

# Schéma directeur vélo Nord-Isère

Présentation du diagnostic - Comité de pilotage du 6 décembre  
2017



**Agence de MOBILITÉ NORD Isère**



**sce**

Aménagement  
& environnement

# Préambule

# Pourquoi développer le vélo ?

La question du déplacement quotidien en vélo est **une solution Transport pertinente et souvent concurrentielle, d'autant plus si elle s'inscrit dans une logique multimodale.**

Pas uniquement réservé au milieu urbain, **le vélo peut également venir compléter un système de déplacements sur des espaces péri-urbains voire ruraux** comme celui du Nord Isère.

## Le développement du vélo est ainsi le moyen :

- **De promouvoir une politique multimodale** sur des déplacements de moyenne distance en s'intégrant comme complément aux réseaux de transport publics et aux nouvelles mobilités
- **De créer des espaces publics de qualité** (optimisation de l'espace consommé par la voiture – ex : place voiture = 8 places vélos)
- **De limiter les nuisances** liées à la congestion automobile :
  - Réduction du bruit
  - Réduction de la pollution atmosphérique
  - Lutte contre le stress et la perte de temps liés aux embouteillages
- **De réduire la dépense transport dans le budget des ménages** (coût moyen annuel d'une voiture d'environ 5 000€ hors stationnement, contre 250€ pour le vélo !)
- **De faire faire des économies aux collectivités** (des coûts d'investissement limités, d'autant plus s'ils s'intègrent à des projets d'aménagement)
- Simple et peu coûteux de se déplacer
- **D'entretenir sa santé** et garder la forme
- **De développer l'économie locale** (le vélo favorise la productivité et permet des économies d'échelle aux employeurs)
- **De sécuriser les déplacements** : le vélo est « globalement » de plus en plus sûr :
  - Grâce aux infrastructures qui se développent,
  - Toutes les études montrent que l'augmentation de la population cycliste dans la circulation routière a des effets bénéfiques sur la sécurité. Tout simplement parce que plus la présence des cyclistes est importante, plus les automobilistes sont incités à lever le pied,
  - En France, le nombre de victimes cyclistes a baissé de 30% entre 2000 et 2005, à comparer à une baisse de 15% pour l'ensemble des modes et ce alors que la pratique du vélo est en hausse.

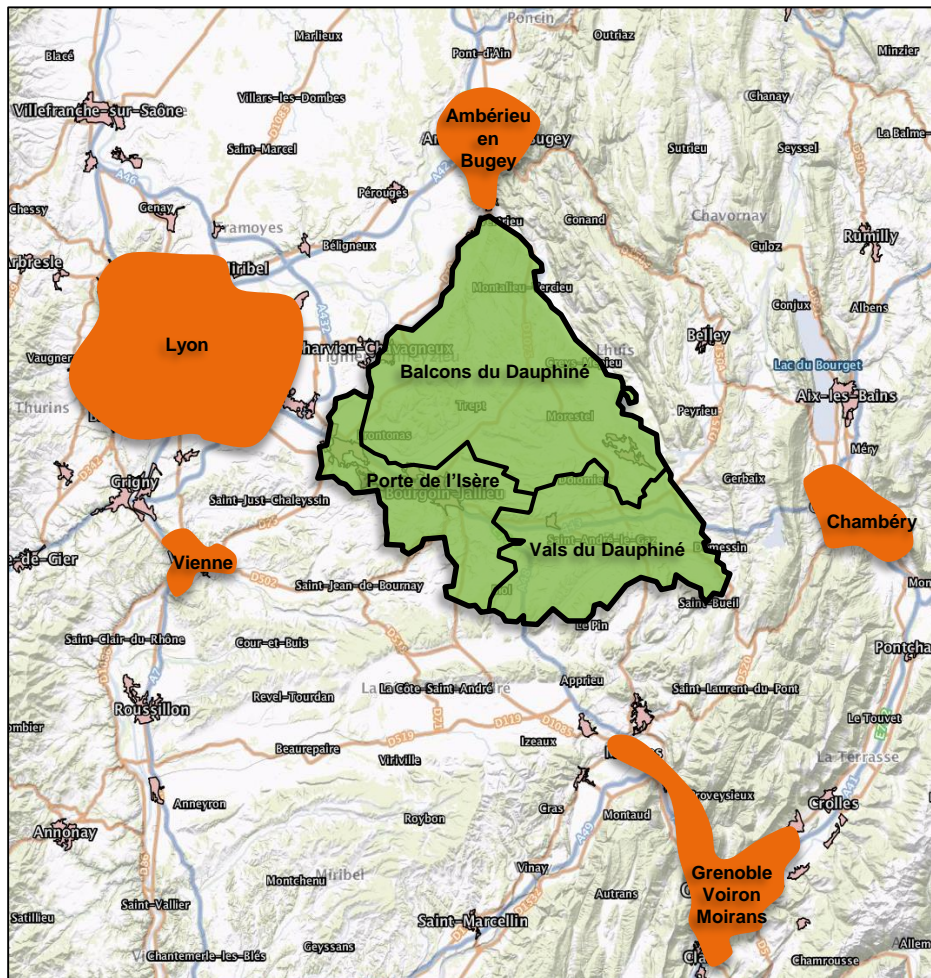
## Un territoire dynamique au carrefour de polarités urbaines majeures

- Situé au Nord du département de l'Isère,
- L'un des principaux territoires porteurs de développement en Auvergne Rhône-Alpes, avec sa proximité aux grandes métropoles, la présence de nombreuses infrastructures de transport et une topographie favorable au développement,
- Un territoire à la densité hétérogène où la part modale illustre une importante dépendance à l'usage de la voiture particulière,
- De nombreuses études visant à développer une offre d'écomobilité ont été réalisées à différentes échelles mais sans réelle coordination territoriale.

→ **Nécessité de créer une logique de territoire propice au développement d'une offre vélo maillée aux grandes infrastructures existantes et programmées.**

### Données INSEE (2014) :

- Population du périmètre d'étude :
    - CAPI : 103 529 habitants
    - CC Balcons du Dauphiné : 74 273 habitants
    - CC Vals du Dauphiné : 61 162 habitants
- **Total** : 238 964 habitants répartis sur 106 communes



# Méthodologie poursuivie pour le diagnostic

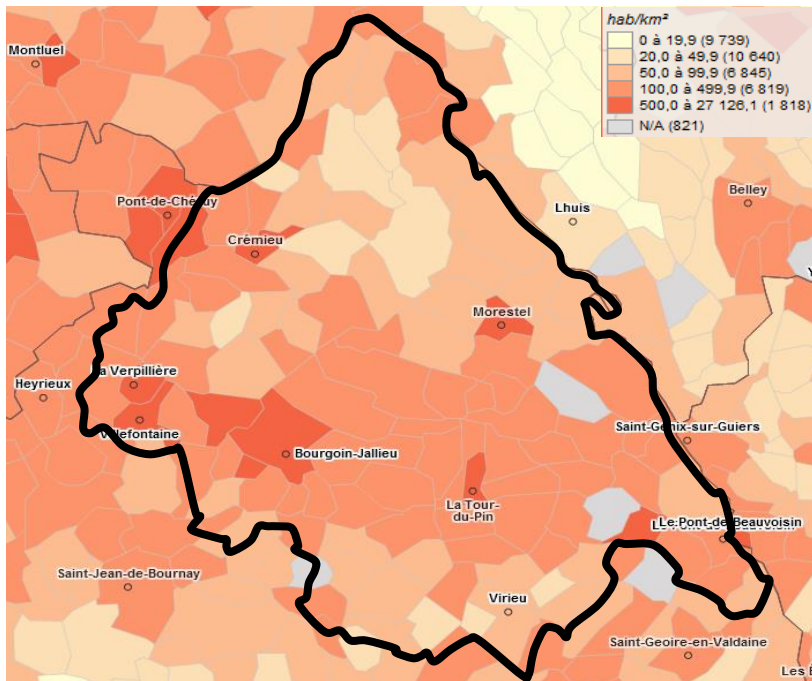
- Un recueil de données se basant sur les informations suivantes :
  - CAPI : PDU et schéma directeur vélo,
  - Schéma vélo de l'ex CC des Vallons de la Tour,
  - Schéma vélo du Département de l'Isère,
  - EMD 2015 de l'aire métropolitaine lyonnaise,
  - Schéma régional Véloroute et voies vertes,
  - PLUI des CC des Vals du Dauphiné et de la Vallée de l'Hien,
  - SCOT du Nord-Isère,
  - SCOT de la Boucle du Rhône,
  - Le Grand Projet Rhône-Alpes (GPRA),
  - Les données relatives au tourisme (caractéristiques, orientations, pratiques de mobilité,...),
  - Les plans des réseaux de transports publics,
  - La liste des points d'arrêt bus / gare TER disposant de stationnement vélo,
  - Les données d'accidentologie relatives à la pratique du vélo sur le territoire.
  
- Plusieurs entretiens avec les acteurs du territoire :
  - Région,
  - SCOT Nord Isère,
  - SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné,
  - Département de l'Isère,
  - EPCI : CAPI; CC des Balcons du Dauphiné, CC des Vals du Dauphiné,
  - Communes : Villefontaine, l'Isle d'Abeau, Bourgoin-Jallieu, La Verpillière,
  - Associations : Association APIE Osez l'Vélo, Autour, Fédération Française de Cyclo Tourisme.
  
- Un comité technique pour présenter le diagnostic et partager les informations sur l'état des lieux et les projets, le 15 novembre 2017

## 2. Caractéristiques territoriales

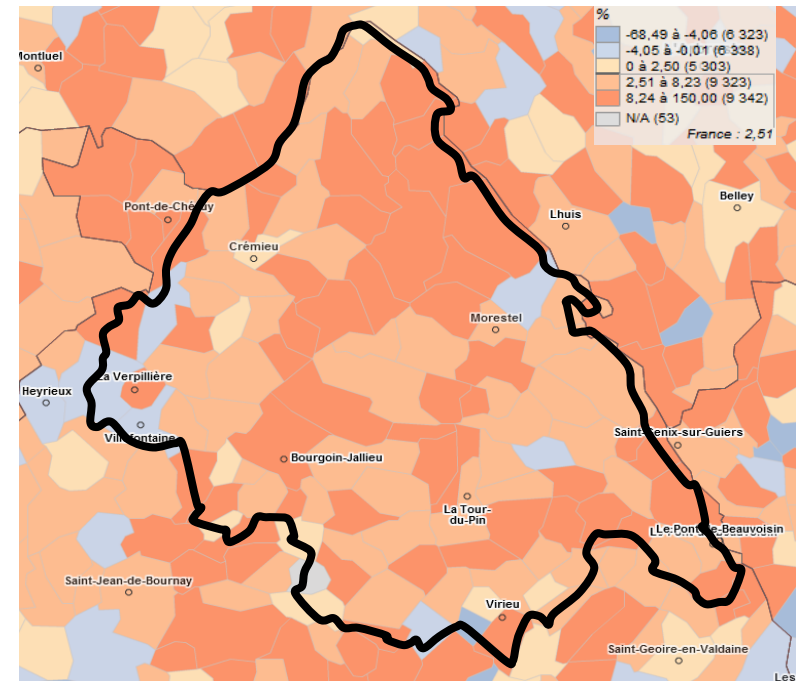
# Caractéristiques territoriales

## Tendances démographiques et densité de population

- Le territoire se compose de 3 intercommunalités (CAPI, CC Balcons du Dauphiné, CC Vals du Dauphiné) et regroupe 106 communes au nord du département de l'Isère.
- Communes les plus peuplées (INSEE 2017) : Bourgoin-Jallieu : 28 100 habitants - Villefontaine : 18 800 habitants – L'Isle d'Abeau : 16 400 habitants - La Tour du Pin : 8 200 habitants - Les Avenières Veyrins-Thuellin : 7 700 habitants - La Verpillière : 6 900 habitants – Tignieu-Jamezieu : 6 800 habitants - Les Abrets en Dauphiné : 6 600 habitants - Saint Quentin Fallavier : 6 000 habitants - Pont de Chéry : 5 400 habitants – Morestel : 4 400 habitants — Ruy : 3 800 habitants – Saint Chef : 3 700 habitants - Saint-Clair-de-la-Tour : 3 500 habitants - Crémieu : 3 400 habitants – Montalieu-Vercieu : 3 400 habitants - Dolomieu : 3 100 habitants



Densité de population, 2014 (Source : Géoclip)



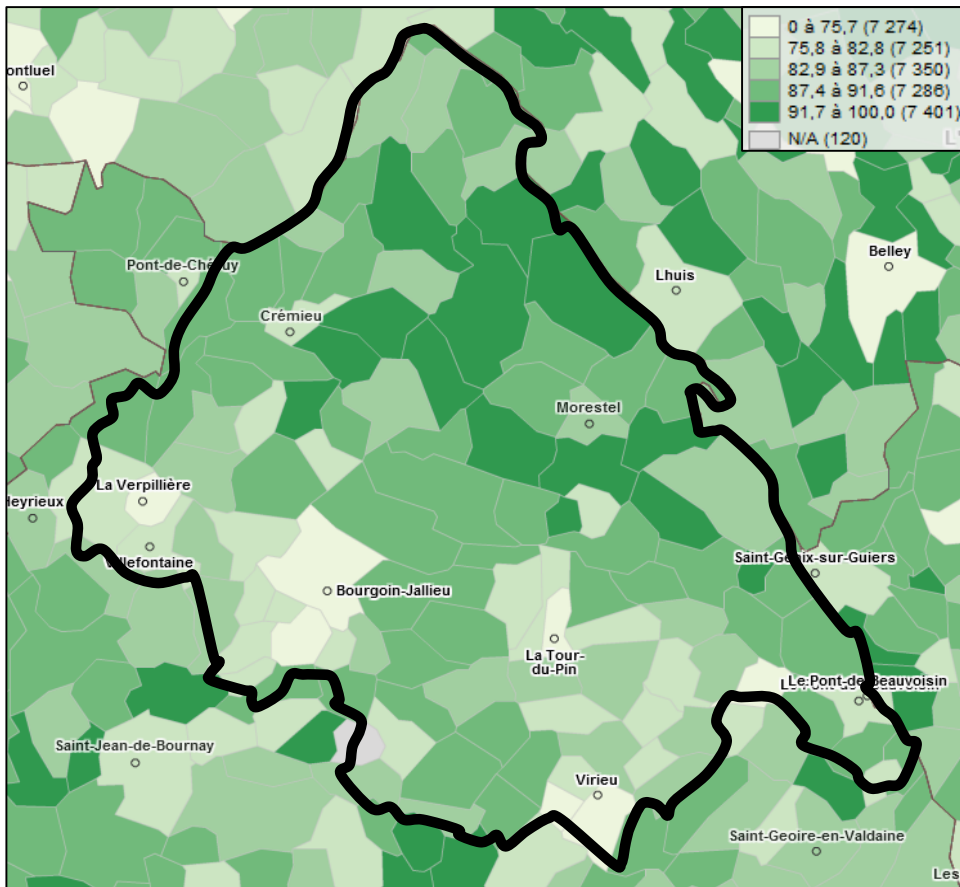
Taux d'évolution de la population (Source : Géoclip)

