N° 48 JANVIER 2021

LES DOSSIERS FNAU

Mobilité et planification

PLANIFIER LES MOBILITÉS : NOUVEAUX DÉFIS, NOUVEAUX OUTILS



Avec la participation de

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

ADEME
AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

FÉDÉRATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME

ÉDITORIAL

La mobilité est aujourd'hui questionnée sous un prisme d'enjeux multiples : l'équité sociale et territoriale pour répondre aux mobilités du quotidien, la sobriété pour assurer une transition vers une mobilité maitrisée et décarbonée qui réponde aux grands engagements climatiques et environnementaux, la résilience dans une période où la crise de la Covid-19 bouleverse notre société et plus particulièrement nos pratiques et nos relations à la mobilité (généralisation du télétravail, aménagement des horaires, diminution des hyper-pointes de déplacements, expérimentation de mobilités alternatives, désaffection des modes collectifs et partagés au profit des modes individuels…).
Il semble plus que jamais indispensable de renforcer les exercices de planification territoriale pour concevoir l'espace public résilient de demain, permettant de répondre à l'urgence climatique, sanitaire et sociale à laquelle nous faisons face.
Face à ces défis, la mobilité s'inscrit aujourd'hui dans un cadre règlementaire renouvelé par la loi d'orientation des mobilités, dite loi LOM, du 24 décembre 2019 qui refonde le cadre institutionnel des politiques de mobilités. Elle a pour ambition une mobilité centrée sur les usagers, décarbonée, et donne une responsabilisation accrue aux collectivités locales, en élargissant le rôle d'autorité organisatrice notamment aux communautés de communes, en promouvant les démarches contractuelles pilotées par les régions autour de bassins de mobilité et en développant la boite à outils des leviers mobilisables.

L'Ademe a actualisé en décembre 2020 sa stratégie « Transports et Mobilités 2020-2023 » dans une logique de maitrise, report et optimisation des déplacements, et accompagne tous les acteurs dans cette transition en lien avec sa « Stratégie Urbanisme durable ». Les agences d'urbanisme sont mobilisées dans les territoires pour accompagner les collectivités et acteurs locaux dans leurs stratégies d'aménagement et de mobilité.
L'Ademe et la Fnau, dans le cadre de leur partenariat, ont ainsi décidé de conjuguer leur action sur ces questions, avec l'objectif de contribuer à éclairer les porteurs de projets, sur les différentes manières de se saisir de la palette des différents outils de planification disponibles (plan de mobilité, PCAET, SCoT, PLUi…), réglementaires ou volontaires, afin de construire des politiques publiques locales de mobilité ambitieuses sur les territoires.

Ce dossier s'appuie sur une série de témoignages d'acteurs publics et sur l'illustration de démarches concrètes mises en œuvre dans les territoires, notamment par les agences d'urbanisme, pour montrer la diversité et l'articulation des différents leviers que peuvent mobiliser les acteurs locaux en faveur d'une planification durable de la mobilité. Ce travail esquisse également des pistes de recommandation pour favoriser des politiques de mobilités innovantes, contextualisées et mobilisant l'ensemble des acteurs de nos territoires.

ARNAUD LEROY
PRÉSIDENT DE L'ADEME



JEAN ROTTNER
PRÉSIDENT DE LA FNAU



SOMMAIRE

ÉDITORIAL ... 3

L'ESPRIT DE LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS Améliorer la mobilité du quotidien, tel est le défi auquel doivent répondre nos collectivités ... 5

LES ENJEUX DE LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

❝ PAROLES D'ACTEURS Régions de France : le défi de l'articulation entre stratégies régionales et intercommunales ... 8

❝ PAROLES D'ACTEURS Groupement des autorités de transport, France urbaine et Assemblée des communautés de France ... 10

❝ PAROLES D'ACTEURS L'Ademe, agence de la transition écologique ... 11

❝ PAROLES D'ACTEURS Les agences d'urbanisme, plateformes de « fabrique territoriale » ... 12

ANALYSE CRITIQUE Lieux et liens, pour un nouveau regard sur la mobilité ... 13

ÉCHELLES DE GOUVERNANCE ET OUTILS DE PLANIFICATION

L'échelle régionale

RÉGION SUD Amplifier par le Sraddet la cohérence urbanisme/mobilité à toutes les échelles ... 15

RÉGION GRAND EST La prise en compte de la mobilité transfrontalière dans le Sraddet ... 17

