

# A propos des mobilités à La Côte Saint-André

La commune de La Côte-Saint-André est un pôle local à l'échelle de la Bièvre et une ville «médiane» entre plusieurs pôles urbains : Bourgoin-Jallieu, Voiron, Vienne et à plus large échelle Grenoble, Lyon et Valence. Le relief en coteau au nord du centre-ville rend le secteur peu accessible aux modes actifs (vélo) tandis le reste de la commune leur est plus favorable.

La population et les emplois sont concentrés dans un rayon de 1 500m autour du centre-bourg

Les activités diversifiées expliquent la multitude de motifs de déplacements et d'échanges :

- équipements scolaires,
- équipements sportifs en lien avec les écoles,
- commerces et services concentrés dans le centre-bourg
- zones d'activités en périphérie du centre-bourg
- pôles touristiques (musée, château, patrimoine architectural)

## 1 Pratiques actuelles de déplacements

- Les déplacements sont fortement tournés vers la voiture individuelle (77% des déplacements) Il existe une part importante de la marche à pied dans les déplacements internes à la commune (13%) tandis que la pratique du vélo est marginale (1%)
- La commune attire deux fois plus d'actifs qu'elle n'en émet (quotidiennement : 2 400 migrations entrantes contre 1 200 sortantes)
- Les mobilités scolaires dépassent les mobilités professionnelles avec plus de 3 000 migrations quotidiennes entrantes, 850 migrations internes et seulement 250 migrations sortantes.
- L'offre de transport collectif répond aux principaux besoins, mais elle est néanmoins peu compétitive par rapport à la voiture (7 lignes Transisère [4 à 15 bus/sens/jour] & 9 lignes scolaires [1 à 9 bus/sens/jour])  
Avec des destinations plus ou moins bien couvertes : Grenoble (1h) ; Bourgoin-Jallieu (35 min) ; Voiron (50 min) ; Beaurepaire (30 min) ; St-Etienne-de-St-Geoirs (15 min) ; Le Grand-Lemps (20 min) ; Vienne (1h)
- Le trafic journalier varie de 1 000 à 3 000 véhicules par sens selon les axes de pénétration avec des heures de pointes correspondant aux heures de dépose-reprise scolaires (8h-9h & 16h-17h)
- des aménagements piétons disparates à l'échelle de la commune en manque de continuité, de sécurité et parfois de confort :
  - en centre-ville, des aménagements piétons peu larges, dus aux voiries étroites et à la part importante accordée à la voiture (stationnement et circulation)

- en dehors du centre-bourg, des points durs persistants malgré des interventions/aménagements ponctuels
- à l'inverse, des aménagements piétons très qualitatifs dans les quartiers récemment construits (Sud Allivet).
- des aménagements et services vélos limités, un stationnement vélo très limité dans la commune et des services inexistantes (réparation/location)

## 2 – Projets :

- 9 projets (OAP = Opération d'Aménagement Programmée) sur la commune, concentrés autour du cœur urbain de la commune et dans un rayon de 1,5km, projets renforçant l'attractivité de la commune sans modifier fondamentalement le système de déplacements, sans compter le programme « Petite Ville de Demain »
- Dans le cadre de ces projets, opportunités de compléter le maillage ou de libérer des emprises sur des axes existants pour améliorer l'accessibilité, notamment pour les modes actifs (mise en œuvre?)
- Un schéma des mobilités douces en Bièvre Isère est en cours d'élaboration. Il comprendrait quatre liaisons intercommunales à enjeux identifiées autour du centre de la Côte-Saint-André (essentiellement en direction de La Frette ; St-Etienne-de-St-Geoirs ; St-Siméon-de-Bressieux ; Sardieu)
- Parmi les idées (commune et interco) pour développer l'accessibilité piétonne du territoire, pour les déplacements internes et le dernier km en lien avec l'organisation du stationnement et l'accessibilité automobile :
  - plan de circulation et modalités de gestion du stationnement dans le centre-bourg
  - sécurisation et aménagements des points durs pour les piétons (traversées piétonnes, intersections, etc) au-delà du centre-bourg
  - promouvoir le vélo et amorcer la transition vers ce mode pour des usages de quotidiens et de loisirs (aménagements, services et promotion)
  - aménagements de pistes cyclables (3m), de bandes cyclables (1,5m), espace partagé
  - services vélos et offre de stationnement
  - résorber les principaux points durs en termes de sécurité
  - communication, information et sensibilisation
- maintenir une bonne accessibilité routière au centre-ville et aux principaux pôles générateurs de déplacements

## 3 – Difficultés

- Une navette mise en place 1 matin par semaine (marché du jeudi) mais elle est insuffisante notamment pour desservir le sud de la ville (centre médical)
- Une pratique des modes actifs difficile :
  - une ville peu adaptée aux cycles (pente, voirie abîmée, carrefours dangereux,

- circulation) alors même que les distances sont courtes
- une ville “tout voiture” où la place est donnée en priorité à la voiture et peu aux autres déplacements notamment la marche
  - problèmes d’accessibilité de partout, déplacements piétons catastrophiques

#### **4 – Autres pratiques envisagées :**

##### *41 – Autopartage :*

Le site web communautaire ne donne aucun lien (rien sur le site communal)

##### *42 – Covoiturage :*

Le site web communautaire donne un lien vers Mov'ici et vers Illicov (rien sur le site communal)

##### *43 – Prime vélo :*

Le site web communautaire donne les conditions et le formulaire de demande (rien sur le site communal)

##### *44 – Le Tacot :*

Le site web <https://www.letacotbvm.fr> fait le lien avec 6 services à disposition des usagers, dont certains à destination des personnes en précarité après accord d'un référent social

##### *45 – Initiation à la réparation de vélo sur le marché du samedi matin en juin*