Des densités de population plus fortes dans les communes de Pont de Chéry, Crémieu, Morestel, La Verpillière, Villefontaine, Bourgoin Jallieu, La Tour du Pin

Une tendance démographique à la hausse, et donc des déplacements quotidiens qui s'accroîtront également

# Caractéristiques territoriales

## Structure des déplacements



Part de population active utilisant la voiture (Source : Géoclip)

- **3,6 déplacements par habitant et par jour dont 2,5 en voiture**
  - 71% des conducteurs sont seuls à bord et 5% covoitent
  - 8% des habitants se déplacent au moins 2 fois par semaine à vélo (hors week-end)
- **Part des déplacements internes au secteur : 80%**
  - Distance moyenne quotidienne : 33 kms
  - Part des déplacements pendulaires de proximité
    - < 3 kms : 51%
    - < 5 kms : 76% (chiffres de 2006)
- **Part des ménages motorisés : 94%**
  - Nombre de voitures par ménage : 1,62
  - Part des ménages ayant 2 voitures ou plus : 56%
  - Part de ménages sans voiture : 6%
- La plupart des communes du territoire se caractérisent par des parts modales Voiture > 75% dans les déplacements pendulaires
  - Part modale voiture : 69%
  - Part modale marche : 22,5%
  - Part modale vélo : 1%
  - Part modale TC : 6%

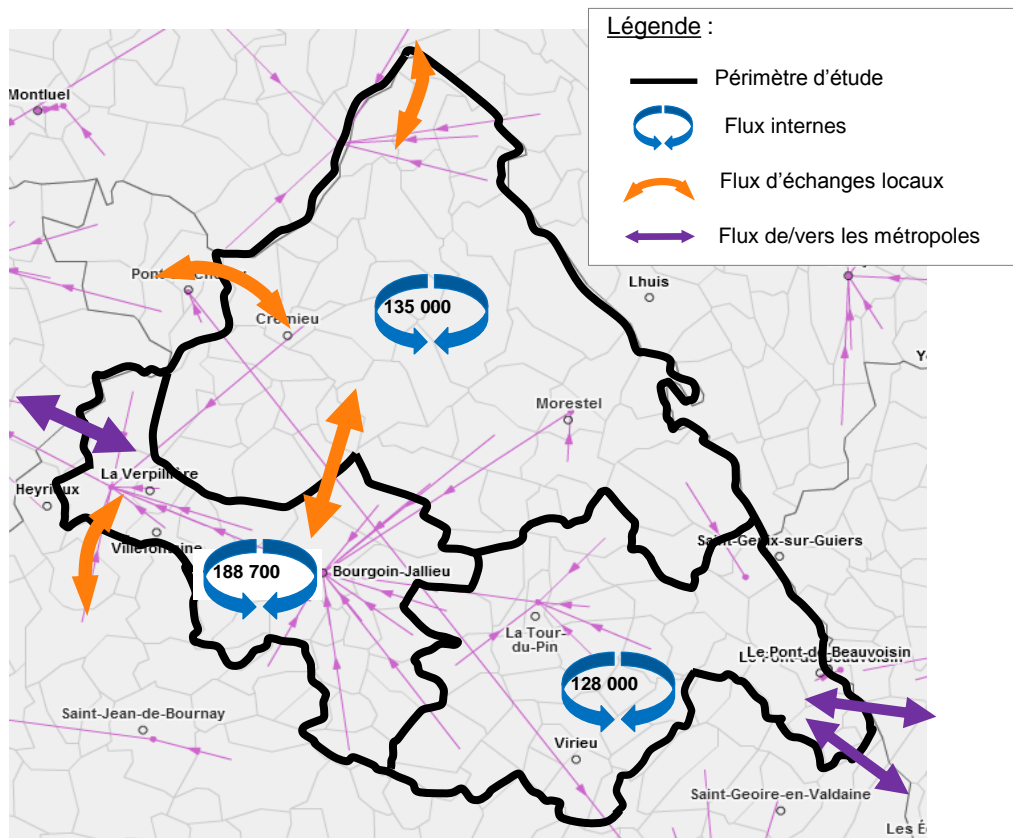
→ Un territoire péri-urbain à rural qui peut expliquer la prédominance de l'usage de l'automobile dans les déplacements du quotidien

→ Des chiffres qui rejoignent ceux de l'aire métropolitaine lyonnaise hors métropole



# Caractéristiques territoriales

## Principales migrations domicile-travail

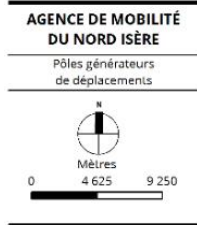
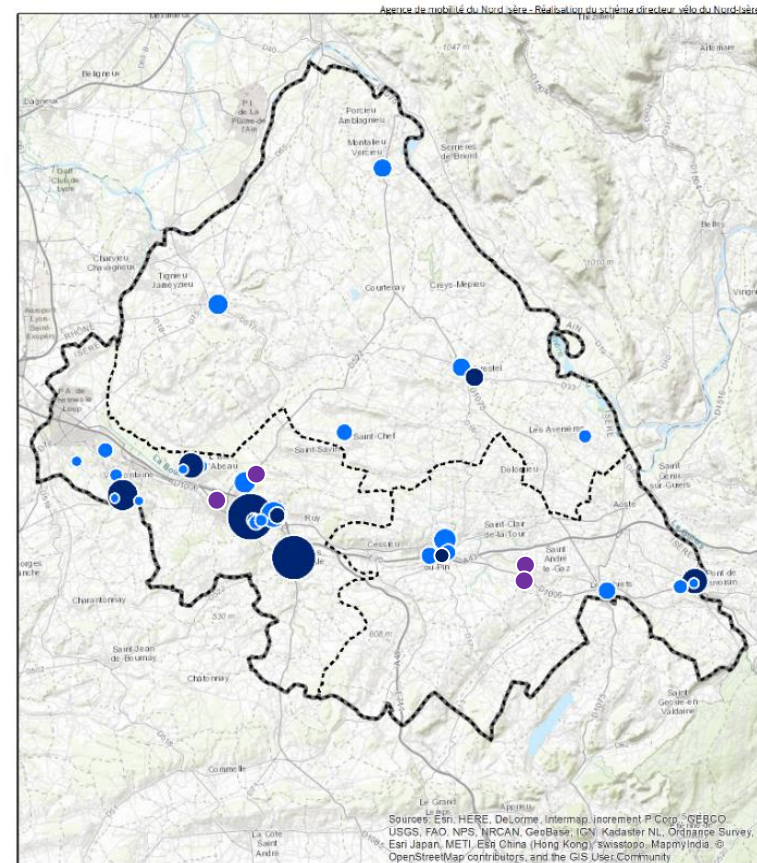
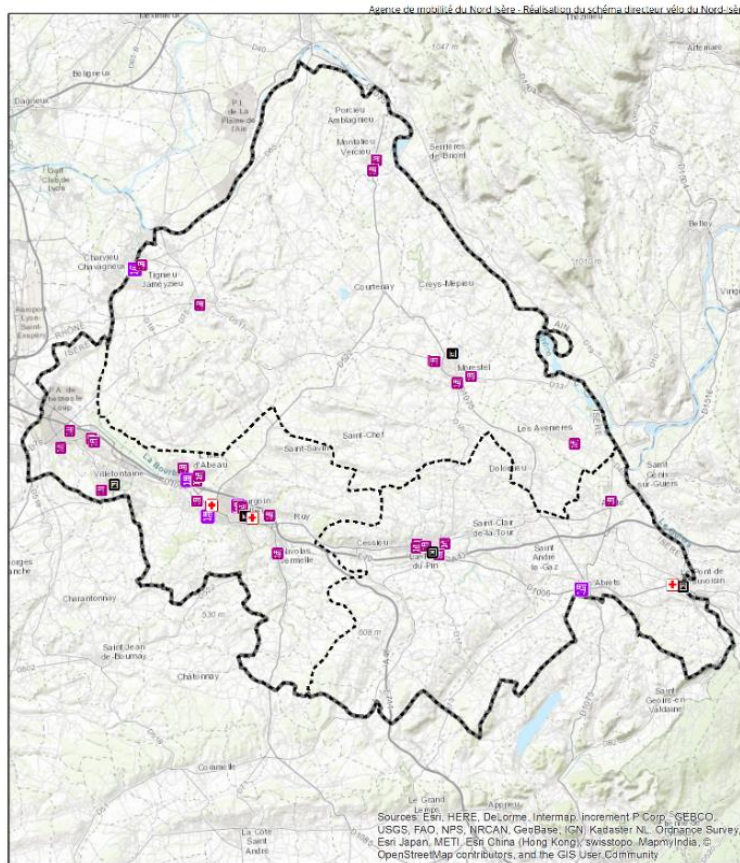


Déplacements principaux domicile-travail, 2013 (Source : Géoclip)

- Une forte prédominance des déplacements pendulaires (emplois et études) sur l'axe La Verpillière – L'Isle-d'Abeau – Villefontaine – Bourgoin-Jallieu - La Tour du Pin,
- Plus de 18 000 déplacements/jour entre le territoire des Balcons du Dauphiné et celui de la CAPI, principalement concentrés vers Bourgoin-Jallieu,
- Près de 11 000 déplacements/jour entre le secteur de Pont de Chéry / Charvieu-Chavagneux et l'Ouest des Balcons du Dauphiné,
- A l'échelle du périmètre d'étude, un important trafic d'échange s'organise entre les communes de la CAPI,
- En dehors de l'attractivité économique de la métropole de Lyon et de l'axe La Verpillière – La Tour du Pin, le Nord Isère s'organise en pôle d'attractivités polycentriques secondaires autour des communes de Crémieu, Morestel et Pont de Beauvoisin,
- Des déplacements vers les pôles de Grenoble et de Chambéry minoritaires.

# Caractéristiques territoriales

## Identification des principaux équipements générateurs de déplacements à vélo



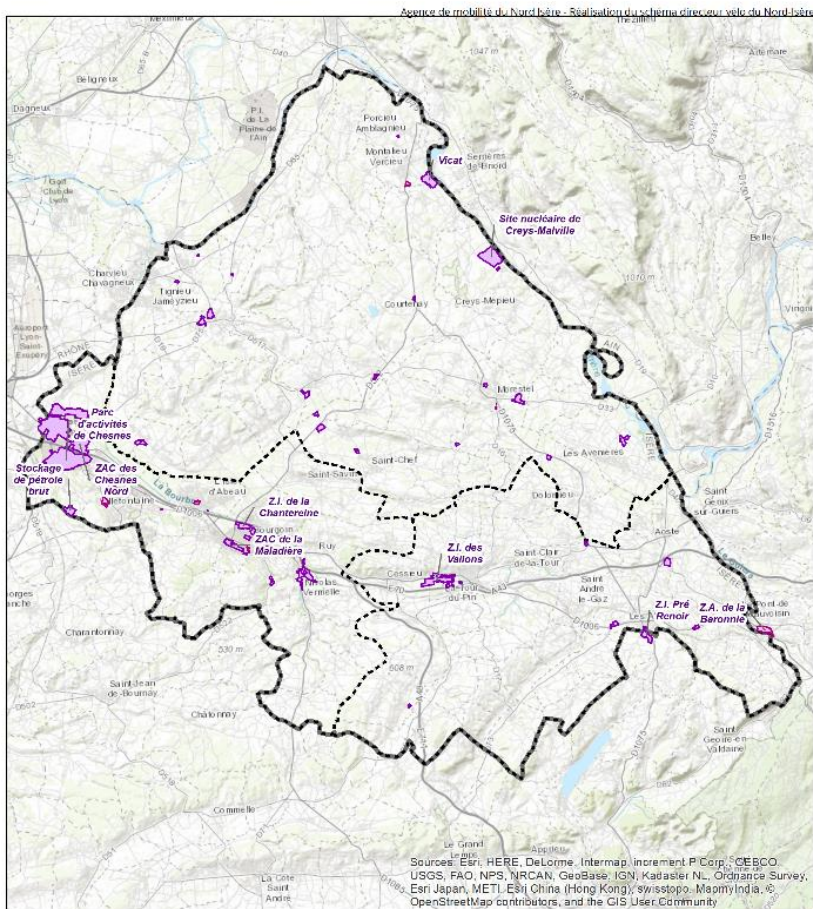
- Principaux équipements**
- Hypermarché
  - Supermarché
  - Cinéma
  - Equipement de santé (Urgence, maternité)
  - Limite EPCI
  - Territoire d'étude

- Etablissement scolaire**
- Lycée
  - Collège
  - Maison Familiale Rurale
  - Limite EPCI
  - Territoire d'étude

