

Pourquoi s'engager sur les questions de mobilité ?

Le Nord Isère connaît depuis plusieurs décennies une croissance démographique élevée, particulièrement dans les territoires ruraux et continue d'accueillir une population croissante. Cette évolution traduit un véritable dynamisme du territoire mais s'accompagne de contraintes fortes : congestion récurrente du réseau routier, saturation des stationnements en gare, allongement des distances et des temps de déplacements...

Une partie des habitants non motorisés (15% de ménages non motorisés, jeunes, personnes âgées) risque par ailleurs de se trouver marginalisée du fait de leur faible mobilité automobile et certains logements sociaux en milieu rural ne trouvent plus preneur du fait des difficultés de déplacements.

Ces évolutions conjuguées à l'augmentation probable des prix des carburants dans les années à venir représentent un véritable défi pour les territoires ruraux : le transport est devenu le 2^{ème} budget des ménages devant l'alimentation et le coût de la mobilité reste très inégalement réparti selon la localisation des ménages. Les études menées à l'échelle de la grande Région Urbaine de Lyon montrent que la part des ménages considérés comme vulnérables à l'augmentation des prix des carburants est particulièrement importante dans le Nord Isère. Il est indispensable d'anticiper les évolutions. L'objet de la démarche de mobilité dans le Nord Isère est d'apporter collectivement des réponses : optimisation des transports en commun, amélioration du rabattement vers les gares mais également des solutions nouvelles comme le covoiturage, la redécouverte de la marche et du vélo, tout en prenant bien en compte le contexte financier difficile des collectivités.

Les Contrats de Développement Durable Rhône-Alpes n'ont pas de compétence directe dans le domaine des transports et n'ont évidemment pas vocation à se substituer aux Autorités Organisatrices des Transports. Ils sont néanmoins des espaces de projet rassemblant tous les acteurs à une échelle pertinente pour mener des actions efficaces sur différentes thématiques de mobilité. Le diagnostic montre clairement des interactions importantes entre les trois CDDRA et le partage de thématiques communes comme le rabattement vers les gares, les déplacements vers Lyon, l'aménagement des centre-bourgs, les alternatives à la voiture dans les zones d'activités... Les trois démarches coordonnées donnent plus de poids et de cohérence aux initiatives portées par le Nord Isère auprès des partenaires.

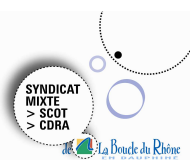
Les objectifs du Forum mobilité

Le Forum organisé à l'initiative des élus du Nord Isère avait pour objectif de faire partager le diagnostic, l'analyse des besoins et des freins à la mobilité aux acteurs du territoire, élus locaux, représentants d'associations, membres du Comités locaux de développement, chef d'entreprises. Il avait également pour objectif de nourrir le diagnostic technique de cas concrets, de retours de terrain, et de dégager des premières priorités d'actions. Il a permis de sensibiliser les participants sur l'éventail des solutions possibles, d'identifier des premiers freins et de creuser la faisabilité d'un certain nombre d'actions.

Plus de 50 personnes ont participé au Forum organisé avec l'appui de la Chambre de Commerce et d'Industrie à Villefontaine le samedi 20 novembre. Après une présentation rapide du diagnostic, 4 ateliers portant sur la mobilité longue distance, les transports en commun de proximité, le covoiturage et les modes doux ont permis d'échanger plus en détail sur des propositions avant un débat de clôture avec les élus des CDDRA, du Conseil général, du Conseil Régional, des parlementaires et les participants au Forum.

Un territoire contrasté en densité et potentiel de transport en commun

Le territoire constitué de 2 SCOT, 3 CDDRA et 11 EPCI a des problématiques communes (mobilité en secteur rural, déplacements vers Lyon) et d'autres assez hétérogènes : orientations vers des bassins d'emplois différents, part des déplacements internes variables (80% de déplacements domicile-travail internes pour Isère Porte des Alpes, 60% pour Boucles du Rhône). De fait, les densités de population sont très contrastées et peu de territoires en dehors de la vallée urbaine (de St Quentin-Fallavier à la Tour du Pin) et de l'agglomération Pontoise ont une densité du bâti supérieure à 7.000 hab/km² rendant financièrement possible et crédible le développement de transports en commun.



