

Assises nationales de la Mobilité

Contribution pour le Nord-Isère

Les enjeux de la mobilité sur le Nord-Isère¹

Situé entre les agglomérations urbaines de Lyon, Grenoble et Chambéry, soumis à la polarité de plusieurs pôles d'emplois majeurs situés hors du territoire (PIPA, St-Exupéry...), le Nord-Isère recouvre pourtant les caractéristiques d'un **territoire rural et péri-urbain**, dont les densités sont globalement faibles, à l'exception de la CAPI, de la Tour du Pin et de l'agglomération Pontoise. Le territoire est en plus fortement contrasté, recouvrant, outre des **niveaux d'urbanisation différents**, des **accessibilités aux réseaux de transport variées** et des **réalités institutionnelles diverses**, un seul des trois EPCI du territoire, la CAPI, disposant de la compétence d'organisation de la mobilité (AOM). Les politiques en matière de mobilité active sont par conséquent diverses et de niveaux inégaux.

Dans ce contexte, le territoire du Nord-Isère fait face à des enjeux de mobilité particuliers. Si **80 % des déplacements sont internes au secteur du Nord-Isère**, où **la part modale de la voiture est de 69 %²**, la forte attraction de l'agglomération lyonnaise provoque 70 000 déplacements par jour vers la métropole, auxquels s'ajoutent les déplacements générés par les polarisations secondaires de l'Ain, de la Savoie, du pays Viennois et du pays Voironnais. Or, si certaines des villes du territoire bénéficient de la desserte en TER des lignes Lyon-Grenoble et Lyon-Chambéry, **le maillage en transports en commun est globalement lâche**, sur un territoire où les faibles densités de populations rendent les transports en commun classiques peu pertinents. Cette situation explique la **forte dépendance des habitants à la voiture individuelle**, posant des problèmes de divers ordres : poids financier pour les ménages, mauvaise qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre, congestion à certains endroits surtout dans les zones urbanisées ou d'activités, accessibilité des personnes non motorisées, etc. Les problématiques de mobilité et leur impact sur les ménages sont d'autant plus accrues que la part des personnes souffrant de précarité énergétique est plus élevée et les revenus sont plus bas que dans le reste de la région Auvergne Rhône-Alpes.

Le rôle de l'Agence de Mobilité du Nord-Isère

C'est dans ce contexte et pour répondre à ces problématiques que l'Agence de Mobilité du Nord Isère a été créée en 2012 sous la forme d'une association loi 1901, afin de promouvoir et développer sur le Nord-Isère les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle : transports en commun, covoiturage, vélo, marche à pied... Soutenue actuellement par les 3 Communautés de Communes et d'Agglomération du territoire (CAPI, Communauté de Communes des Balcons du Dauphiné, Communauté de Communes des Vals du Dauphiné), le Conseil Départemental de l'Isère, la Région Auvergne Rhône-Alpes et l'ADEME, l'Agence de Mobilité mène des actions de sensibilisation, d'animation et d'assistance conseil à destination des écoles et des collèges, des entreprises – souvent dans le cadre de Plans de Mobilité – des acteurs associatifs, des collectivités, et plus largement de l'ensemble des habitants du Nord-Isère.

¹ Le Nord-Isère est entendu comme le territoire couvert par l'Agence de Mobilité du Nord-Isère, soit la Communauté d'Agglomération Portes de l'Isère (CAPI), la Communauté de Communes des Balcons du Dauphiné et la Communauté de Communes des Vals du Dauphiné ; ce territoire regroupe 106 communes pour une population de 240 000 habitants.

² Source : Enquête Ménages Déplacements 2015

Forte de son expérience et de son expertise en matière de mobilité en zone peu dense, l'Agence de Mobilité du Nord-Isère tient à soumettre aux Assises Nationales de la Mobilité les recommandations suivantes³.

