

## Bilan 2012 du groupe mobilité du CLD

Le Conseil Local de Développement (CLD) de la Boucle du Rhône en Dauphiné a décidé lors de sa réunion plénière du 13 décembre 2011 de mettre en place un groupe de travail sur la mobilité et d'organiser un événement sur ce thème.

Les membres de ce groupe de travail se sont réunis tout au long de l'année 2012 pour réfléchir à la mobilité sur notre territoire et très rapidement le choix suivant a été fait :

**Raisonner à l'échelle du citoyen et réfléchir à des solutions concrètes alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle.**

Un événement, sous forme d'un forum, a été organisé par le CLD en concertation avec l'Agence de Mobilité du Nord-Isère le jeudi 20 septembre 2012 à Montalieu-Vercieu. Cette initiative s'inscrivant dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité avait les objectifs suivants :

- faire part de son travail aux habitants ainsi qu'aux élus du territoire,
- permettre des échanges sur ce vaste sujet,
- identifier les préoccupations des habitants pour les intégrer dans les réflexions du CLD.

Ce forum mobilité était décliné en :

- une démonstration et des essais de vélos et de triporteurs à assistance électrique,
- une exposition de panneaux sur la mobilité en Boucle du Rhône en Dauphiné préparés par les membres du CLD,
- une conférence participative présentant des solutions de déplacements expérimentées sur notre territoire ou dans des territoires voisins.

Ce document présente une synthèse de la démarche et des travaux du CLD sur ce vaste sujet de la mobilité : de la réflexion du CLD au bilan du forum et ses prochains travaux.

### **1 - D'où sommes nous partis ?**

#### **1.1 - L'étude Altermodal :**

Une étude sur la mobilité a été réalisée par le cabinet Altermodal durant plus d'un an sur les 3 CDRA du Nord-Isère : Boucle du Rhône en Dauphiné, Vals du Dauphiné et Isère Porte des Alpes. Le diagnostic a permis de mettre en évidence le fait que la plupart des trajets sont réalisés dans le territoire (en interne). Seulement 18 % de nos déplacements correspondent à des flux domicile-travail, et 80 % de ceux-ci sont réalisés en voiture (moyen de transport largement dominant en milieu rural).

Cette étude a proposé plusieurs pistes de solutions limitant l'usage de la voiture individuelle et un plan d'action a été défini en accord avec les élus du territoire :

- transport en site propre sur l'ancienne ligne du Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL) : prolongement tram T3 ou Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

Ce projet est trop complexe et trop lourd financièrement pour être traité au niveau du territoire, dans le cadre de notre CDRA. Il a tout de même été pris en compte dans le diagnostic territorial de l'étude.

- transport à la demande (TAD) et autopartage :  
Les propositions de développement des TAD et d'un système d'autopartage sur le territoire n'ont pour l'instant par été retenues comme prioritaires par les élus.
- covoiturage, plan de déplacement (inter)entreprise (PDE et PDIE) :  
L'encouragement et le développement du covoiturage, des PDE et PDIE font partie des projets prioritaires retenus par les élus.
- modes doux :  
L'écomobilité scolaire (pédibus et vélo-bus) et les cheminements doux (vélo, piétons) figurent dans les projets retenus par les élus.
- création d'une agence de mobilité :  
Elle est opérationnelle depuis avril 2012 pour permettre la mise en œuvre des projets prioritaires définis dans un plan d'action sur tous les territoires du Nord-Isère. Basée à La Tour du Pin, elle composée d'une équipe de 3 personnes : une directrice, une animatrice « modes doux » et une animatrice « covoiturage et PDE/PDIE ».

## **1.2 - Des paramètres à prendre en compte :**

- les coûts de fonctionnement des véhicules et des carburants sont de plus en plus élevés et les transports représentent en moyenne environ 1/4 du budget total des ménages dans les zones rurales et périurbaines.
- la circulation automobile sur notre territoire très dense aux heures de pointe est cause d'embouteillages générateurs de perte de temps et de pollution, sans compter l'émission des gaz à effet de serre et leur impact sur le changement climatique.
- Notre territoire de type périurbain et rural est entouré de grandes métropoles, mais n'est pas desservi par de grands réseaux de transport : absence de lignes TER et d'infrastructures routières importantes (type autoroute). Son réseau de transport en commun est peu étoffé et peu performant (fréquence et durée des transports)

## **1.3 - Orientations retenues :**

Le groupe de travail a décidé d'orienter ses réflexions sur deux points pour l'année 2012:

- montrer que l'on peut mener des actions sur des temps courts avec des budgets réduits : apporter des solutions concrètes contre l'autosolisme pour limiter l'utilisation de la voiture dans nos déplacements de proximité de tous les jours
- prendre en compte les orientations prises par les élus (modes doux, covoiturage), tout en s'intéressant aux autres projets plus "lourds" (transport en site propre sur l'ancienne ligne du CFEL, TAD)

## **2 - Nos premières conclusions**

### **2.1 - TAD :**

- le débat a montré qu'il existe des besoins pour les populations qui n'ont pas (plus) accès à l'utilisation de la voiture (personnes âgées, personnes en réinsertion, personnes à faibles ressources...).
- les besoins en TAD sont amplifiés par :
  - la diminution des services publics de proximité en milieu rural,
  - l'augmentation des coûts des carburants,

- l'organisation de notre territoire en 4-5 bourg-centre et leurs périphéries (villages alentours).
- bien que le choix ait été fait par les élus de ne pas retenir le TAD dans le court terme, le CLD ne peut rester indifférent à cette exclusion de plus en plus grande d'une partie de la population. L'expérience de la Maison Pour Tous de l'agglomération Pontoise qui a été présentée lors de la conférence rapporte les besoins des habitants du territoire et l'importance de l'aide des collectivités locales. Le TAD dans le bas Bugey n'existe aujourd'hui que grâce à un fort engagement de la communauté de communes : c'est un choix des élus de pérenniser ce service sur lequel près de 400 personnes comptent depuis 2007.