L'échelle intercommunautaire

❝ PAROLES D'ACTEURS Le SCoT au cœur de la coopération sur la mobilité entre régions et intercommunalités ... 18

SCOT DE METZ Valoriser et (re)composer les espaces autour des gares du SCoT ... 20

BASSIN D'AVIGNON La convergence entre les Sraddet et le SCoT pour une mobilité interrégionale ... 21

AIRE MÉTROPOLITAINE GRENOBLOISE Vers un syndicat mixte à l'échelle du bassin de mobilité ... 22

AIRE MÉTROPOLITAINE LYON - SAINT-ÉTIENNE Coordonner l'action publique pour faciliter « l'intermodalité du quotidien » ... 23

L'échelle de l'intercommunalité

❝ PAROLES D'ACTEURS Groupement des autorités responsables de transport ... 24

❝ PAROLES D'ACTEURS Assemblée des communautés de France : l'enjeu de prise de compétence de la mobilité pour les communautés de communes ... 25

BREST MÉTROPOLE Un plan local d'urbanisme intercommunal intégrateur ... 26

PAYS DE LUMBRES Intégrer urbanisme et mobilité en milieu rural ... 27

AIX-MARSEILLE-PROVENCE Le plan de déplacements urbains de la Métropole ... 28

GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE L'émergence d'une gouvernance des mobilités à l'échelle du bassin de vie ... 29

CHAMBERY Le PCAET du Grand Chambéry ... 30

SOMME SUD-OUEST AMIÉNOIS Le plan de mobilité en milieu rural ... 31

Et si la planification de la mobilité était aussi hors planification ?

LORRAINE Un Grenelle des mobilités à l'échelle de l'ancienne région ... 32

BORDEAUX MÉTROPOLE Un Grenelle des mobilités pour changer de modèle ... 33

SAINT-OMER La mobilité et les espaces publics, leviers de revitalisation urbaine ... 34

BORDEAUX MÉTROPOLE AQUITAINE Les boulevards, entre infrastructure du quotidien et espace public d'exception ... 35

LEVIERS POUR DE NOUVEAUX DÉFIS DE MOBILITÉS

Une mobilité centrée sur l'usager

BORDEAUX MÉTROPOLE AQUITAINE Les pactes mobilité, une contractualisation collectivité-employeur ... 38

AGGLOMÉRATION DE MARSEILLE Un transport à la demande dans les zones d'activité ... 39

MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION Des paiements et une information voyageur simplifiés ... 40

MÉTROPOLE DE RENNES Réorganiser le territoire par l'approche temporelle ... 41

COMMUNAUTÉ URBAINE DE DUNKERQUE La gratuité du bus pour stimuler la mobilité ... 43

Modes actifs : vélo et marche

MÉTROPOLE DE TOULOUSE Un schéma directeur piéton pour partager ... 45

Mobilité décarbonée

PARIS ET GRAND PARIS Zone à faibles émissions (ZFE) pour améliorer la qualité de l'air ... 47

AIX-MARSEILLE-PROVENCE Mieux connaître l'évolution du parc de véhicules ... 48

DÉPARTEMENT DE L'AUBE Déployer un réseau de bornes de recharge ... 49

Intégrer la voiture dans la chaîne de déplacement

❝ PAROLES D'ACTEURS Association nationale des Pôles territoriaux et des Pays (ANPP) : massifier le covoiturage dans les zones peu denses ... 50

AIRE MÉTROPOLITAINE GRENOBLOISE Voie réservée et ligne de covoiturage de l'A10 ... 51

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG Le stationnement comme un outil au service de la mobilité urbaine ... 52

MÉTROPOLE DE LYON Requalification des autoroutes A6/A7 en boulevard urbain ... 53

MÉTROPOLE DE TOURS Vers une meilleure intégration urbaine ... 54

Nouvelles offres de transport collectif

MÉTROPOLE DE TOULOUSE La 3e ligne de métro, un projet pour transformer l'agglomération ... 55

BREST MÉTROPOLE Le téléphérique : prise de hauteur dans la cité du Ponant ... 56

MÉTROPOLE DE BORDEAUX Vers un RER métropolitain associant train et cars express ... 57

❝ PAROLES D'ACTEURS SNCF : étoiles ferroviaires et services express métropolitains ... 58

La connaissance et les données

❝ PAROLES D'ACTEURS Cerema : mieux connaître les habitudes de déplacements sur un territoire ... 60