Les flux massifiés sont limités, pour l'essentiel en direction de Lyon-Villeurbanne (avec une part modale élevée de 17% en moyenne mais de près de 30% depuis la CAPI), des zones d'activités Est de Lyon vers lesquelles le potentiel de développement reste important (part modale modeste de 7%) et dans une moindre mesure vers Bourgoin-Jallieu. La concentration d'emplois sur différentes zones d'activités importantes dans la vallée urbaine, la présence d'un réseau d'importantes PME sont un atout pour l'organisation d'alternatives. Comme dans beaucoup d'autres territoires, la part des déplacements pour motif travail reste limitée à 23% et 14% pour l'école alors que les déplacements d'accompagnement sont considérables (15%). Ils ont cependant un caractère structurant à l'heure de pointe et pour déplacements multi-motifs.

Une offre de Transport en commun déjà importante

L'offre de transport est loin d'être négligeable et déjà assez bien optimisée : l'offre de TER est supérieure à 80 rotations/jour à la Verpillière, Bourgoin et la Tour du Pin et autour de 40 à L'Isle d'Abeau, St André le Gaz et Pont de Beauvoisin. La zone de chalandise des gares principales est large et correspond assez bien aux périmètres des CDDRA. Avec un investissement moyen dans les transports de 240 €/hab et de 160 € hors transports scolaires, le Conseil général de l'Isère est dans la tête des départements français (moyennes respectives de 80€/hab et 12€/hab hors scolaires). Le réseau CAPI se situe également au dessus des agglomérations de référence avec une offre en km/hab 25% supérieure, un nombre de voyages par habitant de 20% au dessus des moyennes de référence et des expériences originales de TàD de rabattement vers les zones d'activités et les gares. Les marges de manœuvres d'augmentation de l'offre sont de ce fait limitées. La pratique de la marche est importante avec plus de 24% de part modale dans la CAPI mais l'usage du vélo reste confidentiel avec 0.5% des déplacements malgré une part élevée de déplacements courts à très courts (comme dans les autres territoires, 50% de déplacements inférieures à 3km).

L'enjeu des déplacements vers Lyon et les zones d'activités périphériques

Même s'ils ne sont pas majoritaires, les déplacements vers Lyon-Villeurbanne et l'Est de Lyon sont un enjeu prioritaire : ils représentent des distances élevées, pèsent sur le budget des ménages et contribuent fortement à la congestion. Plusieurs pistes de travail ont nettement émergé :

Une organisation coordonnée à l'échelle de la vallée urbaine des rabattements vers les gares : une gestion différenciée du stationnement peut permettre de prioriser le covoiturage et les salariés n'ayant pas d'autre solution. Des améliorations sont possibles avec des priorités au bus près des gares, des lignes ou TàD de rabattement vers les zones d'activités, une sécurisation des liaisons modes doux et des services vélo en gare.

Approfondir deux scénarios de transport en commun en site propre entre Crémieu et Lyon : une prolongation du Tram T2 articulée finement avec les services du Sytral pour limiter les coûts d'exploitation, impérativement portée à l'échelle de l'agglomération lyonnaise, ou un bus à haut niveau de service financièrement à la portée des collectivités locales.

Les complémentarités Transisère / TER sont évidentes et peuvent être approfondies en s'appuyant sur des pôles d'échanges complémentaires à l'origine (les entrées d'autoroute) comme à la destination (arrêts sur autoroute et complémentarités avec les TCL pour une meilleure desserte des zones d'activité Est de Lyon).

La communication et la promotion de l'offre : l'offre est plutôt supérieure à la moyenne mais reste multiforme et souvent mal connue. Les Plans de déplacements Inter-Entreprises peuvent être d'excellentes opportunités de mieux la promouvoir. La réalisation de fiches horaires multi-modes par territoires et leur diffusion à une échelle locale en s'appuyant sur des partenariats de proximité peuvent être des solutions rapidement opérationnelles.