Propositions

1) Faire de la mobilité un enjeu transversal des politiques d'aménagement du territoire

Le développement des territoires, en particulier dans les zones peu denses, doit se faire à l'échelle des bassins de vie et non des limites administratives, afin de coller au plus près à la réalité de leurs habitants. L'organisation des solutions de transport doit donc se faire à la même échelle sauf pour les trajets domicile-travail qui doivent être traités au niveau des zones d'emploi, les habitants ne raisonnant pas à l'échelle de leur commune ou de leur communauté de communes quand ils se déplacent. Cette organisation de transports ne peut en outre être efficace que si l'étalement urbain est limité et les distances de déplacement réduites. Par conséquent, les mesures suivantes devraient être prises :

- Lutter contre l'étalement urbain et renforcer la planification urbaine autour d'un urbanisme plus compact afin de réduire les distances de déplacement ; repenser un urbanisme des courtes distances.
- Limiter réglementairement la possibilité de construire les services et commerces en périphérie des villes et favoriser leur installation dans les centres-villes ; taxer les zones commerciales actuelles pour développer le commerce de proximité.
- Systématiser la prise en compte des déplacements dans les politiques et documents d'aménagement, d'urbanisme et de planification. En particulier, introduire une nouvelle norme urbanistique pour les modes actifs, sous la forme d'un volet consacré au vélo et à la marche, dans les outils de planification et les documents d'urbanisme élaborés par les collectivités locales. L'idée serait de proposer un diagnostic normé, qui permet par exemple d'identifier et rendre publiques les coupures (ruptures de continuité), notamment les coupures urbaines. Cette évolution du contenu réglementaire du PDU, du PLU(i) ou du SRADDET, permettrait d'identifier systématiquement les ruptures d'itinéraire et les points noirs de sécurité routière, et mettrait ainsi les territoires en position de pouvoir faire appel aux financements prévus par l'État à cet effet.

2) Inciter les collectivités locales en milieu peu dense à s'impliquer sur la question des déplacements

Dans les zones rurales et péri-urbaines, qui ne bénéficient pas de la mise en place d'un Plan de Déplacements Urbains (obligatoire seulement dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants), la Région est chef de file de l'intermodalité depuis la loi MAPTAM et a la compétence de l'organisation des transports interurbains depuis la loi NOTRE. Par ailleurs, les intercommunalités peuvent favoriser les nouvelles mobilités, et des plans de mobilité rurale peuvent être mis en place. En l'absence de contrainte réglementaire, les zones peu denses souffrent donc souvent de l'absence d'une approche globale et coordonnée de la question des déplacements. Par conséquent, les mesures suivantes devraient être prises :

- Définir un 2^e niveau d'AOM en plus de celui actuel obligatoire pour les métropoles, communautés urbaines et communautés d'agglomération : ce 2^e niveau obligatoire concernerait toutes les communautés de

³ L'Agence de Mobilité du Nord-Isère est membre de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) ; à ce titre, elle relaie certaines des recommandations de la FUB dans les parties consacrées à l'aménagement du territoire et au vélo.

communes et comporterait toutes les compétences actuelles des AOM sauf l'organisation des services réguliers des transports publics de personnes.

- Abaisser de 100 000 à 50 000 habitants (voire moins) le seuil prévu pour les AOM pour la réalisation d'un PDU ; pour les EPCI de moins de 50 000 habitants, rendre obligatoire l'élaboration d'un plan de mobilité rurale, pour que tous les EPCI soient couverts par un PDU ou un plan de mobilité rurale.
- Instaurer la mise en œuvre obligatoire d'un plan de mobilité à l'échelle d'un bassin de vie, incluant des objectifs, un plan d'actions, des financements et des engagements des partenaires.
- Sur la base de ce plan de mobilité, mettre en œuvre un panel de solutions de mobilité, permettant de réduire l'utilisation de la voiture individuelle (transport à la demande, covoiturage, réseau cyclable, politique de rabattement automobile sur les pôles multimodaux...).
- Sur la base de ce plan de mobilité, mettre en cohérence les politiques de stationnement des parkings relais sur les pôles multimodaux, aux abords des principaux centre-bourgs ou villes.
- Mettre en place des mécanismes de suivi du droit à l'accessibilité pour les cyclistes et les piétons et assurer l'existence de moyens de recours pour le citoyen en cas de défaut de la collectivité, notamment concernant l'application de l'article L228-2 du Code de l'Environnement (LAURE), qui stipule qu'en cas de réalisation ou rénovation d'une voie urbaine, des aménagements cyclables doivent être réalisés.
- Inciter les communes à mettre en place les nouveautés du code de la route concernant la pratique du vélo et sanctionner les infractions (zones 30 à double sens cyclable, passages piétons protégés, stationnement très gênant...).