PAYS BASQUE ET LANDES Mesurer les mobilités littorales estivales ... 61

RÉGION STÉPHANOISE Observer les mobilités pour aider à la décision publique ... 62

BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE Une toile territoriale de la mobilité ... 63

MOBILITÉ DE DEMAIN

❝ PAROLES D'ACTEURS Institut Paris région : entre tendances lourdes et ruptures, quelques pistes de résilience ... 65

L'ESPRIT DE LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

Améliorer la mobilité du quotidien, tel est le défi auquel doivent répondre nos collectivités

CÉLINE MOUVET
CHEFFE DU BUREAU DES POLITIQUES DE DÉPLACEMENTS, DIRECTION GÉNÉRALE DES INFRASTRUCTURES DES TRANSPORTS ET DE LA MER, MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Les crises récentes nous ont montré la nécessité de répondre prioritairement aux besoins en matière de mobilité en veillant à un aménagement du territoire équilibré.
La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 (LOM), issue d'une large concertation avec les acteurs de la mobilité et les collectivités, est à ce titre une loi pour les territoires. Elle se donne comme objectif d'impulser partout un nouveau modèle de mobilité face aux urgences climatiques et à l'impératif social. Elle vient ainsi consacrer un changement de paradigme : passer d'une politique publique des transports à une politique publique des mobilités, ceci afin de couvrir l'ensemble des enjeux d'accès à la mobilité qui ne se limitent ni à l'accès aux transports collectifs ni à une vision centrée sur l'infrastructure.
En effet, organiser la mobilité, ce n'est pas ajouter une politique sectorielle de plus aux compétences des institutions publiques. Parler de transport et de déplacement, c'est penser qualité de vie, progrès social, performance économique, ressources naturelles, mutations spatiales. Une politique de mobilité doit ainsi s'appréhender dans le cadre d'une approche systémique et associant les parties prenantes du territoire.
C'est ainsi qu'à l'organisation de la mobilité héritée de la loi d'orientation des transports intérieurs (Loti), qui accorde à chaque niveau de collectivité la compétence sur un mode de transport (ferroviaire, transport non urbain, transport urbain), se substitue, avec la loi d'orientation des mobilités, une organisation à deux échelles territoriales – régionale et intercommunale –, chaque niveau de collectivité étant en capacité d'agir sur un large champ de solutions de mobilité.
Les démarches de planification ont dès lors toute leur place pour donner une vision stratégique des enjeux du territoire en matière de mobilité – démarches articulées d'ailleurs avec celles de planification climat et d'urbanisme. Elles sont amenées à s'étoffer pour mieux prendre en compte les territoires périurbains et ruraux, trop souvent exclus des réflexions de mobilité car non pertinents pour y développer du transport collectif, les modes actifs et les mobilités partagées, la logistique urbaine. Elles sont amenées également à porter une ambition et une stratégie en matière de circulation et de stationnement, sujets qui constituent des « briques » essentielles d'une politique de mobilité. La voiture ne doit pas rester la grande impensée de nos politiques locales de mobilité. Et il y a matière à faire. Ces régulations existent, elles sont encouragées par la loi et doivent aujourd'hui être orchestrées : transport collectif en site propre, voies réservées, zones apaisées, limitation de la vitesse, tarification du stationnement, stationnement vélo, itinéraire cyclable et piéton sécurisé.
Cette planification doit en outre se combiner à une démarche de coopération plus opérationnelle et systématique, laquelle vise à dépasser les logiques de périmètre administratif ou de compétence. Au travers du contrat opérationnel de mobilité instauré par la loi d'orientation des mobilités, c'est bien l'articulation, la coopération, la synergie des acteurs publics qu'il faut systématiser afin que l'action publique s'en trouve renforcée. Grenelle des mobilités, Observatoire régional des transports… autant de cadres qui ont permis d'expérimenter de tels partenariats et qu'il faudra généraliser au profit de l'intégration territoriale et sociale : partout et pour tous.
Il s'agit bien de réussir la transition écologique et énergétique des systèmes de mobilité tout en donnant à chacun le choix de sa mobilité.
Nos politiques de mobilité se doivent d'être plus inclusives et leur réussite dépend du compromis social qui va les sous-tendre. En cela, la participation des usagers, des habitants et des acteurs locaux doit nourrir les politiques, dans une approche renouvelée car ce sont eux les moteurs du changement.
Les questions de mobilité doivent à ce titre investir d'autres sphères, en particulier le monde économique avec les enjeux de mobilité en entreprise : il s'agit de la mobilité des collaborateurs, bien sûr, mais plus largement des déplacements générés par l'activité qui doivent être interrogés. La crise sanitaire, si elle a été subie, n'en est pas moins enrichissante à cet égard et doit impulser de nouvelles pratiques. C'est aussi l'enjeu de les faire émerger et les ancrer auprès des plus jeunes.
Tout cela représente autant de défis à relever sur lesquels les territoires se mobilisent déjà. Et l'État entend être à leur côté.