La mobilité des jeunes le mercredi et le samedi est problématique. Des solutions nouvelles de transport à la demande collective sont encore à inventer et expérimenter. Les expériences de TàD de la CAPI et de taxis partagés de plusieurs communes sont à poursuivre, analyser et déployer.

Les transports en commun de proximité

Le transport à la demande (TàD) est une priorité de travail pour l'ensemble du territoire : jeunes, personnes âgées, demandeurs d'emploi, personnes à mobilité réduite sont des cibles prioritaires, surtout sur les plateaux et dans les communes isolées. Les enjeux sociaux sont nombreux : accès à la formation, à l'emploi, notamment l'intérim, à la santé, aux loisirs et à la culture. Pour certaines communes exclues du réseau de transport, il y a urgence à apporter des réponses. A partir d'une expression de la demande, il s'agit d'expérimenter, corriger si besoin, structurer en lignes régulières si le besoin s'avère fort et régulier, le TER ne pouvant tout résoudre.

Optimiser et mutualiser les moyens actuels : Certains services existants, notamment scolaires, n'ont pas été revus depuis longtemps et pourraient être optimisés. La dépenalisation du stationnement peut permettre aux AOT de bénéficier de ressources complémentaires avec le stationnement et dégager des moyens pour de nouveaux services. Les collaborations intercommunales, notamment sur le TàD permettent une économie de moyens. La CAPI reste ouverte à des conventionnements avec ses voisins. De même, la valorisation de véhicules peu utilisés (ceux de centres aérés, de maisons de retraites, etc.), la mutualisation des navettes privées, des parkings pourraient permettre d'offrir des services en optimisant les ressources existantes.

Sensibiliser, communiquer, porter à connaissance : l'offre actuelle reste peu connue. Une sensibilisation en amont et l'animation de tout un réseau de partenaires, mairies, élus, associations, missions locales, entreprises permettrait de mieux faire connaître l'existant. Une communication permanente et ciblée (nouveaux arrivants, changements de lieu d'emploi) sous des formes diverses et complémentaires (tests, offres d'essai), avec une équipe d'ambassadeurs des transports sur le modèle des ambassadeurs du tri, permettant de diffuser une information personnalisée est une idée originale et pertinente issue du Forum. Ce travail de communication directe assurerait en outre des retours précis pour ajuster l'offre en permanence.

Rechercher une cohérence d'ensemble, de la contrainte à l'incitation : La limitation de l'offre de stationnement, le développement du stationnement payant, la création de parkings de rabattement en périphérie sont des outils potentiellement efficaces pour limiter le réflexe voiture pour les déplacements courts. La cohérence des choix de développement et d'urbanisme portés par le SCOT est indispensable : sauvegarde de commerces et de services de proximité, mixité des usages et lieux d'implantation des entreprises et des logements, augmentation des densités d'emplois et d'habitat.

Le covoiturage : une solution efficace nécessitant une animation intensive

Le covoiturage peut être une alternative efficace, peu coûteuse pour les collectivités, rapide à mettre en place pour les déplacements longs (+20km) en respectant quelques facteurs clés de succès :

Un site de mise en relation unique à l'échelle du Nord Isère est un impératif. Il pourrait être une extension du site de la CAPI. Ce site est géré par le même opérateur que celui du Grand Lyon, de la CC de la Plaine de l'Ain, du Pays Voironnais et du Pays Viennois. Cette extension doit s'accompagner de la réalisation d'une palette complète d'outils de communication bien identifiés dans l'atelier.

Le Conseil général a publiquement proposé de faire du Nord Isère le second site d'expérimentation du **covoiturage dynamique** après le Vercors. Le volume important de flux sur l'A43 est un facteur clairement favorable. Des solutions très simples par panneaux d'affichages en mairie, dans les entreprises, les missions locales ne sont cependant pas à négliger en complément.

L'animation du dispositif : les exemples de zones d'activités et d'autres territoires évoqués lors de l'atelier montrent tous qu'une animation de terrain très intensive sur un territoire et dans un temps limité, réalisée par une équipe d'animateurs covoiturage spécialisée est un gage majeur de réussite. L'échelle du Nord Isère est clairement la bonne échelle pour intervenir dans les zones d'activités, préférentiellement dans le cadre de PDIE, et dans les communautés de communes, auprès des associations, des secrétaires de mairie, des acteurs de l'emploi, en milieu scolaire...