- Nombre d'élèves en 2015**
- 100
  - 350
  - 500
  - 750
  - 1000
  - 1500

# Caractéristiques territoriales

## Identification des principaux équipements générateurs de déplacements à vélo



AGENCE DE MOBILITÉ  
DU NORD ISÈRE

Pôles générateurs  
de déplacements



Mètres  
0 4 625 9 250

### Zones d'Activité Economique

- Zone industrielle
- Zone commerciale
- Limite EPCI
- Territoire d'étude

Schéma Directeur Vélo du Nord Isère - Diagnostic

### Zoom CAPI :

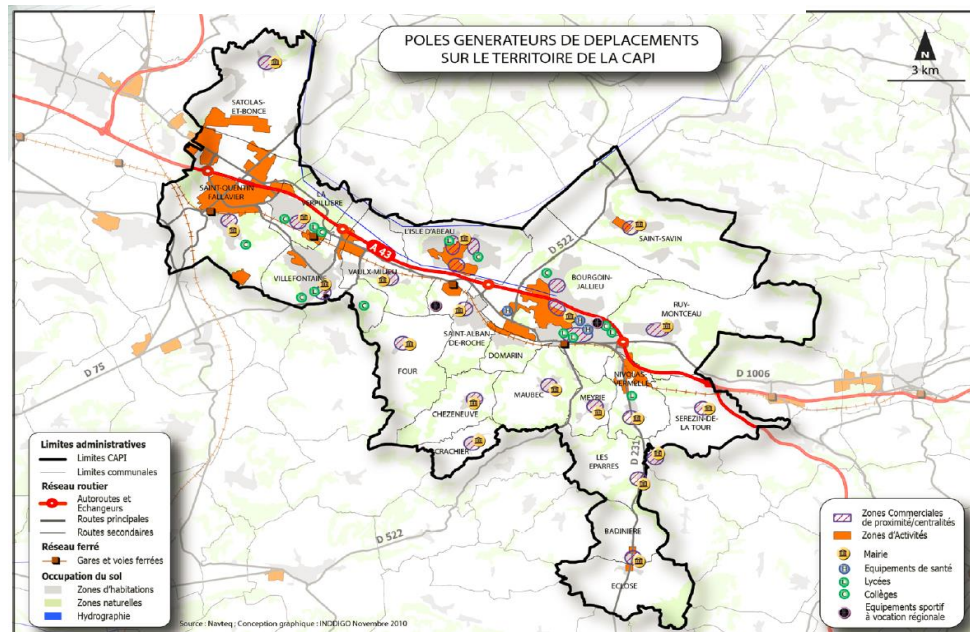


Schéma directeur vélo CAPI, Juin 2011

- De nombreux équipements et donc une forte attractivité à Bourgoin-Jallieu, La Verpillière, Villefontaine, La Tour-du-Pin
- En limite de territoire, une attractivité affirmée du secteur de Pont-de-Cheruy

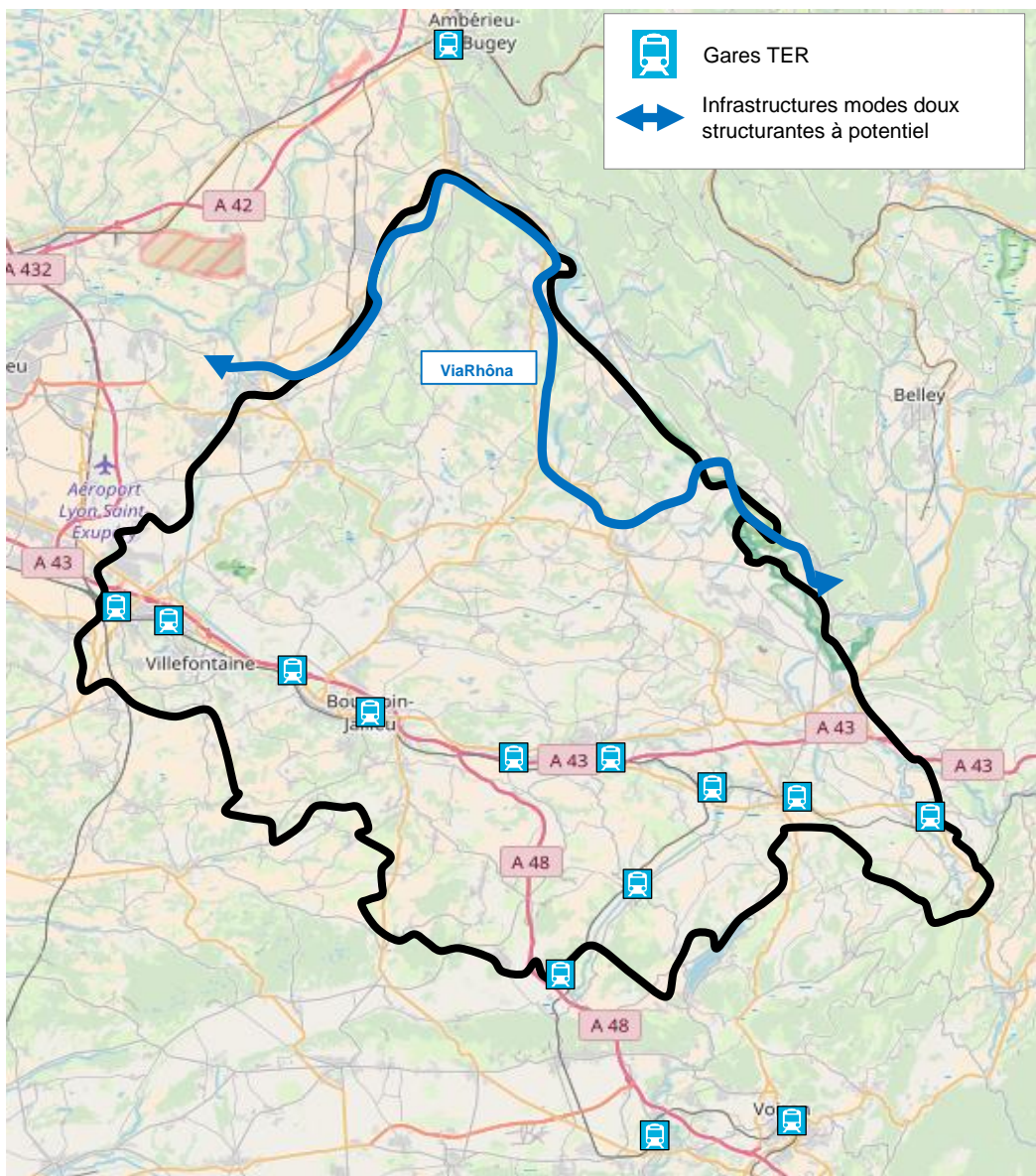


**sce**

Aménagement  
& environnement

# Caractéristiques territoriales

Identification des principaux équipements générateurs de déplacements à vélo



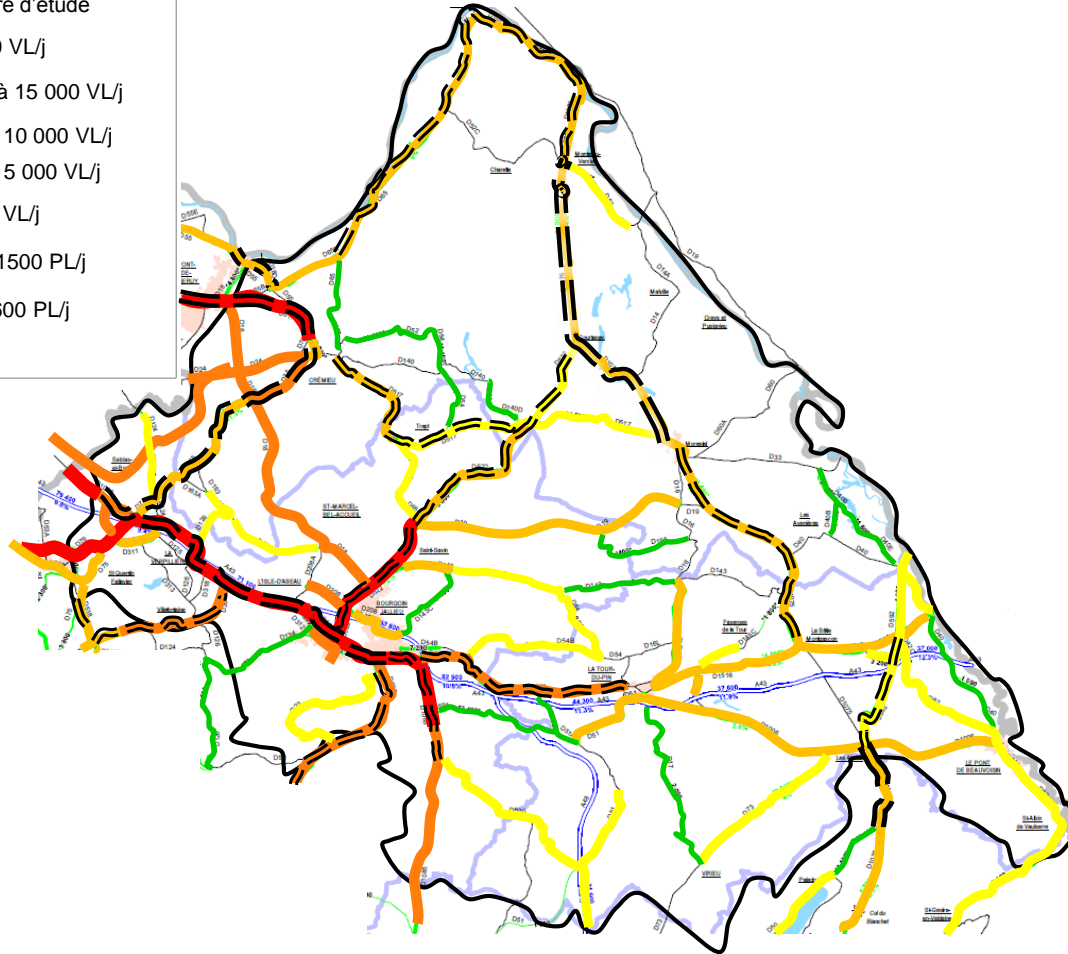
- L'attractivité actuelle et l'attractivité potentielle vélo est bien réelle sur le territoire et en frange (gare d'Ambérieu au Nord, de Rives et de Voiron au Sud)
- Il y a là un fort enjeu et un enjeu important de développer l'usage du vélo

# Réseau viaire et principaux flux routiers



## Légende :

- Périmètre d'étude
- >15 000 VL/j
- 10 000 à 15 000 VL/j
- 5 000 à 10 000 VL/j
- 2 500 à 5 000 VL/j
- < 2 500 VL/j
- == 600 à 1500 PL/j
- === 300 à 600 PL/j

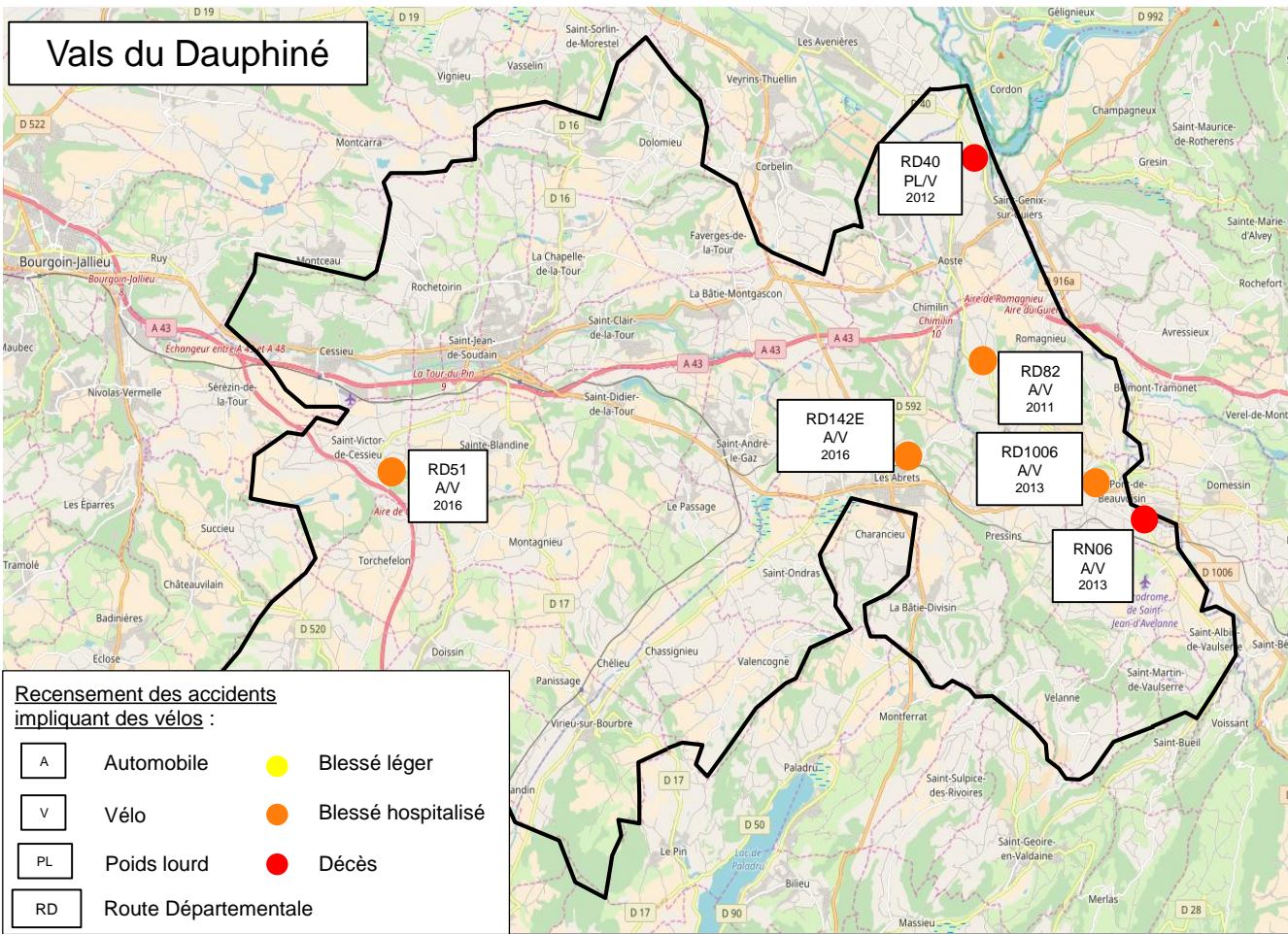


Trafic moyen journalier annuel Isère du réseau départemental - 2016

- Un trafic routier particulièrement dense sur les axes du corridor Est – Ouest entre St Quentin Fallavier et La Tour du Pin.
- La RD 1006 supporte par section jusqu'à 30 000 véhicules / jour.
- Les RD75 (St Quentin – Crémieu – Charvieu), RD1085 (Bourgoin – Moirans) et RD18 (Bourgoin – Charvieu) portent un trafic important du fait de leurs fonctions d'échange et de transit.
- Les autres axes se caractérisent par des flux quotidiens hétérogènes en fonction de leurs fonctions et peuvent être très peu fréquentés.
- Les principaux flux de poids lourds suivent la tendance des axes ayant un trafic routier important, avec un focus particuliers concernant 2 axes ayant un part de poids lourds importante :
  - La RD 1075 (Montalieu-Vercieu – Morestel) > transit A46/A43
  - La RD75 (Chamagnieu – Saint Quentin Fallavier) > proximité du parc de Chesnes