LES ENJEUX DE LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

La loi impacte toutes les échelles de gouvernance de la mobilité. De la Région à la commune, les élus et acteurs publics se repositionnent pour répondre aux enjeux de cette loi qui vise à replacer l'usager au cœur des politiques publiques et à offrir des solutions alternatives à la dépendance de la voiture.



Cycliste sur la piste Chronovélo entre Grenoble et Saint-Martin d'Hères
© AURG

● OBJECTIFS

La loi d'orientation des mobilités vise à changer de prisme et à passer de la dimension du transport à celle de la mobilité – ainsi à replacer l'usager au cœur des politiques publiques et à offrir des solutions alternatives à la dépendance de la voiture. La volonté est de se placer du point de vue des utilisateurs (actifs, retraités, jeunes, demandeurs d'emploi, etc.) pour articuler les offres existantes et identifier les « trous dans la raquette » à combler dans chaque contexte.

Ces solutions plus décentralisées doivent contribuer à l'objectif de l'Accord de Paris sur le climat pour la mobilité décarbonée. La loi d'orientation des mobilités conforte et élargit la compétence des régions. Si elle ne change pas fondamentalement la compétence des métropoles, communautés urbaines et d'agglomération, elle ouvre la possibilité aux communautés de communes de prendre une compétence sur les mobilités pour développer une offre adaptée à leurs enjeux.

L'ensemble des outils renouvelés ou créés par la loi seront coordonnés et articulés autour de la notion de « bassin de mobilité » et de « contrats opérationnels de mobilité » passés entre les collectivités ou structures désignées qui sont autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et les régions qui sont autorités organisatrices de la mobilité régionale (AOMR). L'application de cette loi repose donc sur un besoin accru d'échanges et de coopération territoriale entre les différentes échelles compétentes sur le sujet des mobilités.

● CE QUI CHANGE POUR LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES

Avant le 1er avril 2021, les communautés de communes doivent décider de :

• prendre la compétence mobilité par délibération du conseil communautaire (scénario 1) ;

• ne pas prendre la compétence qui revient alors à la région (scénario 2).

Si la communauté de communes prend la compétence mobilité :

• elle peut, sans obligation, mettre en place un plan de mobilité ou un plan de mobilité simplifié ;

• par le biais de convention, elle peut récupérer la gestion de certains dispositifs de mobilité régionaux ;

• elle peut percevoir le versement mobilité, si elle met en place un service régulier de mobilité ;

• elle peut mutualiser certains dispositifs avec d'autres intercommunalités ;

• certains services préexistants peuvent rester en gestion à la commune.

Si la communauté de communes ne prend pas la compétence mobilité :