Des axes de covoiturage spontané organisés avec un minimum d'équipement (abri-bus et parking, kit de covoiturage, communication) pourraient être expérimentés sur des axes ayant un flux important, faiblement desservis par les transports, par exemple St Jean de Bournay / ZA de Chesnes, Tignieu / Meyzieu...

La priorisation de stationnement pour covoitureurs en gare, couplée avec une action auprès des abonnés TER, pourrait s'avérer efficace pour développer le covoiturage et limiter les besoins de stationnement. Cette priorisation peut également être proposée en entreprise ou dans les parcs payants gérés par badge.

Le réseau autoroutier est un support potentiel majeur de développement du covoiturage au travers de voies à « haute occupation » réservée aux transports en commun et covoitureurs, à expérimenter sur l'A43 dans les secteurs de congestion. L'expérimentation d'une gratuité aux covoitureurs à l'heure de pointe sur certaines sections, notamment entre Bourgoin Est et Bourgoin Ouest à conduire scientifiquement pour analyser tous les impacts, peut être une alternative crédible à d'importants travaux routiers sur le réseau départemental ou à un hypothétique rachat de concession de certaines sections.

Les modes doux : un potentiel de développement considérable

Malgré une attention encore insuffisante à la sécurisation de voiries, à l'accessibilité pour tous des itinéraires piétons, la marche à pied bénéficie d'une part modale significative dans la vallée urbaine (24%) mais le vélo reste quasi inexistant. La part très importante des déplacements courts montre pourtant que son potentiel de développement est très important dans la vallée de la Bourbre et l'agglomération pontoise. Plusieurs priorités claires ont été définies :

Réaliser un schéma directeur de mobilité douce du Nord Isère : la CAPI et le CDDRA des Boucles du Rhône en Dauphiné ont engagé un schéma directeur. Ils gagneraient à être étendus à l'ensemble du Nord Isère pour assurer une cohérence globale de réseau. L'expérience des pays du Nord de l'Europe ou de Strasbourg montre qu'un engagement politique de 10€/an/hab permet d'atteindre un ratio de 1 mètre d'aménagement cyclable par habitant corrélé à une part modale du vélo de 10%.

La desserte et la réalisation d'aménagements en direction des pôles d'échanges, (gares, arrêts de transport) et des principaux bassins de vie et d'activité (centre-villes, zones d'activités, établissements scolaires) sont une priorité.

L'information, la formation, la sensibilisation des élus et citoyens sur les enjeux des politiques modes doux est indispensable pour entraîner des changements de comportements. Les enjeux santé d'une pratique régulière des modes doux sont considérables avec une économie de santé publique évaluée à 1.000 € par an et par personne pratiquant au moins 30 minutes de marche ou de vélo par jour. L'animation de journées ou soirées d'information, la réalisation d'un guide méthodologique peuvent être des vecteurs efficaces.

Valoriser le projet ViaRhôna pour développer une véritable économie touristique autour de l'itinéraire pour des usagers itinérants et en séjour : Les Communautés de Communes doivent prendre le relais du Conseil général dans la maîtrise d'ouvrage de l'itinéraire mais les CDDRA peuvent être ensemble de bons coordinateurs de la valorisation touristique de l'itinéraire avec la réalisation de boucles complémentaires, le développement des services et la sensibilisation des opérateurs, hébergeurs, restaurateurs, loueurs, transporteurs...

Finaliser le plan d'action

Le Forum a permis de dégager assez clairement des priorités. Il s'agit dans la troisième phase de la mission mobilité menée en début d'année 2011, de bien identifier la gouvernance des actions : les mesures relevant d'une maîtrise d'ouvrage directe et coordonnée des CDDRA (par exemple du covoiturage, animation de ViaRhôna) ou du GPRA, les actions relevant d'une mobilisation des acteurs vis-à-vis des partenaires (optimisation des TER, du réseau Transisère...), celles relevant des communautés de communes (par exemple l'aménagement des parkings de covoiturage). Le Comité de Pilotage se réunira le 22/12 à 16h30 à Bourgoin.