3) Soutenir les agences et plateformes de mobilité

Des initiatives sont nées ces dernières années dans l'objectif de promouvoir les alternatives à la voiture individuelle et apporter des solutions de mobilité à des publics captifs. Parfois soutenues par les collectivités, encore très peu présentes en milieu rural, où les difficultés pour se déplacer sont pourtant le plus prégnantes, ces structures de terrain en prise directe avec le public sont à même de jouer un rôle essentiel dans l'apport de solutions de déplacements et les changements de comportement. Elles permettent par ailleurs de cibler les personnes en insertion et de leur apporter un conseil et des actions personnalisés. En septembre 2015, l'ancien Président de la République avait d'ailleurs reconnu la nécessité de développer le concept de « plateforme de mobilité » en zone rurale. Par conséquent, les mesures suivantes devraient être prises :

- Soutenir la création et l'existence des agences et plateformes de mobilité
- Assurer une continuité d'action de ces structures en leur garantissant un soutien notamment financier sur le long terme.
- Harmoniser ces structures d'un territoire à l'autre afin d'améliorer leur visibilité et la compréhension de leurs objectifs et actions.

4) Développer ou maintenir les transports en commun pour les trajets du quotidien, notamment les lignes ferroviaires

Les transports en commun peuvent être des solutions pertinentes, y compris dans les zones peu denses. C'est notamment le cas des lignes ferroviaires, dont beaucoup de petites lignes ont été ou vont être fermées en

raison de leur non rentabilité. Dans les villes, on revient aujourd'hui au tramway alors que beaucoup de villes bénéficiaient d'un réseau dense dans la première moitié du XXe siècle, supprimé avec l'avènement de la voiture individuelle dans la deuxième moitié. Il y aurait tout à gagner à tirer les leçons du passé et profiter du réseau ferré actuel, y compris les lignes désaffectées mais non déclassées, afin d'en faire l'armature d'un réseau de transport du quotidien. Dans les zones non desservies par des lignes ferroviaires, et où la mise en place de lignes régulières de cars serait trop onéreuse, des services de transport à la demande (TAD) devraient être envisagés. Par conséquent, les mesures suivantes devraient être prises :

- Donner la priorité aux transports du quotidien, en soutenant les lignes TER, et ce au détriment des grands chantiers type LGV. En particulier, la ligne Lyon-Grenoble, qui traverse le Nord-Isère (Saint Quentin Fallavier, La Verpillière, Bourgoin-Jallieu, La Tour du Pin...), l'une des lignes identifiées comme « malades » par la SNCF elle-même, qui pâtit de nombreux retards et suppressions de train dus notamment à un sous-investissement chronique dans l'entretien de la ligne, doit être considérée comme une priorité absolue pour en faire une solution de transport fiable pour les trajets du quotidien, notamment domicile-travail.
- Fermer les lignes de cars là où elles font concurrence au train ; en effet, les lignes ferroviaires peuvent souffrir de la concurrence de cars à bas coût, permise par la libéralisation du transport de car. C'est notamment le cas de la ligne Lyon-Grenoble.
- Favoriser la multimodalité en créant des pôles multimodaux effectifs autour des gares, avec parkings relais, covoiturage, parcs de stationnement sécurisés pour les vélos, aménagement des gares pour transporter son vélo (rampes sur les escaliers, ascenseurs de taille suffisante, identification plus claire de l'accès vélo dans les trains, augmentation des places réservées aux vélos...), rabattement vers les gares.
- Mener des études dans les zones non desservies ou peu desservies pour mettre en place des services de TAD. Une solution pour réduire le prix de ce type de transport serait peut-être de favoriser le développement de véhicules autonomes.
- Etudier le prolongement du tram T3 (ou tout autre solution telle que le tram-train en fonction de la saturation de la ligne T3) à l'Est de Lyon jusqu'à l'agglomération pontoise et Crémieu sur l'emprise de l'ancienne ligne du Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL). Cette étude devrait intégrer une bretelle d'accès direct à l'aéroport Saint-Exupéry depuis l'agglomération pontoise.