**Des axes qui nécessiteraient des aménagements d'infrastructure vélo sécurisés et séparés de la voirie en cas d'absence ou d'inadaptabilité d'itinéraires alternatifs**

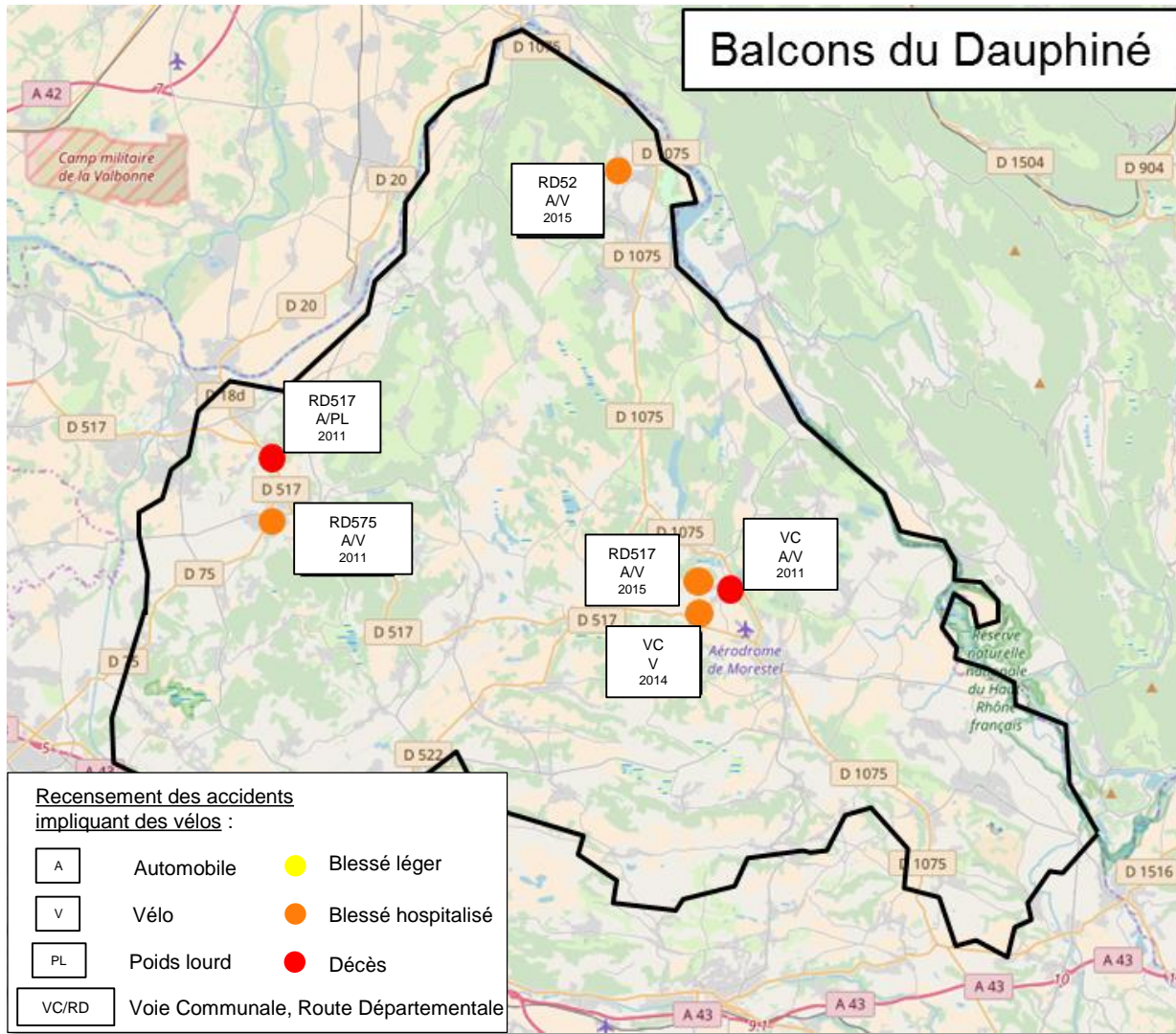
# Analyse de l'accidentologie



Données 2011 - 2016

- Entre 2011 et 2016, 7 accidents dont 2 décès, concentrés sur les routes départementales du secteur Est des Vals du Dauphiné,
- La majorité des accidents ont eu lieu de jour,
- 4 de ces accidents ont eu lieu sur une portion rectiligne sans intersection (baisse de vigilance, mise en situation de danger du cycliste...?),
- Les victimes présentent un profil similaire (plus de 50 ans sauf un enfant de 9 ans). Les deux accidents mortels concernent deux hommes de 72 et 73 ans.

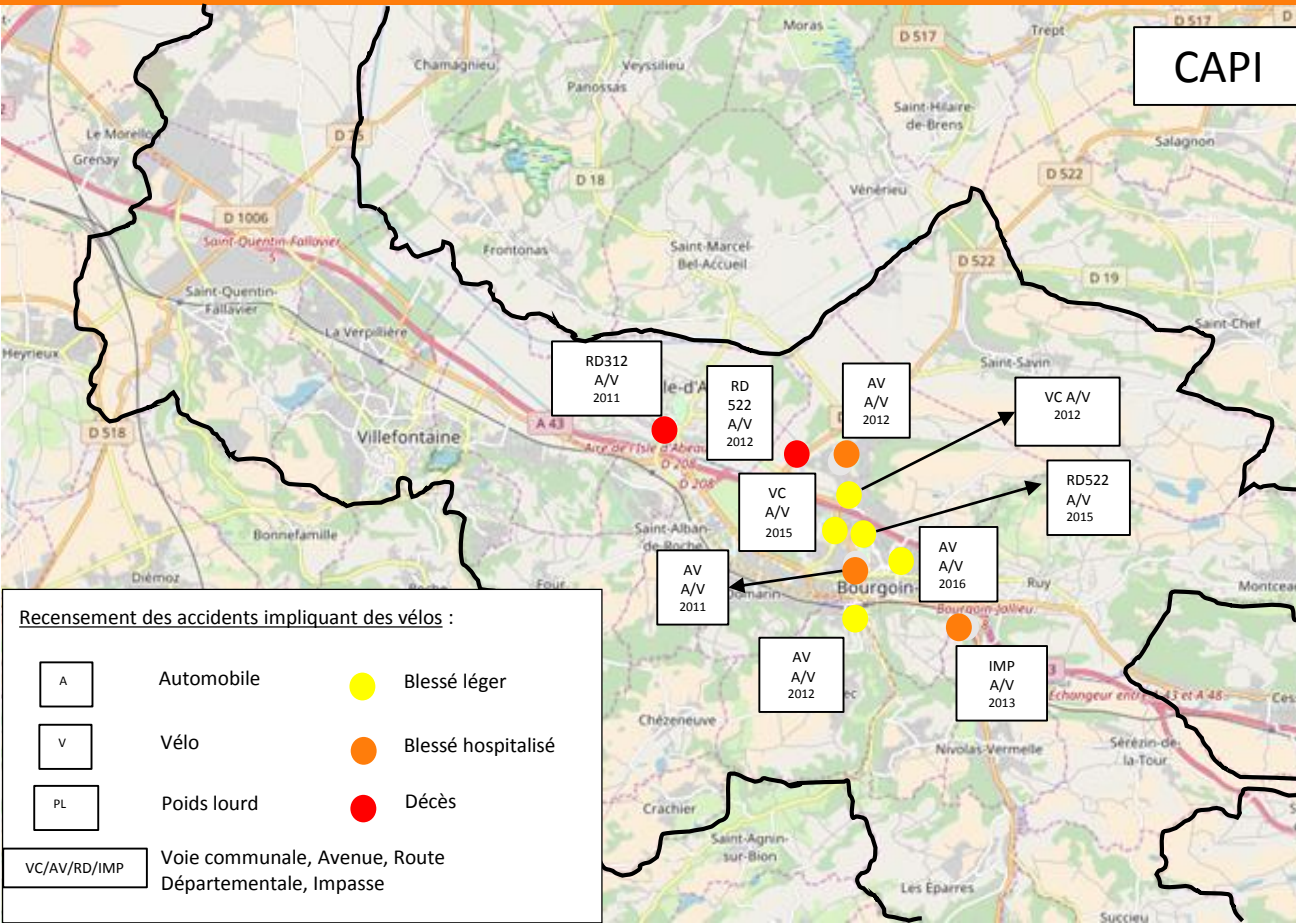
Nb: 1 accident n'a pas pu être répertorié faute de renseignements de localisation suffisants.



- Entre 2011 et 2016, 7 accidents dont 2 décès,
- Tous les accidents ont eu lieu de jour avec une majorité de portion rectiligne sans intersection,
- 5 victimes ont au moins 40 ans et parmi les deux tués, un jeune de 13 ans,
- Un seul accident impliquant un poids lourd, mais ayant pour conséquence un décès.

Nb: 1 accident n'a pas pu être répertorié faute de renseignements de localisation suffisants.

# Analyse de l'accidentologie



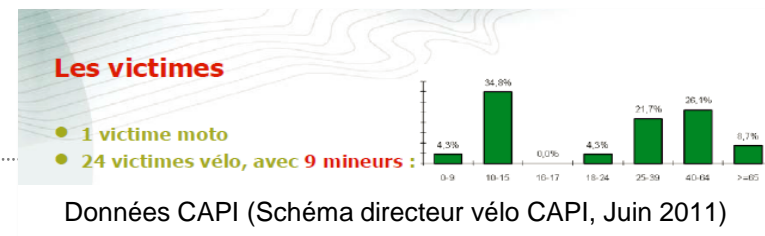
Données 2011 - 2016

CAPI

- Entre 2011 et 2016, 11 accidents dont 2 décès, concentrés sur les agglomérations de Bourgoin-Jallieu et de L'Isle-d'Abeau,
- Contrairement aux deux secteurs précédents, la majorité des accidents ont eu lieu en agglomérations sur des intersections ou des carrefours giratoires souvent synonymes de conflits entre usagers,
- Un peu plus de la moitié des victimes sont d'une classe d'âge allant de 25 à 40 ans, celle-ci étant davantage touchée en agglomération.

A l'échelle de la CAPI (données de 2011), la majorité des victimes en vélo concerne les tranches d'âge les plus utilisatrices de ce mode de déplacements, avec :

