



La mobilité est la variable d'ajustement pour accéder aux différentes fonctions localisées dans le territoire. La transition vers une mobilité soutenable ne s'appuie donc pas uniquement sur l'organisation des modes de déplacement, mais également sur l'aménagement du territoire et des modes de vie (services, commerces, télétravail, etc.).

La mobilité soutenable vise un fonctionnement territorial équitable et peu consommateur d'énergie. Les actions concrètes sont la sobriété (ou la maîtrise de la demande de déplacement), l'utilisation de modes de déplacement peu carbonés (vélo, marche), la décarbonation et l'efficacité énergétique pour les transports routiers et ferrés.

Le changement peut être subi et s'imposer à nous.  
La transition est une pensée en action.

## APPREHENDER L'INTERDÉPENDANCE DES ENJEUX ET TERRITOIRES

### VERS DES TRANSPORTS FAIBLEMENT ÉMETTEURS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Le secteur des transports contribue fortement aux émissions de gaz à effet de serre, avec plus de la moitié des émissions dues à la voiture individuelle. La Stratégie Nationale Bas Carbone définit des objectifs ambitieux pour réduire les émissions de ce secteur.

OBJECTIFS DE RÉDUCTION DE LA STRATÉGIE NATIONALE BAS CARBONE POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS (EN MILLION DE TONES D'ÉQUIVALENT CO<sub>2</sub>)