## **2.2 - Transport en site propre sur l'ancienne ligne CFEL**

Bien que ce projet ne soit traité par le CLD que dans ses panneaux d'exposition et pas dans les expériences présentées durant la conférence (choix de présenter des projets "locaux"), le CLD considère que :

- l'aménagement de l'ancienne ligne CFEL avec un moyen de transport en site propre est un projet d'importance pour le territoire : cette solution permettrait de connecter notre territoire à l'agglomération lyonnaise notamment pour les trajets domicile-travail (actuellement très difficiles en fonction de la saturation du réseau routier).
- la solution d'un prolongement du tram T3 soutenu par le Collectif Parfer Lyon⇔Crémieu semble la solution la plus adaptée pour la population sous réserve de confirmation de sa faisabilité technique.

## **2.3 – Covoiturage :**

Ce dispositif concerne principalement :

- des déplacements de type domicile-travail régulier (jours et heures)
- des distances de 10-20 km et au-delà
- des trajets à destination de zones d'activités (d'où l'importance de développer les PDE et PDIE)

Son avantage principal pour l'usagé est une diminution importante de ses frais. Le covoiturage permet également une approche plus conviviale de la voiture, il participe à la réduction du trafic automobile et par conséquent à la baisse de la pollution.

Malgré l'arrivée de nouvelles technologies (smartphone) permettant de trouver des solutions au dernier moment, le frein principal concerne le risque pour l'usager de ne pas avoir de moyens de retour (réunion tardive, conducteur ayant des imprévus, ...). Plusieurs plateformes de covoiturage (par exemple celle du CG de la Haute-Vienne) proposent une assurance retour : c'est-à-dire une prise en charge du trajet retour si les usagers sont face à un imprévu. Dans la réalité cette garantie n'est que très rarement utilisée mais elle rassure beaucoup les covoitureurs. Ce frein du retour doit être levé.

Les expériences en cours dans des territoires voisins semblent prometteuses quand les parkings correspondants sont en place. Ce dispositif est intéressant et il faut le développer, néanmoins il ne faut pas oublier qu'il ne sera pas un substitut suffisant à l'absence (l'insuffisance) de transports collectifs performants.

## **2.4 - Modes doux :**

- Pédibus
  - Telles que l'ont démontrées les expériences de pédibus de Sermérieu et de Bourgoin-Jallieu présentées lors du forum par un élu de chaque collectivité, ce système de ramassage scolaire à pied demande très peu d'aménagements pourtant il est difficile à mettre en place :

- une impulsion des élus est nécessaire au lancement du projet, mais ce sont les parents qui doivent rapidement s'approprier le projet afin qu'il se pérennise.
- les problèmes de sécurité sont à prendre en compte, mais ils sont en général faciles à régler (craintes des parents en termes de responsabilité généralement causées par un manque d'information...).
- c'est un travail de long terme et il ne faut pas s'arrêter aux résultats qui peuvent être décevants à court terme (un changement d'approche ne peut être accepté tout de suite).
- le CLD souhaite donc continuer à approfondir ce sujet en concertation avec l'Agence de Mobilité du Nord-Isère :
  - enquête auprès des parents d'élèves
  - réunion d'information
  - organisation de journée sans voiture
  - ...
- Vélo
  - le vélo peut redevenir un moyen de déplacement et ne pas être seulement un loisir
  - les vélos à assistance électrique peuvent apporter une aide substantielle pour ceux qui n'ont pas ou plus la condition physique, et pour les territoires très vallonnés
  - les problèmes de sécurité sont majeurs (cohabitation avec les voitures et camions sur des routes non adaptées)
  - l'expérience des communes qui ont intégré les déplacements en vélo (et à pied) dans leurs plans de déplacements doux (comme celle de plusieurs communes du Pays des Couleurs) est à étendre de manière à pouvoir à terme former un réseau relié intercommunal avec une cartographie des itinéraires praticables à vélo et une signalétique adaptée.
  - le CLD va s'investir sur cette thématique

### **En guise de conclusion...nous allons poursuivre nos travaux**

Le groupe de travail Mobilité du CLD a décidé de poursuivre son travail pendant les prochains mois en axant sa réflexion d'une part sur les modes doux et d'autre part en changeant d'approche pour aborder la mobilité sous un autre angle : comment réduire nos besoins en déplacement (rapprocher les services et les activités des habitants, favoriser une économie de proximité...) ?

**Tous les membres du CLD qui souhaitent nous rejoindre pour mener ce travail sont les bienvenus.**

Pour plus d'informations : [www.boucledurhone-cld.com](http://www.boucledurhone-cld.com)

- ⇒ retrouvez les comptes-rendus des réunions du groupe de travail mobilité,
- ⇒ téléchargez les panneaux qui ont été exposés lors du forum, le programme du forum, le diaporama présenté lors de la conférence participative
- ⇒ contactez-nous pour emprunter les panneaux d'exposition