- 35% entre 10 et 15 ans
- 22% entre 25 et 39 ans
- 26% entre 40 et 64 ans

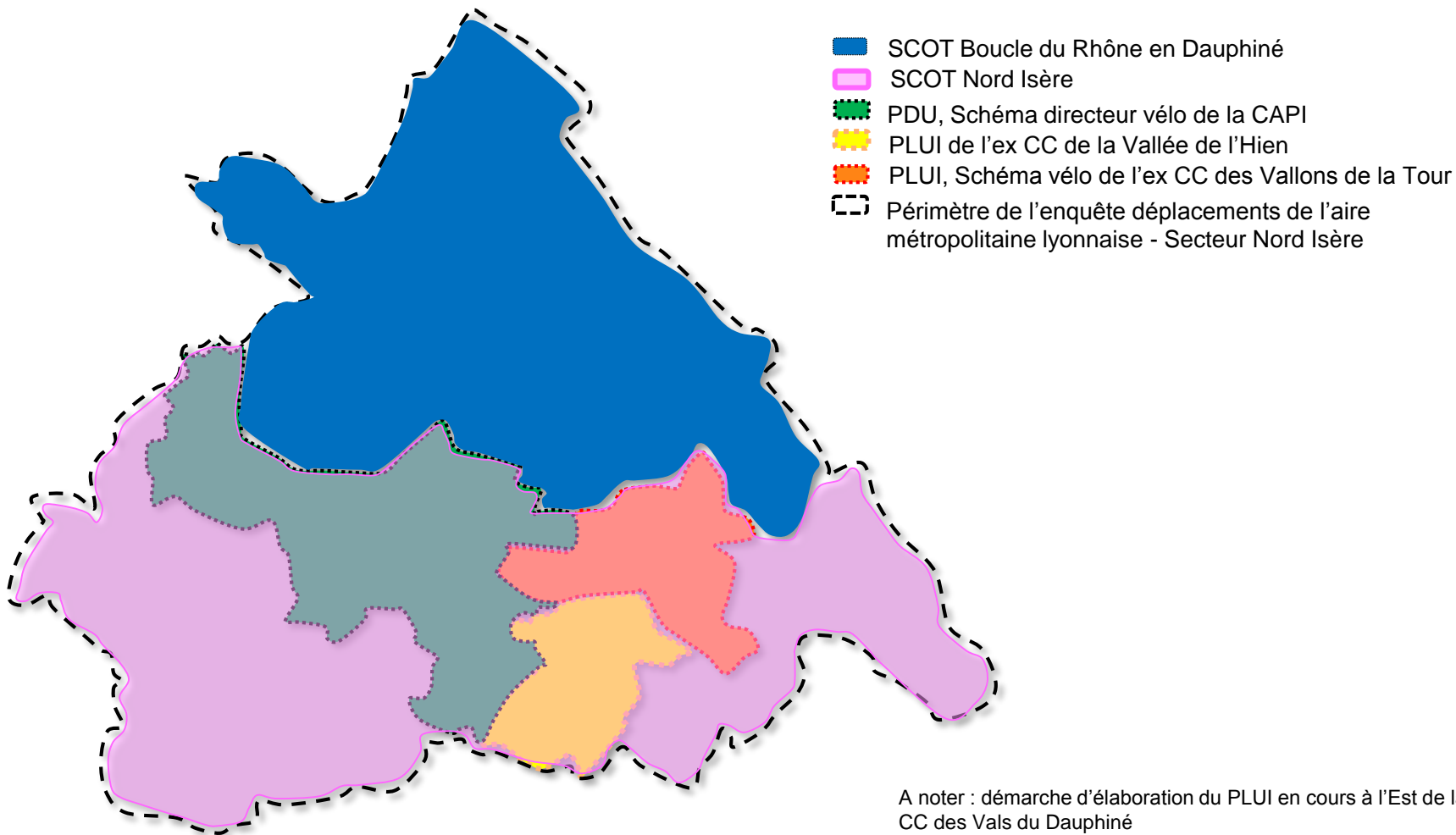




# 3. Etat des lieux des études en cours et des compétences



# Carte localisant les périmètres d'intervention des différentes études qui impactent le périmètre de projet



# Identification des compétences



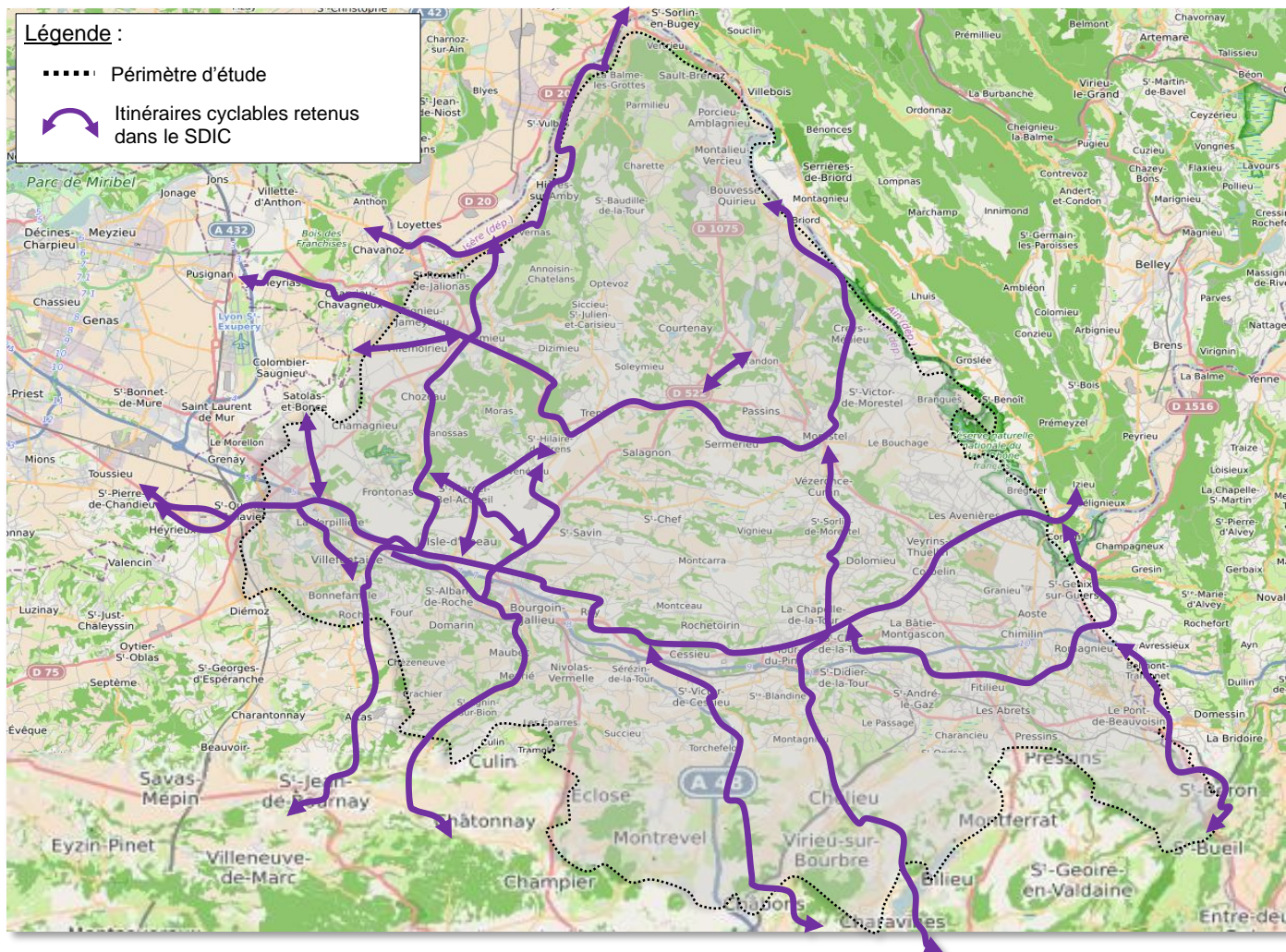
Collectivités	Compétences obligatoires en lien avec le vélo	Compétences facultatives en lien avec le vélo
<b>La région Auvergne – Rhône-Alpes</b>	Aménagement du territoire, Elaboration du schéma régional de l'intermodalité (SRI) et du schéma régional des infrastructures de transport (SRIT) ( <i>loi NOTRe 2015</i> ) Chef de file des politiques d'intermodalité	<b>Pôle d'échanges multimodal</b> et passerelle en gare avec vélo-station et offre de location de vélos, <b>Sensibilisation via notamment le Challenge Mobilité Auvergne – Rhône-Alpes</b>
<b>Le département de l'Isère</b>	<b>Construction et entretien des routes départementales (équipements, voirie, pistes cyclables)</b> , Voirie départementale (qualification des routes express, plan départemental des itinéraires de promenades et des randonnées pédestres et motorisées) ( <i>loi du 13 août 2004</i> ), Elaboration d'un schéma départemental d'amélioration de l'accessibilité des services ( <i>loi NOTRe 2015</i> )	Promotion de la pratique du vélo au sein des collèges (via l'Agence de Mobilité Nord Isère) Création de boucles cyclo-touristiques comprenant la réalisation du jalonnement adapté
<b>Le pôle métropolitain réunissant le Grand Lyon, Saint-Etienne Métropole, la CAPI et la CA du Pays Viennois</b>	Améliorer et rendre plus cohérente et attractive l'offre de mobilité et de déplacements dans la métropole : développement des infrastructures et des services de transport ( <i>loi du 16 décembre 2010</i> )	Schéma prospectif de mobilité 2014/2020, Onlymoov (un site internet qui permet le calcul d'itinéraires personnalisés et qui diffuse aux usagers des informations trafic en temps réel sur l'ensemble des modes de transport)
<b>La communauté d'agglomération Porte de l'Isère</b>	Aménagement de l'espace communautaire, Schéma de cohérence territoriale et schéma de secteur, <b>Création et réalisation de zones d'aménagement concerté d'intérêt communautaire</b> ( <i>loi NOTRe</i> ), Représentation du territoire dans les structures partenariales de projet (Région urbaine de Lyon, aéroport St Exupéry), Politique cyclable (depuis 2010)	<b>Création ou aménagement et entretien de voirie d'intérêt communautaire, Création ou aménagement et gestion de parcs de stationnement d'intérêt communautaire</b> ( <i>loi NOTRe</i> ), Lutte contre la pollution de l'air et les nuisances sonores, <b>Aide financière</b> aux établissements publics et privés qui souhaitent s'équiper d'un ou plusieurs <b>VAE</b> de service, <b>Schéma directeur vélo</b> (2011) – révision programmée en 2018, <b>Actions de communication et d'incitation à la pratique du vélo, Stationnements vélos dédiés et sécurisés, Carte des itinéraires cyclables, Guide des aménagements cyclables</b> (2013), Depuis 2014 financement de <b>l'atelier de réparation Osez l'vélo</b>
<b>Les communautés de communes Les Balcons du Dauphiné, Les Vals du Dauphiné</b>	Aménagement de l'espace, Schéma de cohérence territoriale et schéma de secteur, Zones d'aménagement concerté d'intérêt communautaire ( <i>loi NOTRe 2015</i> ) Au 1er janvier 2018, il est prévu que la CC Balcons du Dauphiné restitue la compétence voirie aux communes	<b>Création, aménagement et entretien de la voirie, Participation à la promotion des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle</b>
<b>Les communes</b>	<b>Urbanisme</b> ( <i>lois de décentralisation</i> ), <b>Entretien des voies communales, Mobilité durable</b> ( <i>loi MAPTAM 2014</i> )	

**A NOTER : la loi sur L'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996 a posé comme principe prescriptif la réalisation d'itinéraires cyclables aménagés (pistes, bandes, marquages au sol,...selon le contexte traversé) à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines.**

## 4. Etat des lieux des itinéraires existants / projetés



# Etat des lieux des itinéraires existants/projetés – Le Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables de l'Isère

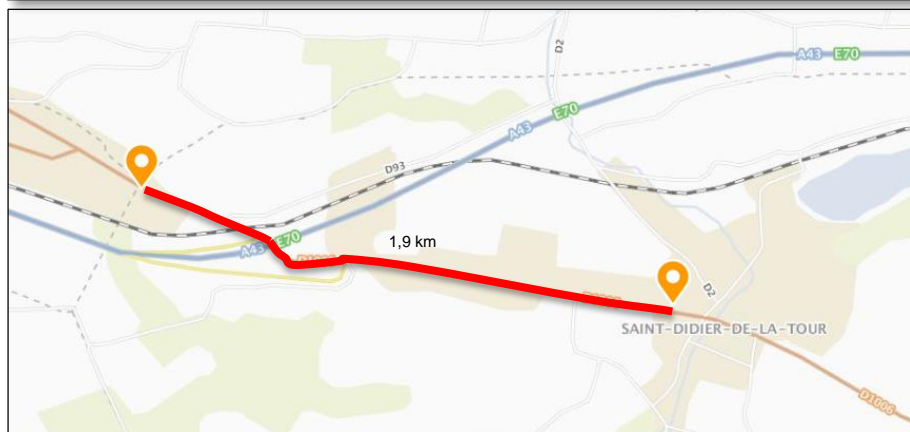
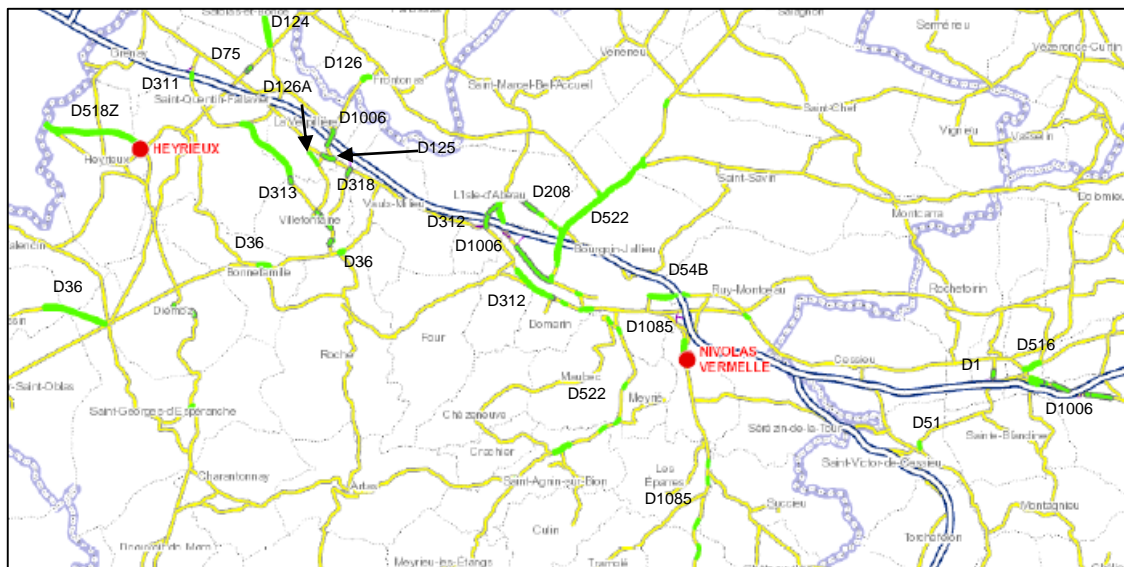


## Principes d'aménagement préconisés :

- Moins de 2 000 véhicules/jour : réalisation d'un simple jalonement,
- De 2 000 à 7 000 véhicules/jour : réalisation de bandes cyclables
- Plus de 7 000 véhicules/jour : recherche d'un itinéraire alternatif si possible ou aménagement en site propre.