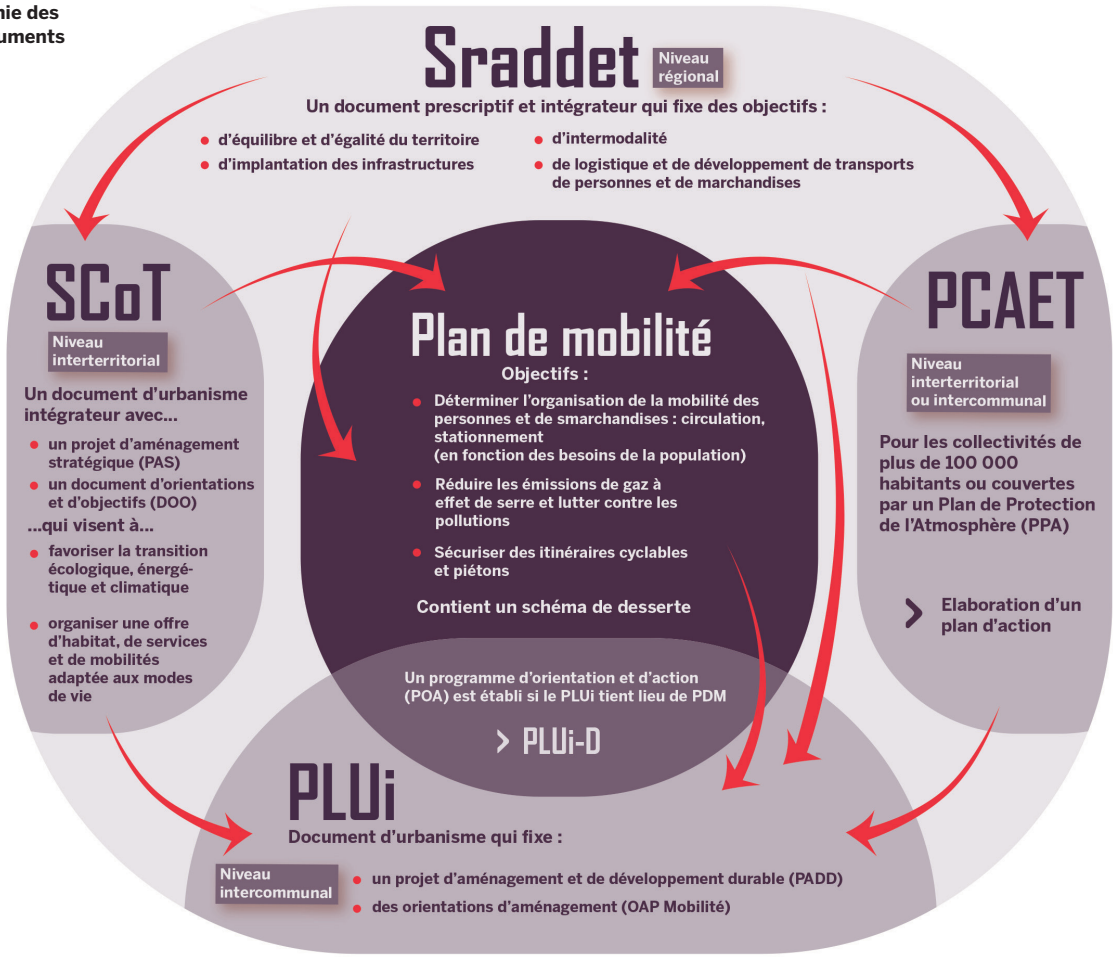
• la région devient autorité organisatrice de la mobilité à la place de cette intercommunalité ;

• par convention, la région peut toutefois déléguer une partie des services mobilités à une intercommunalité ou à une commune. Celle-ci devient alors autorité organisatrice de niveau 2 (AO2). Pour ces services, il est lui possible de bénéficier du versement mobilité ;

• la compétence peut « retourner » à la communauté de communes, seulement en cas d'évolution significative du périmètre d'exercice de la compétence : création ou extension d'un syndicat mixte de transport ou fusion de communautés de communes.

Schéma hiérarchie des normes des documents de planification

© FNAU



PAROLES D'ACTEURS

Régions de France : le défi de l'articulation entre stratégies régionales et intercommunales

MICHEL NEUGNOT, PREMIER VICE-PRÉSIDENT DE LA RÉGION BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION TRANSPORTS ET MOBILITÉ DE RÉGIONS DE FRANCE

Avec l'entrée en vigueur de la loi d'orientation des mobilités (LOM), les régions doivent relever le défi de l'articulation entre la stratégie régionale de mobilité, les stratégies des AOM urbaines et les projets, à faire naitre bien souvent, des EPCI rurales auxquelles il est proposé de prendre la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM).

