements au quotidien

- Comptages et niveau de satisfaction au sujet de la marche (sous réserve : enquête spécifique)
- Kilomètres d'aménagement cyclable selon leur type
- Places de stationnement vélo (arceaux et sécurisés)
- Déplacements réalisés à vélo et à pied sur les aménagements
- Evolution de la cyclabilité : évolution du Baromètre des villes cyclables par la Fédération des usagers de la Bicyclette
- Kilomètres de zones 30 et de zones de rencontre aménagées
- Vitesse moyenne et V85 dans les zones apaisées
- Nombre et type d'accidents impliquant vélo ou piéton (sous réserve : données Département et DDT)
- Nombre de places de stationnement réservées pour les véhicules à faibles émissions
- Nombre de places de stationnement réservées aux PMR
- Kilomètres de voies dédiées aux transports en commun aménagées
- Nombre d'arrêts de bus avec panneau d'information en temps réel



Développer des offres et des services de mobilités actives, décarbonées et solidaires

- Fréquentation du réseau Ruban et fréquentation des services RUBAN
- Vitesse commerciale des bus et respect des horaires
- Âge du parc, consommation et émissions moyennes des bus, part des véhicules « propres »
- Parts modales en accès aux gares de la CAPI (sous réserve : enquête Région)
- Fréquentation des arrêts Ruban en gare
- Fréquentation des parkings-relais (sous réserve : enquête non disponible)
- Inscrits/usagers du covoiturage dynamique interne à la CAPI
- Nombre d'initiatives de covoiturage et autopartage « entre voisins »
- Nombre de voitures d'autopartage
- Nombre d'événements organisés autour du vélo par type et évaluation du public touché
- Bilans d'utilisation des locations de vélos / VAE (nombre d'abonnés)
- Bilan des aides à l'achat de vélos
- Nombre de bornes de recharge sur le territoire et utilisation (sous réserve : données TE38)

74 %

des indicateurs sont
issus de données in-
ternes à la CAPI ou
aux opérateurs de
transport
(soit 37/51 indicateurs)



Mener une politique de mobilité au-delà des limites administratives de la CAPI

- Nombre de trains par jour (sous réserve : données SNCF)
- Évolution de la fréquentation des gares de la CAPI (sous réserve : données SNCF)
- Nombre d'abonnements multimodaux (sous réserve : données SMT-AML)
- Occupation des parkings de covoiturage (sous réserve : enquête spécifique)
- Inscrits/usagers du covoiturage dynamique
- Kilomètres d'aménagements cyclables vers les territoires voisins
- Nombre d'offres touristiques cyclables
- Nombre de plans de mobilité employeurs / inter-employeurs sur le territoire
- Nombre de kilomètres aménagés pour les modes actifs dans les ZAE
- Nombre de poids-lourds en circulation sur les axes de la CAPI
- Nombre et type d'accidents impliquant un poids-lourd (sous réserve : données Département et DDT)
- Nombre de réunions de sensibilisation / d'information au sujet de la logistique



Accompagner les habitants et acteurs de la CAPI vers une mobilité vertueuse et inclusive

- Nombre de campagnes de communication et événements organisés et estimation du public touché
- Nombre d'articles sur la mobilité dans les journaux locaux
- Nombre de consultations des sites et des applications disponibles (sous réserve : données Région pour les applications régionales)
- Nombre d'appels et de mails traités par les Agence commerciale du réseau RUBAN
- Nombre de personnes bénéficiaires des actions ou dispositifs de mobilité solidaire
- Nombre d'événements de sensibilisation des techniciens sur le sujet précarité / mobilité
- Nombre d'arrêts de bus accessibles pour les PMR
- Nombre d'agressions dans les transports en commun ou les espaces publics (sous réserve : données Police)
- Nombre de campagnes de sensibilisation/communication réalisées sur la sécurité dans les transports en commun
- Nombre d'actions d'accompagnement en direction des scolaires et estimation du public touché
- Nombre de Pédibus / Vélobus
- Nombre de places de stationnement sécurisées et abritées pour les vélos et trottinettes aux abords des écoles
- Nombre d'espaces de coworking sur le territoire
- Evaluation de la fréquentation des espaces de coworking par des télétravailleurs (sous réserve : données des espaces de coworking)



Agence d'**Urbanisme** de l'aire
métropolitaine **lyonnaise**

Tour Part-Dieu, 23^e étage
129 rue Servient
69326 Lyon Cedex 3
Tél. : +33(0)4 81 92 33 00
www.urbalyon.org

La réalisation de ce rapport a été permise par la mutualisation
des moyens engagés par les membres de l'Agence d'urbanisme

CAPI
➤ Communauté
d'Agglomération
Porte de l'Isère

Directeur de publication : Damien Caudron
Référente : Sylvanie Godillon - s.godillon@urbalyon.org
Ce rapport résulte d'un travail associant les métiers
et compétences de l'ensemble du personnel de l'Agence d'urbanisme