**Réactualisation envisagée pour mieux cadrer avec les projets portés localement et accompagner les aménagements structurants comme la ViaRhôna**

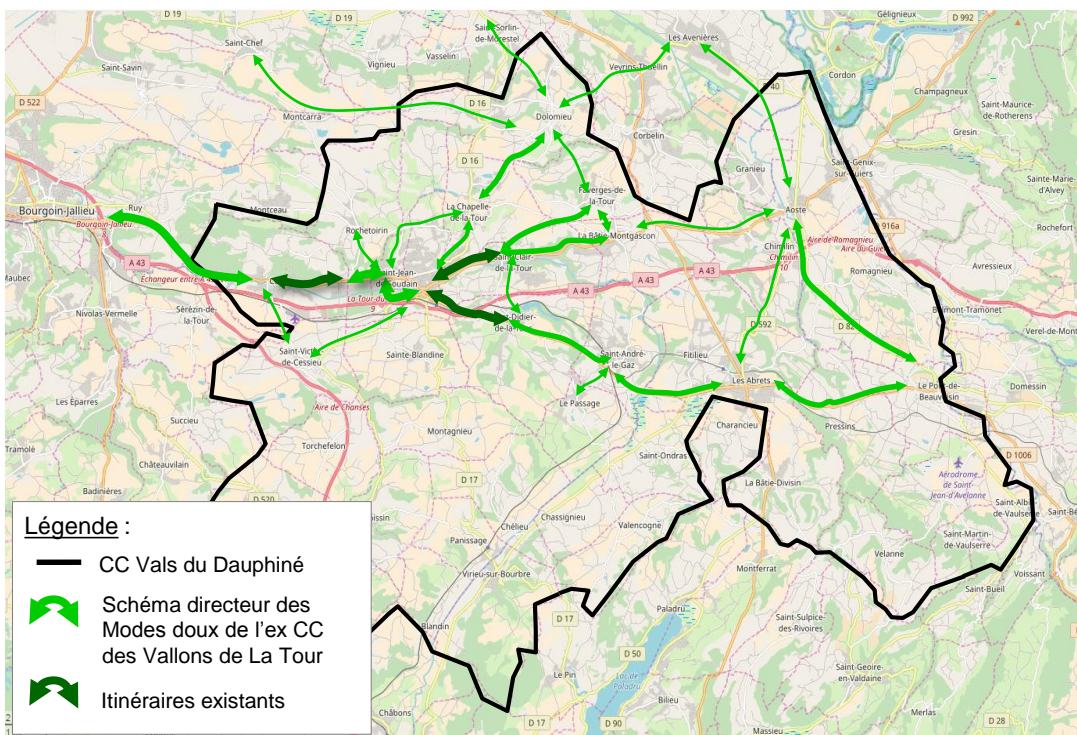
# Etat des lieux des itinéraires existants/projetés – Le Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables de l'Isère – sections aménagées



Aménagement piste cyclable sur la RD1006 entre Cessieu et la Tour du Pin

Aménagement piste cyclable sur la RD1006 entre La Tour du Pin et Saint-Didier-de-la-Tour

# Etat des lieux des itinéraires existants/projetés sur le territoire des Vals du Dauphiné - Schéma vélo de l'ex CC des Vallons de la Tour



## Plusieurs itinéraires livrés ou sont en cours de réalisation :

- Piste cyclable La Tour du Pin – St Didier de la Tour (piste séparée de la route par un muret – longueur de 2 kms – réalisé en 2015)
- Projet de piste cyclable entre le rond-point de Pevrin et le centre bourg de Cessieu réalisé
- Liaison entre Cessieu et Saint-Jean-de-Soudain : piste cyclable sur la RD en cours de réflexion

## D'autres secteurs identifiés comme secteurs de projet :

- Projet de piste cyclable RD1516 entre La Tour du Pin et Saint-Clair de la Tour (réalisation court terme)

## Plusieurs contre-sens cyclables en centre-ville de la Tour du Pin (rue Jean Jaurès/Gambetta - av. de la gare - rue de l'Hôtel de ville,...)

## Plusieurs connexions identifiées :

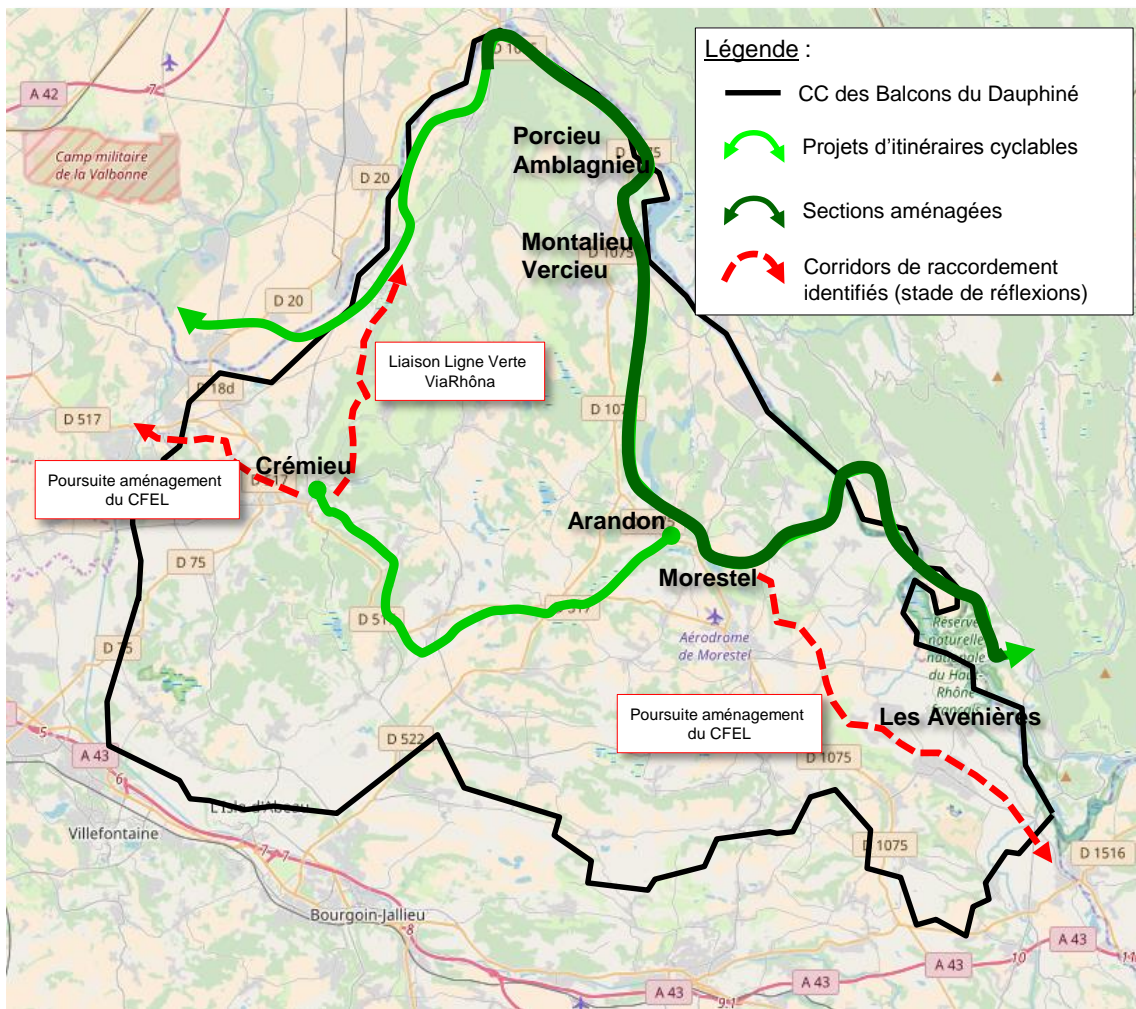
- Dolomieu – St Chef
- Dolomieu – Morestel
- Dolomieu – Les Avenières
- Aoste – Les Avenières

## Enjeu de maillage de la zone d'activités des Vallons avec le centre-ville et la gare TER de la Tour du Pin

## Objectif de poursuite de la voie verte de la Bourbre (PLUI ex-cc Vallons de la Tour)

## Développement en cours de densification mais déséquilibré avec une large zone sud du territoire qui ne dispose pas de projets d'aménagement d'itinéraires cycles

# Etat des lieux des itinéraires existants/projetés sur le territoire des Balcons du Dauphiné



**Pas de document de planification visant à développer un maillage vélo sur son territoire.**

## Des projets d'envergure supra communautaire :

- La ViaRhôna Léman – Lyon
- La ligne verte Crémieu – Arandon sur l'ex CFEL : voie verte partagée de 18 km (démarrage des travaux en 2018)
- Des réflexions pour le futur (poursuite des aménagements de l'axe CFEL, raccordement à la ViaRhôna)

**Plusieurs axes disposent d'aménagements en pistes cyclables**, notamment à Tignieu-Jamezyieu (rue des Ardennes, rue du Bourbre, rue de Bourgoin, rue de l'Eglise, route de Crémieu, chemin de Pan Perdu, rue des 4 Buissons). **Ces aménagements ne sont néanmoins pas maillés entre eux.**

A noter que l'aménagement des zones d'activité de compétence communautaire intègrent la réalisation d'aménagements cyclables.

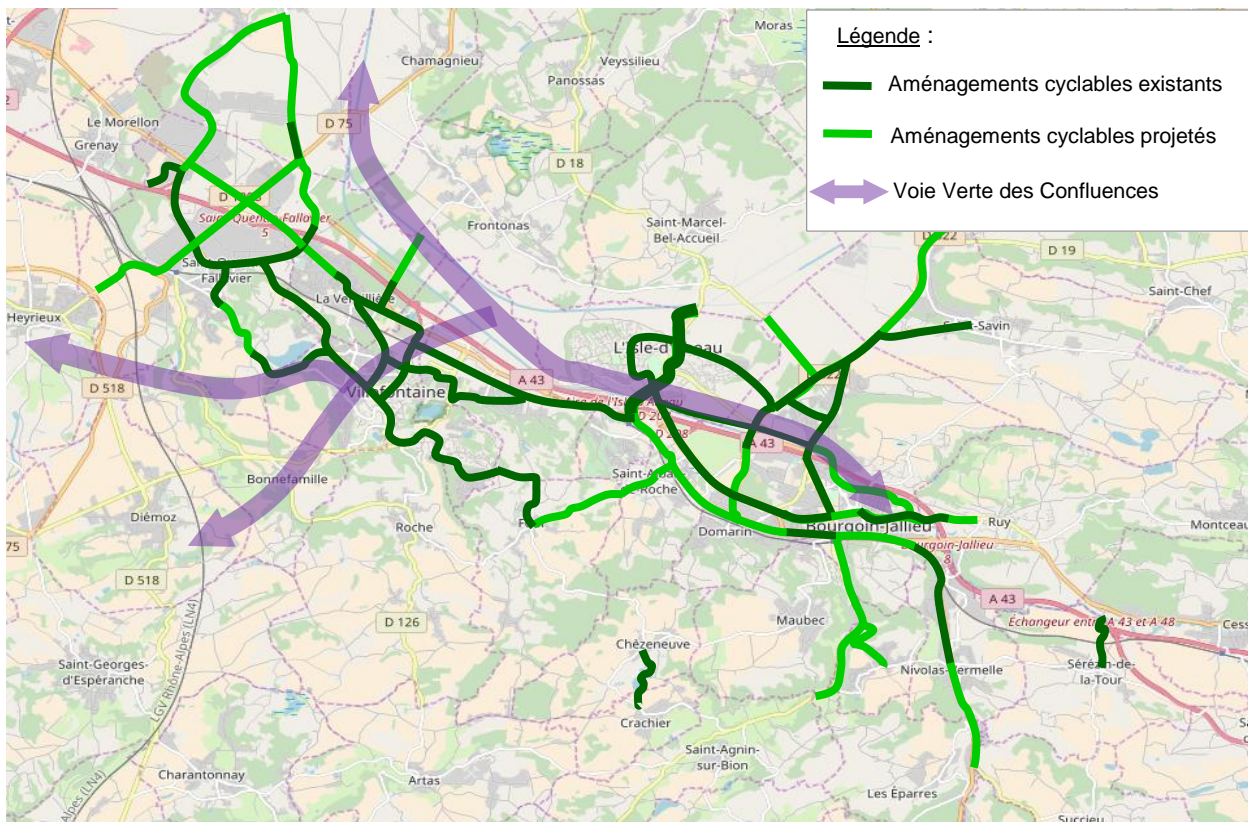
**Un territoire très peu maillé constitué de contextes urbains divers, avec notamment des ensembles lisibles et propices à la pratique cycle autour des pôles urbains de Montalieu-Vercieu / Porcieu-Amblagnieu, Tignieu-Jamezyieu, Saint Chef, Morestel ou encore Crémieu)**

## Développements cibles :

- **Maillage vélo à l'intérieur des pôles urbains puis connexions entre ces pôles.**



# Etat des lieux des itinéraires existants/projetés sur le territoire Porte de l'Isère



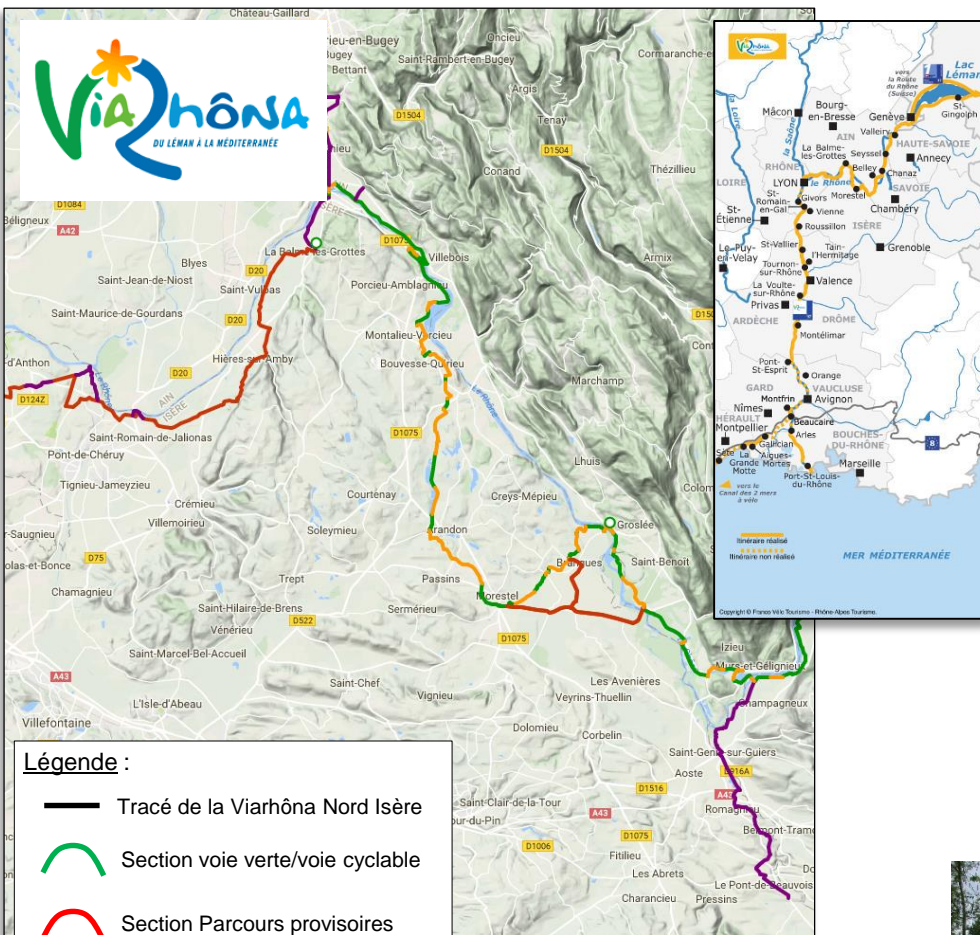
- **Maillage du territoire structuré en Est – Ouest,**
- Environ **40 km** d'aménagements cyclables réalisés,
- **Voie verte de la Bourbre :**
  - 3,8 kms de voie verte partagée inaugurée en mai 2017 entre l'Isle-d'Abeau et Bourgoin centre,
  - 3m de largeur en stabilisé,
  - Comptages (CAPI 2017) : 40 usagers/jour en février (itinéraire en cours d'aménagement) et jusqu'à 160 usagers/jour en août.
- **Secteurs à mailler en priorité :**
  - **Extension de la voie verte** de la Bourbre vers la Tour du Pin à l'Est,
  - **Liaison gare de l'Isle d'Abeau – Médipôle** (itinéraire cyclable mais aménagements à réaliser)
  - **Développer les cheminements vélo** autour de la gare de Bourgoin-Jallieu