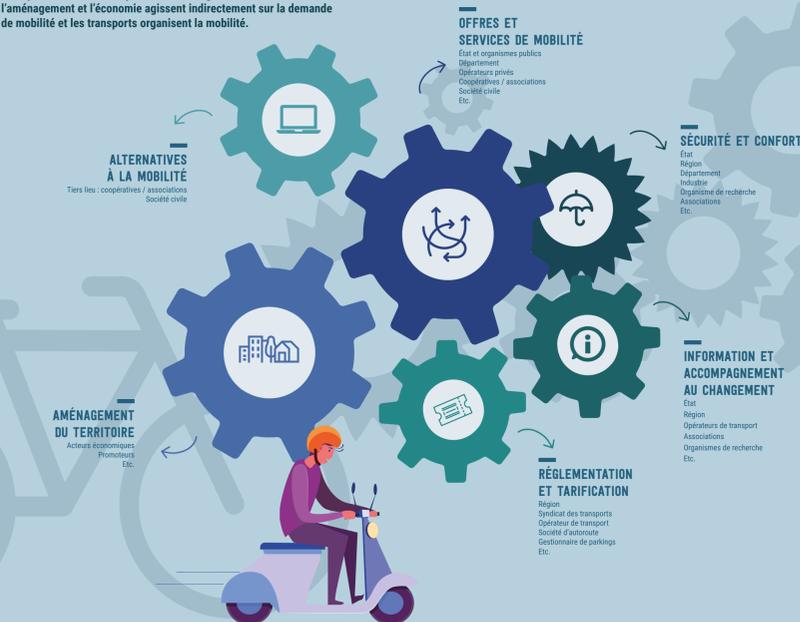
### VERS UNE RATIONALISATION ET UNE DIVERSIFICATION DES MODES DE DÉPLACEMENT



## AGIR TOUS ENSEMBLE POUR S'ENGAGER DANS LA TRANSITION

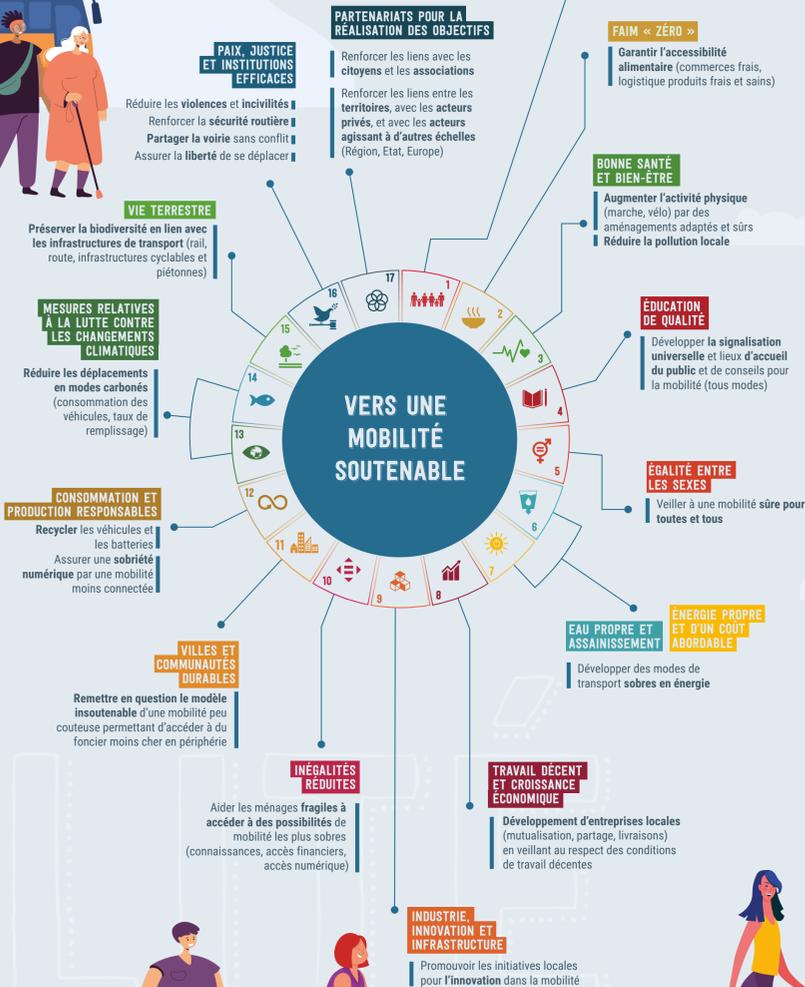
### DES ACTEURS MOBILISÉS POUR UN SYSTÈME DE MOBILITÉ DURABLE

La transition vers une mobilité soutenable n'est possible qu'en s'appuyant sur les choix des individus qui se déplacent et passe par différents champs d'action dans lesquels s'inscrit l'Agence d'urbanisme : l'aménagement et l'économie agissent indirectement sur la demande de mobilité et les transports organisent la mobilité.



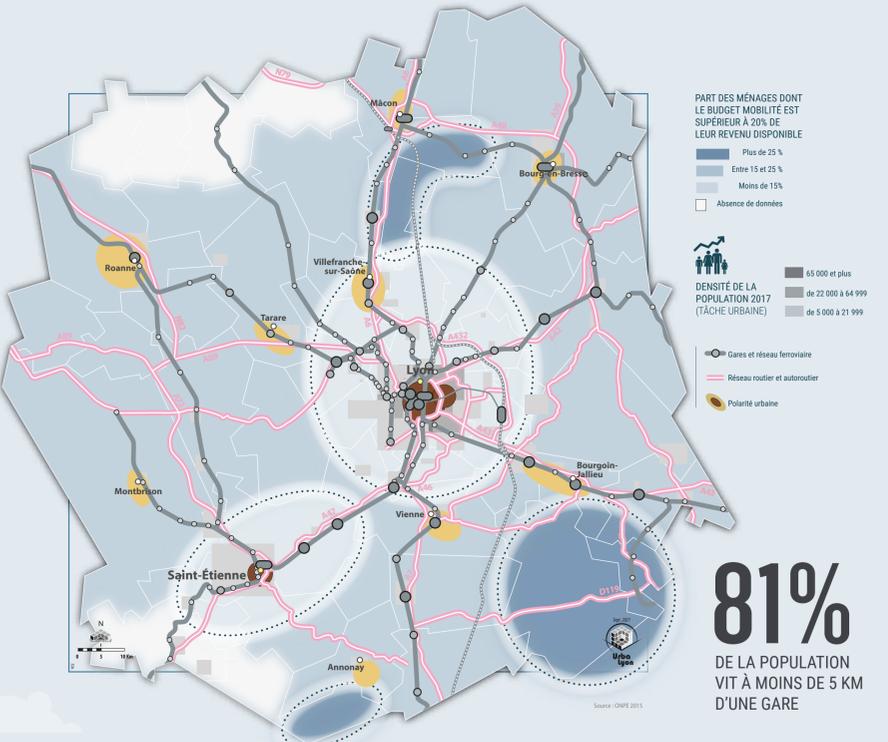
# QUELS ENJEUX ?