5) Soutenir le développement des nouveaux usages de la voiture

Les nouvelles technologies et l'évolution des mentalités révolutionnent notre approche de l'usage de la voiture, voire de sa propriété. Covoiturage, auto-partage, auto-stop organisé : l'utilisation de la voiture de manière collective est une solution particulièrement adaptée aux territoires peu denses comme le Nord-Isère, en raison des distances à parcourir et de la faible couverture en transports en commun. Cependant, si le succès de blablacar sur les longues distances n'est plus à démontrer, le covoiturage de proximité – en particulier pour les trajets domicile-travail – mais aussi l'auto-stop organisé ou l'auto-partage en milieu rural, peinent encore à décoller. Ces nouveaux modes ont donc besoin du soutien de la puissance publique pour vraiment se développer. Par conséquent, les mesures suivantes devraient être prises :

- Soutenir les expérimentations et les innovations s'appuyant sur les technologies là où un modèle ne s'est pas encore imposé : covoiturage dynamique, auto-stop organisé, auto-partage entre particuliers ou par des entreprises (à développer en particulier dans les gares où il n'y a pas de solution transports en commun pour les derniers kilomètres).

- Soutenir également les initiatives solidaires qui s'appuient sur l'entraide entre personnes : covoiturage, « petits » transports collectifs, associations proposant la location de moyens de transports, garages associatifs, auto-écoles associatives...
- Faire évoluer la réglementation pour faciliter la mise en place de voies réservées aux covoitureurs sur les autoroutes.

6) Développer la pratique du vélo pour les trajets du quotidien, y compris en zone peu dense

Le vélo est souvent perçu comme un mode de locomotion pertinent uniquement pour les zones urbaines. Pourtant, dans les zones peu denses, une grande partie des déplacements domicile-travail sont aussi internes aux communes ou dans des communes limitrophes. Ainsi, dans le Nord-Isère, 76 % des déplacements domicile-travail font moins de 5 km, et près d'un déplacement sur deux moins de 3 km : déplacements vers les écoles primaires mais également vers les collèges et lycées, déplacements achats, démarches, accompagnement, sont des déplacements courts. Le potentiel de report sur la marche, le vélo ou le vélo à assistance électrique (VAE) est donc très important. Le VAE est en plus particulièrement pertinent sur des territoires où les distances sont parfois plus longues et les dénivelés plus importants qu'en ville. Mais la pratique du vélo ne se développera réellement que si les conditions de sécurisation des trajets à vélo sont réunies et que des mesures incitatives sont mises en place. Par conséquent, les mesures suivantes devraient être prises :

- Sécuriser les déplacements à vélo en créant des aménagements cyclables sur les axes fréquentés/ où la vitesse des véhicules est élevée, et en systématisant les baisses de vitesse en ville et sur certains axes.
- Demander aux constructeurs automobiles une contribution financière aux modes actifs prélevée sur leur budget publicitaire. Cette contribution, sous la forme d'une taxe d'au moins 0,5 % sur le budget publicitaire annuel des constructeurs automobiles, permettrait de récolter au minimum 10 millions d'euros et abonderait un fonds de travaux publics spécialement dédié aux modes actifs.
- Permettre le financement d'aménagement de pistes cyclables et d'infrastructures pour le vélo en zone peu dense par le lancement d'appels à projets « Villes et territoires pilotes » et par des financements plus spécifiques pour des infrastructures ponctuelles.
- Sécuriser les stationnements vélo en systématisant le gravage contre le recel, en développant des stationnements sécurisés, aussi bien dans les lieux d'habitation qu'à proximité des pôles générateurs de déplacement, notamment les pôles d'échanges multimodaux.
- Donner les outils à toutes les générations pour devenir des cyclistes du quotidien qui se déplacent en sécurité : systématiser l'apprentissage de la mobilité à vélo dès l'école primaire, afin que la solution vélo ou vélo + TC soit crédible aux yeux des parents à la rentrée de la 6^e ; développer les vélo-écoles pour adultes.
- Former les futurs automobilistes au partage de la route et à la prise en compte des cyclistes en intégrant des séances de sensibilisation au respect des piétons et des cyclistes (avec mises en situation) lors de la formation initiale et continue des différents permis de conduire.
- Développer l'indemnité kilométrique vélo (IKV) pour la rendre réellement incitative : l'étendre au secteur public et la rendre obligatoire (pour le public et le privé) ; augmenter le montant de dispense fiscale (exempté d'impôts et de cotisations sociales) de 200 €, ne correspondant qu'à une distance de 2 km, à 500 € (soit 5 km) ; flexibiliser les règles de cumul IKV et abonnement TC pour réellement encourager la multimodalité.