**Voie Verte des Confluences** : projet d'itinéraire cyclable continu sur le territoire des agglomérations qui forment le Pôle métropolitain. Le tracé doit suivre les cours d'eau des territoires traversés.

A terme, création d'un réseau cyclable de 270 kms dont 37 km sur le territoire de la CAPI.

Un projet pour le moment arrêté.

# Zoom sur la ViaRhôna en Nord Isère



Cartographie issue du site [viarhona.com](http://viarhona.com)

## Légende :

- Tracé de la Viarhônga Nord Isère
- Section voie verte/voie cyclable
- Section Parcours provisoires
- Section Voie partagée
- Section de liaisons/itinéraires secondaires

## ViaRhôna

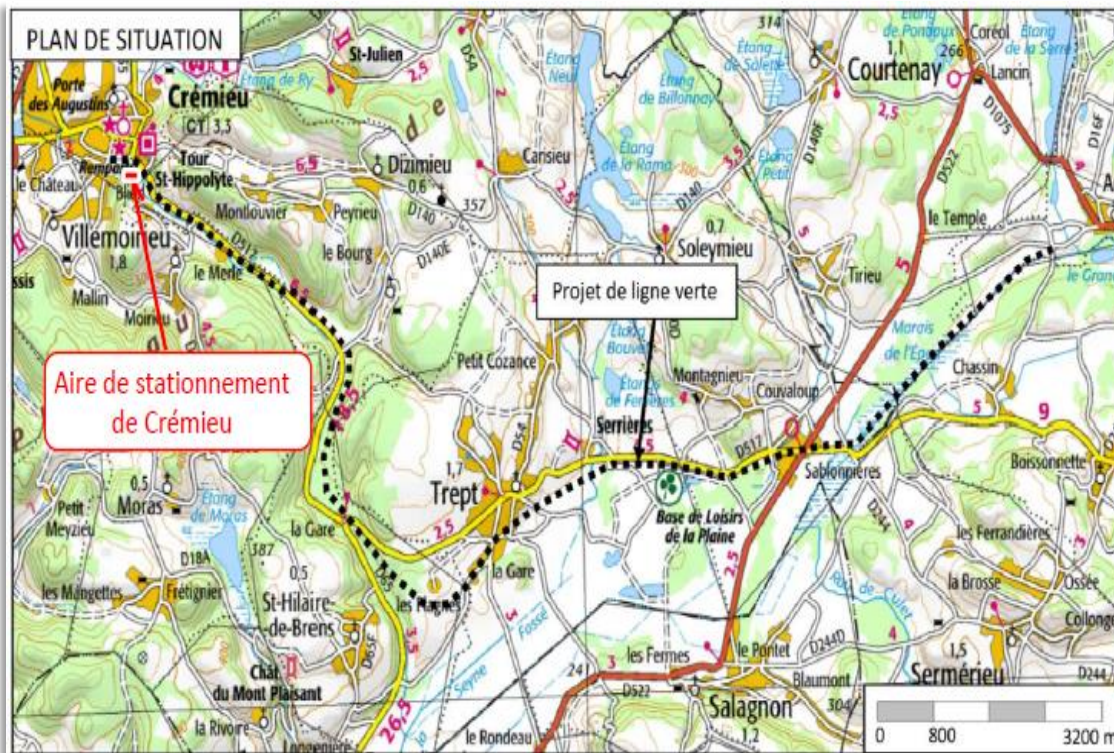
Infrastructure structurante qui relie les rives du Léman (Saint Gingolph) à la Méditerranée (Port St Louis et Sète)

## Le projet :

- Contribuer à la valorisation touristique du territoire
- Répondre aux besoins des riverains de cette voie cyclable
- 815 kms d'aménagements vélo programmés le long du Rhône
- Travaux d'aménagement sont en cours
- Sections aménagées: 3m de largeur en stabilisé ou enrobé
- Communes traversées par des sections aménagées sur le secteur du Nord Isère : Brangues, Morestel, Arandon, Bouvesse-Quirieu, Montalieu-Vercieu, Porcieu-Amblagnieu, Vertrieu
- Section entre le pont de Lagnieu et Loyette > lancement des études en 2018
- Les aménagements sur la suite du tracé, entre Chavanoz et Villette d'Anthon, sont attendus
- Enjeu de connexion de la ViaRhôna aux gares ferroviaires du secteur



Visuels SCE secteur de Morestel



## Ligne Verte Crémieu – Arandon

Desserte de Crémieu (rue des Capucins) à Arandon en se connectant à la ViaRhôna au nord de la ferme de l'Epau.

### Le projet :

- Renforcer la pratique des modes alternatifs en améliorant le maillage des voies de cheminements doux
- 18,5 kms d'aménagement situé majoritairement (89%) sur l'ancienne voie de chemin de fer de l'Est Lyonnais (CFEL)
- Communes traversées : Arandon, Courtenay, Soleymieu, Trept, Saint-Hilaire-de-Brens, Dizimieu, Villemoirieu et Crémieu
- Aménagements retenus :
  - 3m lorsque le revêtement est enrobé,
  - 4m lorsque le revêtement est en grave non traitée (GNV),
  - Largeur réduite entre 2 et 2,5m sur les sites contraints afin de tenir compte des enjeux de milieux naturels
- Démarrage des travaux janvier 2018 – Livraison : septembre 2018)

## ▪ L'état des lieux :

- Hétérogénéité des politiques cyclables et aménagements dédiés :
  - Secteurs CAPI / La Tour du Pin > plusieurs itinéraires aménagés/programmation en cours,
  - Franges Nord et Sud du territoire d'étude peu maillées,
  - Des différences qui s'expliquent en partie par une différence d'état d'avancement et d'objectifs inscrits dans les documents de planification.
- Territoire des Balcons du Dauphiné > 2 grands projets structurants porteurs de développement du vélo, (ViaRhôna et liaison verte Crémieu – Arandon),
- Plus de 10 communes ont bénéficié d'aménagements vélo financés par l'ex CC du Pays des Couleurs,
- Localement, des sections aménagées de manière disparate et discontinues en milieu urbain,
- Pas de logique de maillage à l'échelle du territoire d'étude.

## ▪ Les enjeux :

- **Développer et sécuriser les liaisons supra-communautaires** principales vélo Domicile - Gare, Domicile - Entreprises, Domicile – établissements scolaires structurants,
- **Davantage sensibiliser les territoires** aux besoins de développement vélo (ex: poursuivre les engagements réalisés sur le territoire des Balcons du Dauphiné – ex CC du Pays des Couleurs),
- **Identifier les besoins de raccordement à une échelle plus locale,**
- **Renforcer et conforter** (sécurisation, jalonnement, information) **les opportunités de rabattement vélo** vers les parkings relais, aires de covoiturage et principaux arrêts de transports publics,
- **Mieux exploiter la ViaRhôna** comme élément de valorisation du territoire > création d'itinéraires aménagés et connectés à l'axe structurant (ex : entre Pont de Chéruy et la Tour du Pin le long de la Bourbre),
- **Intégrer les liaisons douces aux projets urbains,**
- **Identifier les besoins de maillage locaux,** notamment en traversée des centres-bourg (SCOT), en lien avec des mesures de partage de voirie adaptées (zones 30, zones de rencontres),
- **Matérialiser des pistes cyclables entre les espaces urbains proches** (5 km environ) chaque fois que cela est possible, et adapter les vitesses de circulation automobile pour faciliter la cohabitation entre les modes,
- **Créer une politique de jalonnement** des itinéraires existants,
- **Davantage mailler les itinéraires aménagés.**

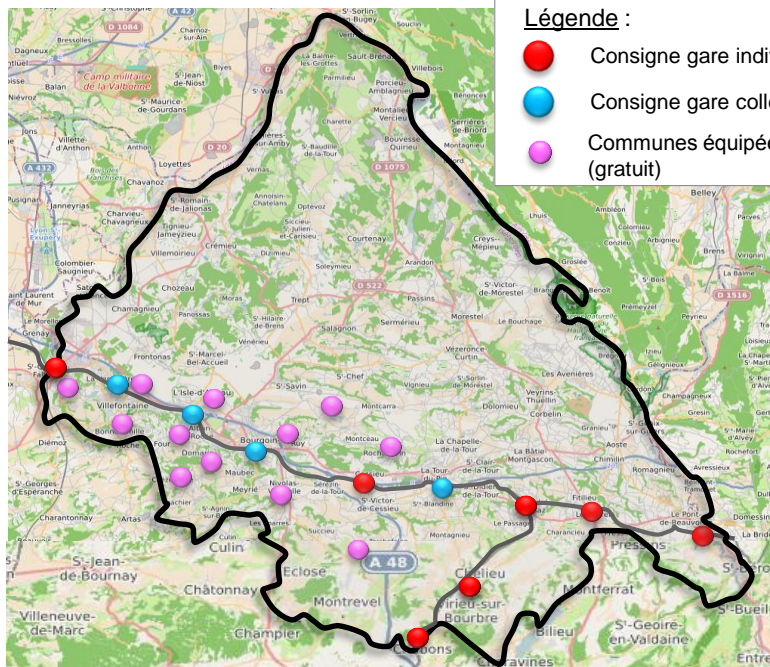
# 5. Etat des lieux de l'offre de stationnement / de l'intermodalité



# Etat des lieux du stationnement vélo et de l'intermodalité vélo-TC

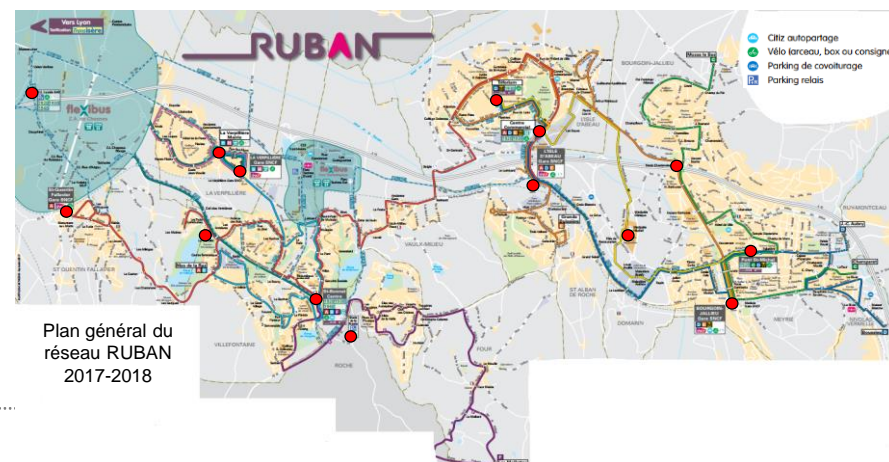
## Légende :

- Consigne gare individuelle (payant)
- Consigne gare collectives (payant)
- Communes équipées d'arceaux (gratuit)



- La majorité des équipements disposent d'arceaux non sécurisés (piscines, médiathèques, crèches,...).
- Chaque site est équipé de 2 à 4 arceaux ainsi que d'un panneau de signalisation.
- Au total, 266 arceaux répartis sur 5 communes : Bourgoin-Jallieu (169), Villefontaine (50), L'Isle d'Abeau (36), Meyrié (5), Succieu (6).
- 77 sites équipés sur fin 2016 et début 2017.
- Une 2ème campagne de pose d'arceaux réalisée sur 2017/2018.
- Existence de stationnements vélos au niveau des arrêts de bus structurants du réseau RUBAN

- **Hors consignes gare** (parcs abrités et sécurisés - via abonnement), **une offre de stationnement qui reste diffuse et confidentielle**
- Les CC Vals du Dauphiné et Balcons du Dauphiné ne disposent pas de données relatives à l'offre de stationnement vélo
- Une offre de stationnement qui ne permet pas d'accompagner la pratique vélo sur l'ensemble du territoire
- La **fréquentation des espaces de stationnement est globalement faible**, excepté en gares (intermodalité et qualité des équipements plébiscitées)