### ENJEUX LOCAUX INTERDÉPENDANTS

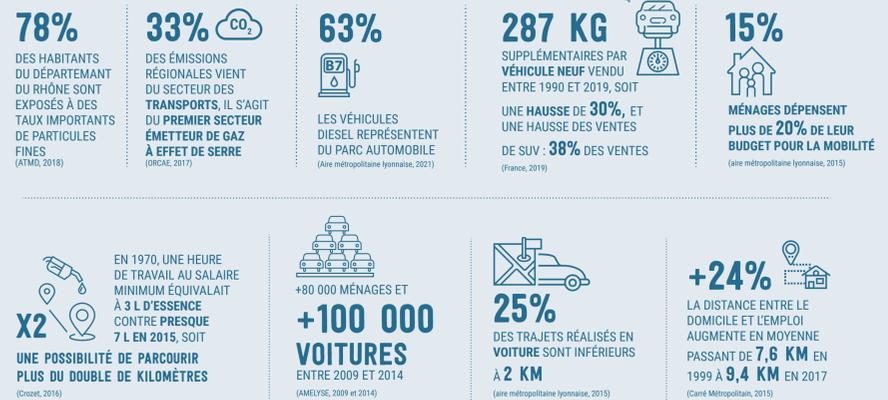


### ATTEINDRE UNE PLUS GRANDE SOBRIÉTÉ DANS LE FONCTIONNEMENT TERRITORIAL

La mobilité soutenable doit garantir un fonctionnement territorial pour toutes et tous, sans laisser à l'écart des populations fragiles. Le système est à faire évoluer vers une mobilité plus sobre et plus équitable en s'appuyant sur les infrastructures existantes ferroviaires et routières.



**81%**  
DE LA POPULATION VIT À MOINS DE 5 KM D'UNE GARE



# QUELLES ACTIONS ?

### NOS TERRITOIRES EN ACTION

### LES COLLECTIVITÉS, UN DES ROUAGES DU SYSTÈME D'ACTEURS

#### AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- ➔ Mettre en œuvre des Plans Locaux d'Urbanisme
- ➔ Maîtriser le foncier
- ➔ Anticiper les impacts des choix économiques (attractivité, activités économiques...)
- ➔ Favoriser la mixité des fonctions urbaines aménagement et la programmation

#### OFFRES ET SERVICES DE MOBILITÉ

- ➔ Développer les itinéraires piétons
- ➔ Développer le réseau cyclable
- ➔ Développer les transports en commun
- ➔ Développer le covoiturage
- ➔ Favoriser le partage de la voiture
- ➔ S'appuyer sur les offres de taxis et VTC
- ➔ Planifier les mobilités

#### SÉCURITÉ ET CONFORT

- ➔ Réduire les vitesses automobiles
- ➔ Accroître la fiabilité
- ➔ Augmenter le confort et la sécurité des piétons et cyclistes
- ➔ Rendre accessible la voirie et les espaces publics par toutes et tous

#### INFORMATION ET ACCOMPAGNEMENT AU CHANGEMENT

- ➔ Informer sur les offres et les services disponibles
- ➔ Communiquer

#### RÉGLEMENTATION ET TARIFICATION

- ➔ Faciliter les usages par une tarification combinée
- ➔ Inciter à l'usage par des tarifications avantageuses
- ➔ Agir sur les prix et les taxes (stationnement, péage...)

#### ALTERNATIVES À LA MOBILITÉ

- ➔ Favoriser le télétravail
- ➔ Développer des services et des aménités proches du domicile

**Requalification M6/M7 (Métropole de Lyon)**  
Réduction de la vitesse et diversification des usages avec du covoiturage et des lignes de bus suite au déclassement de l'autoroute

**Zone à Faibles Émissions (Métropole de Lyon)**  
Interdiction de circulation et de stationnement pour les véhicules de transport de marchandise ayant des vignettes Crit'Air 3, 4, 5 ou non classés à l'intérieur de la zone. L'ambition est d'amplifier cette ZFE actuelle

**Plan d'investissement multimodal ambitieux (Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise)**  
Volonté de développer un réseau multimodal, attractif, maillé et performant qui permet une réelle alternative à la voiture individuelle. Pour la période 2021-2026, le plan de mandat représente un budget d'investissement de 2,55 milliards d'euros

**Accompagnement pour l'autopartage entre particuliers (Communauté de l'Ouest rhodanien)**  
Facilitation du partage de véhicules entre particuliers dans l'Ouest rhodanien par un accompagnement juridique et logistique

**Lutte contre le harcèlement sexiste (Sytral)**  
Organisation de marches exploratoires menées par des groupes de femmes afin de réaliser un diagnostic de terrain dans des lieux où réside un risque ou un sentiment d'insécurité

**Transport à la demande (Communauté d'agglomération Porte de l'Isère)**  
Mise en place de mini-bus entre la gare de Saint-Quentin-Fallavier et le Parc International de Chesses (pôle logistique)

**Accès au P+R en fonction de critère (Vienne)**  
Accès au parking-relai de la gare de Vienne selon des critères : lieu de résidence, distance et descente en transport en commun

**Emplois autour d'une gare périurbaine (Brignais)**  
Implantation du site de TOPAC du Rhône à côté de la gare de Brignais

## DES OBJECTIFS NATIONAUX ET EUROPÉENS