- Favoriser la mobilité électrique en modes doux au même titre que celle en voiture : rétablir l'aide à l'achat de VAE (éventuellement avec une surprime sous certaines conditions, par exemple pour les ménages mettant au rebut un véhicule ancien polluant, ou indexée sur le quotient familial) et l'étendre aux vélos spéciaux (pliants, cargos).
- Remplacer la prime à la conversion par une prime à la conversion multimodale : inciter à une mobilité tournée vers les alternatives à la voiture en proposant la prime également à ceux qui préféreraient mettre au rebut un véhicule polluant et le remplacer par un ou deux VAE plutôt qu'une autre automobile, ou qui mettent au rebut un véhicule polluant sans le remplacer par l'achat d'un autre mode de transport.
- Favoriser l'usage combiné du vélo et du train (voire paragraphe 4).
- Mettre en place des systèmes de vélo partagé, possiblement en s'appuyant sur le numérique. Par exemple, un usager qui concède de laisser son vélo individuel dans une consigne en début de trajet TC pourrait avoir un vélo partagé réservé après son trajet TC.

7) Encourager les employeurs à faciliter la mobilité de leurs salariés

Les trajets domicile-travail font partie des déplacements structurants pour un territoire : réguliers, ils sont ceux sur lesquels il est possible d'agir. Or, en zone peu dense comme le Nord-Isère, la majeure partie s'effectue en voiture, y compris pour les trajets inférieurs à 5 kilomètres⁴ : ils offrent donc un potentiel de changement important dans les habitudes des habitants. Covoiturage, vélo, mais aussi télétravail : l'entreprise joue ici un rôle central dans la facilitation de l'accès aux différents modes de transport pour ses salariés ou la réduction de leurs déplacements. Par conséquent, les mesures suivantes devraient être prises :

- Elargir l'obligation d'un Plan de Mobilité à davantage d'entreprises en abaissant le seuil à 50 salariés pour un même site (pour l'instant, uniquement celles sur le périmètre d'un PDU et avec un nombre de salariés supérieur à 100 sur un même site ont cette obligation) et en l'assortissant de sanctions plus lourdes en cas de non respect. Un plus grand nombre d'entreprises seraient par ailleurs concernées par cette obligation avec la mise en place obligatoire d'un PDU pour tous les EPCI de plus de 50 000 habitants (voir proposition Paragraphe 2, Page 3).
- Faciliter l'émergence de référents représentants d'entreprises pour les Plans de Mobilité, par exemple avec un dispositif fiscal incitatif, permettant un vrai portage par l'entreprise du Plan de Mobilité, voire la mise en commun d'actions communes à plusieurs entreprises dans le cadre d'un Plan de Mobilité Inter-Entreprises.
- Imposer l'obligation de vraies mesures d'incitation au covoiturage dans ces Plans de Mobilité d'entreprises : garanties de retour en cas d'empêchement du conducteur, réservation de places de parkings proches des accès...
- Imposer une indemnité de covoiturage versée par l'employeur aux salariés qui se rendent sur leur lieu de travail en covoiturage (au même titre que la prise en charge de 50 % des transports en commun ou la possibilité d'une indemnité kilométrique vélo).
- Développer l'indemnité kilométrique vélo pour les trajets domicile-travail (voir paragraphe 6).

⁴ Ainsi, les modes de déplacements sur les trajets domicile-travail internes au Nord-Isère sont réalisés à 82 % en voiture, 7 % à pied et moins de 1 % en vélo, alors que 76 % des trajets domicile-travail font moins de 5 km et presque la moitié moins de 3 km. Source : Etude Inddigo 2010



- Faire évoluer le régime fiscal pour que les personnes qui covoiturent bénéficient des mêmes avantages financiers que les personnes qui sont aux frais réels.
- Soutenir le développement du covoiturage domicile-travail dans ses premiers temps en indemnisant le trajet aux covoitureurs sur une durée déterminée, afin que le covoiturage devienne compétitif (voir l'expérience d'Orléans [ici](#)).
- Mettre en place des mesures incitatives pour que les employeurs aient recours au télétravail pour les salariés dont les missions peuvent être réalisées en dehors des locaux de l'entreprise (sur la base de l'article 21 de l'ordonnance sur la prévisibilité et la sécurisation des relations au travail du 23 septembre 2017) ; en particulier, alléger les contraintes administratives pour l'employeur, souvent invoquées comme motif de refus du télétravail.