Plan général du réseau RUBAN 2017-2018

# Etat des lieux de l'offre de covoiturage

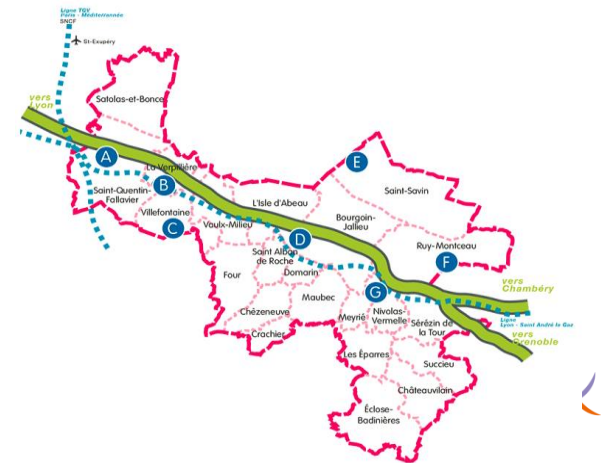


Agence de mobilité du Nord-Isère

- L'agence de Mobilité Nord Isère contribue au développement du covoiturage par l'intermédiaire d'un schéma de covoiturage qui vise à :
  - Accompagner et promouvoir la démarche (relais vers la plateforme de mise en relation de la Région)
  - Mettre en œuvre les infrastructures adéquates (nb: la CAPI réalise les aménagements sur son périmètre)
- Le territoire du Nord Isère est propice au développement de cette pratique du fait des distances moyennes parcourues, et d'une offre de transports publics hétérogène et relativement faible en dehors de la CAPI.
- Les aires de covoiturage existantes et projetées offrent une possibilité supplémentaire de développer la multimodalité des déplacements quotidiens grâce à du stationnement vélo
- A noter :  
L'ensemble des aires de covoiturage situées sur le territoire de la CAPI sont équipées d'arceaux vélos  
2 projets d'extension d'aire de covoiturage :
  - Parking du musée de St Quentin Fallavier
  - Parking de la Grive à Bourgoin-Jallieu

- A : Echangeur A43 – n°5 : parking relais de Saint-Quentin-Fallavier (150 places (250 en 2018), 5 quais bus et **arceaux vélos**) en intermodalité avec réseaux Ruban et Transisère
- B : Parking relais de la Verpillière (322 places, proximité de la gare SNCF)
- C : Echangeur A 43 – n°6 : Parking de covoiturage et relais du stade de la prairie à Villefontaine (40 places, **3 box vélos**) en intermodalité avec réseaux Ruban et Transisère
- D : Parking de covoiturage A43 La Grive (125 places (200 en 2019) et arceaux vélos)
- E : Parking de covoiturage de Flosailles à Saint-Savin (36 places) en intermodalité avec réseaux Ruban et Transisère
- F : Parking de covoiturage de Lavaizin à Ruy-Montceau (48 places, des arceaux vélos) en intermodalité avec réseau Ruban
- G : Parking de covoiturage de Ruffieu à Nivolos-Vermelle (32 places – projet d'extension) en intermodalité avec réseaux Ruban et Transisère

Ouverture du Village de Marques fin 2017. Le site sera équipé d'arceaux vélos.



Les 7 parkings relais / covoiturage de la CAPI  
Source : <http://capi-agglo.fr>



## Intermodalité vélo / TC – vélo/covoiturage :

- Accessibilité aux TER autorisée (zones réservées dans certaines voitures), mais point de vigilance sur l'accessibilité en heure de pointe en cas d'augmentation de cette pratique,
  - Accessibilité aux cars Transisère en soute fonction de la place disponible et soumis à l'accord du conducteur,
  - Réseau urbain RUBAN pas accessible aux vélos,
  - Stationnement vélo existant aux principaux arrêts de cars/bus (ex: c.cial de l'Isle d'Abeau, stade de Bourgoin,...),
  - Déploiement confirmé d'aires de covoiturage à l'échelle du périmètre, offrant autant de possibilités de rabattement en vélo,
  - Arceaux aux aires de covoiturage de la CAPI,
- Les gares TER équipées constituent à ce jour l'offre de rabattement la plus pertinente au regard des usages, mais la politique de la SNCF (baisse de l'offre et dispositifs payants) est à contre-courant des besoins.



## 6. Les services aux cyclistes existants



# Services aux cyclistes

## Légende :

- ★ Vélocistes
- Animations de l'Agence de Mobilité du Nord-Isère : Fête du vélo, Remise en selle pour les particuliers, Formation, prêt/aide à l'achat de VAE, Animation vélo dans les écoles...
- ★ Animations VAE avec l'Office de Tourisme Isère : tests VAE, propositions de locations,...2017
- ★ Osez l'Vélo: Ateliers réparation vélos, Recyclage de vélos, Fête du vélo, Visite culturelle de la ville en vélo, Vélo-école,...
- ★ PDIE parc technologique et PDIE Parc de Chesnes: propositions d'actions remise en selle par l'Agence de Mobilité Nord-Isère et Osez l'Vélo
- ★ Aide financière de la CAPI à ses agents pour l'acquisition de VAE / aux entreprises inscrites dans un PDIE
- ★ Location VAE en Mairie de Saint Quentin Fallavier
- ★ Le guide « La sécurité à vélo » du Conseil Municipal Enfants de Tignieu-Jamezieu
- ★ Opération « Cyclistes Brillez » (CAPI, Osez l'Vélo et Agence de Mobilité Nord Isère)

## A noter :

- Projet de location vélos à l'agence RUBAN de Bourgoin-Jallieu en 2018 (moyenne et longue durée)



sce

Aménagement & environnement

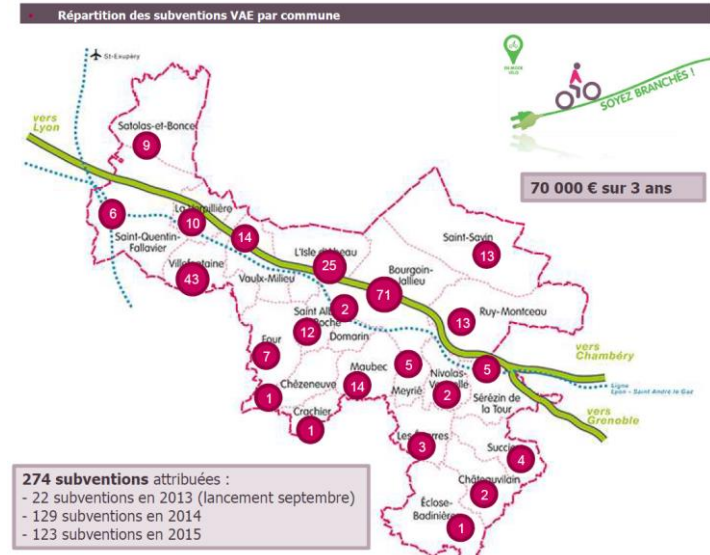
# Services aux cyclistes



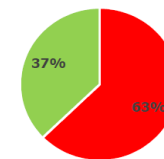
Agence de Mobilité Nord Isère

- Chaque année, l'Agence de Mobilité du Nord-Isère propose un dispositif d'aides à l'achat de VAE :
  - Aide à l'achat de 25% du prix du VAE plafonnée à 250€
  - Aide dédiée aux personnes habitant et/ou travaillant **sur tout le territoire de l'Agence de Mobilité**
  - Aide conditionnée par un achat chez un vélociste labellisé par l'Agence de Mobilité (6 vélocistes partenaires)
  - Aide excluant les VAE VTT
  - 25 aides distribuées en 2017

→ **Un territoire qui dispose d'une offre de service vélo relativement complète et peut s'appuyer sur le dynamisme des acteurs en faveur de la promotion de la pratique cyclable.**



Une mesure incitative !



■ Non  
■ Oui

Dans près de 40 % des cas la subvention a permis de franchir le pas de l'achat d'un VAE

Enquête subventions VAE CAPI, 2015

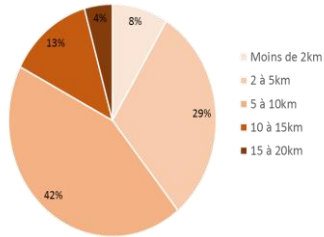
- La CAPI a mis en place des subventions dans les différentes communes pour aider à l'achat de vélos à assistance électrique.
- Une enquête a été menée pour mesurer l'impact de cette mesure incitative.

# 7. Analyse de la demande de déplacements vélos

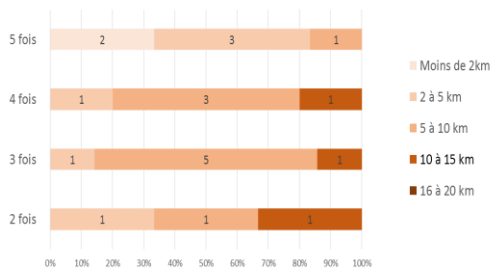




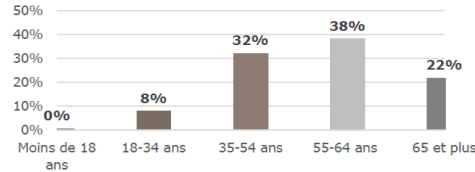
Répartition des distances parcourues



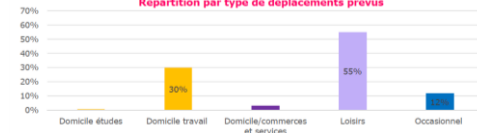
Fréquence d'utilisation du VAE et nombre de kms parcourus



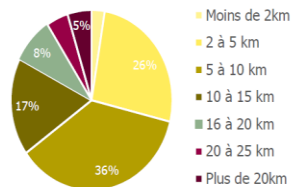
Répartition par tranche d'âge CAPI



Répartition par type de déplacements prévus



Répartition des distances parcourues



60% des usagers ont l'intention de parcourir des distances comprises entre 2 et 10km

Enquête subventions VAE CAPI, 2015

Enquête subventions VAE Agence de Mobilité Nord Isère, 2016

**Enquêtes menées pour mesurer l'impact possible de mesures incitatives pour aider à l'achat de VAE, mais aussi pour mieux connaître les pratiques et publics (déclarations d'intention)**

## Observations :

- Tout âge, y compris public plus âgé en lien avec l'essor des vélos à assistance électrique (VAE),
- Flux quotidiens/pendulaires la semaine pour se rendre dans les différentes gares,
- Forte pratique des loisirs le week-end,
- Usage occasionnels (commerces, services) plus limité,
- Les usagers loisirs peuvent basculer en usagers utilitaires → vivier intéressant,
- Liaisons/équipements les plus empruntés :
  - Voie verte Bourgoin-Jallieu – L'Isle d'Abeau
  - Zone logistique Parc de Chesnes à St Quentin Fallavier
  - Gare de Bourgoin-Jallieu
  - Liaison cœur de ville – gare de La Verpillière via le bvd de Villefontaine (voie verte)

## Freins territoriaux :

- Le relief, les dénivelés → Une réponse possible à ce frein : le VAE,
- Des pôles urbains relativement éloignés (à nuancer avec une pratique de déplacements qui met en évidence les courtes distances (50% des déplacements font moins de 3kms),
- Plusieurs infrastructures lourdes : voie ferrée, autoroute, RD1006,
- Un trafic sur les principaux axes départementaux assez chargé et ne permettant que peu de partage aujourd'hui / appréhension à y circuler,
- Giratoires facteurs d'insécurité dans les déplacements cyclables : la démesure de certains rayons de giration les rend impraticables pour grand nombre de cyclistes ; certains boulevards également,
- Le manque d'insertion paysagère dans les aménagements cyclables.

## Freins organisationnels :

- Manque de continuité des itinéraires entre les principaux pôles du territoire Nord Isère,
- Manque d'homogénéité et d'entretien des aménagements,
- Insécurité routière, induite par des vitesses trop élevées et un trafic dense des véhicules motorisés sur les principaux axes routiers,
- Absence ou manque de dispositif de stationnement vélo (sécurisé et abrité),
- Stationnement vélo payant en gare,
- Un parking vélos en sous-capacité à la gare de Bourgoin-Jallieu,
- Jalonnement insuffisant,
- Manque de communication et de lisibilité, de pédagogie, et d'information sur les équipements nécessaires pour la pratique du vélo en toute sécurité.

# 8. Conclusion

# Conclusion

- L'importance de la déclivité sur certains secteurs participe à un recours privilégié à l'automobile,
- Des freins territoriaux et organisationnels mais de réelles potentialités notamment grâce au VAE,
- Un réseau cyclable hétérogène, discontinu et donc peu sécuritaire et inconfortable,
- Un manque de lisibilité des circulations à vélo,
- Un niveau de service vélo peu attractif, y compris les services aux cyclistes,
- Une intermodalité vélo / TC à renforcer,
- Les liaisons avec les communes voisines restent également incomplètes voire inexistantes,
- De nombreux générateurs de déplacements à vélo confirmés ou potentiels.
  
- **Mais** quelques aménagements de qualité à souligner : ViaRhôna, voie verte le long de la Bourbre,...
- La présence d'un stationnement vélo de qualité (sécurisé et protégé) est un facteur clef pour le développement de l'usage du vélo, comme c'est le cas au niveau des gares SNCF.
- De nombreuses collectivités sur le territoire et donc autant de partenaires potentiels pour la mise en œuvre d'aménagements vélo.
  
- **Les enjeux** :
  - Améliorer les aménagements cyclables pour développer l'usage, en les adaptant à chaque contexte (partage de l'espace en zones urbaines, protection des cycles sur les axes « routiers »,...)
  - Poursuivre le maillage cyclable à l'intérieur et vers l'extérieur du secteur Nord-Isère, notamment sur les territoires des Balcons du Dauphiné et des Vals du Dauphiné
  - Développer un panel de solutions apte à assurer des déplacements sécurisés et attractifs en vélo
  - Ajuster les conditions de cohabitation multimodale
  - Poursuivre les initiatives locales favorisant un niveau de service attractif au profit des cyclistes pour éviter des trafics VP superflus
  - Sensibiliser l'ensemble des acteurs y compris les entreprises, sur l'intérêt de la pratique vélo





**sce**

Aménagement  
& environnement

[www.sce.fr](http://www.sce.fr)

GROUPE KERAN