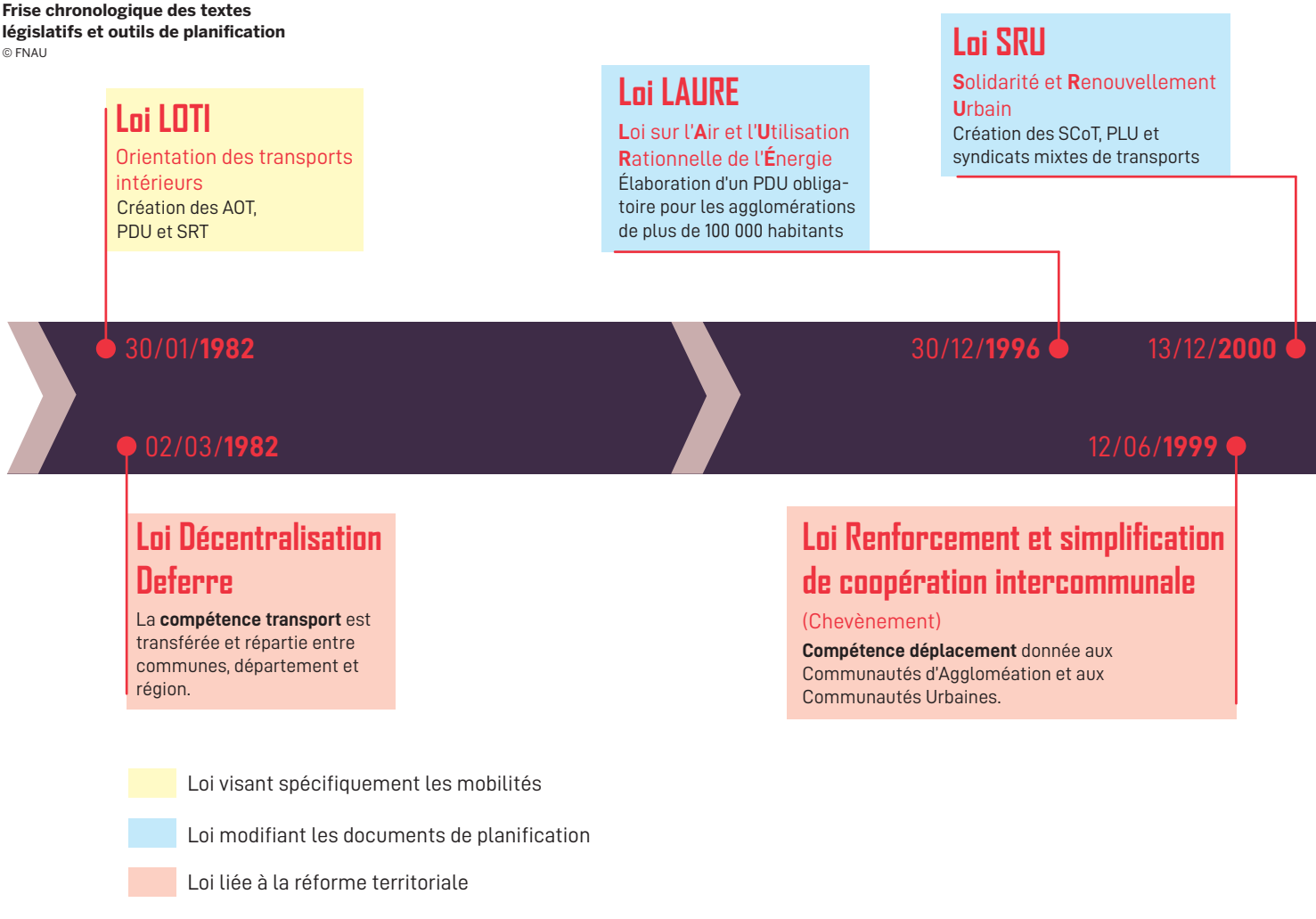
Ce challenge est confié à la Région avec un rôle essentiel de chef de file des mobilités et de l'intermodalité, Région à la fois architecte et cheffe d'orchestre.

Région architecte, car il lui revient en concertation avec les EPCI de définir la carte des bassins de mobilité. La plus grande souplesse est laissée aux acteurs pour définir le périmètre et la taille des bassins de mobilité. La prise en compte de la diversité des situations et des pratiques de contractualisation locale doit prévaloir pour donner toutes ses chances au développement de la mobilité sur les territoires.

Région cheffe d'orchestre, car elle doit contractualiser avec chaque EPCI, dans un cadre de cohérence régionale, les nouvelles mobilités complémentaires à l'existant dans chaque communauté de communes. Le comité des partenaires, avec la présence a minima aux cotés des élus, des entreprises et des usagers, sera le lieu privilégié du dialogue et de la co-construction des nouvelles mobilités adaptées aux besoins des territoires et à la volonté politique des élus.

C'est un travail au long cours, qui doit s'appuyer sur les prescriptions des Sraddets régionaux, mais ne peut nous faire oublier que la crise sanitaire pèse et continuera de peser sur les budgets des collectivités locales. A ce titre la mission récemment confiée par le Ministre des Transports à Philippe Duron sur le modèle économique des transports collectifs prend tout son sens. Dans ce contexte de fortes incertitudes, les régions accompagneront les communautés de communes. Il est primordial pour le développement de la mobilité que des solutions au plus près des territoires puissent être trouvées. En s'inscrivant pleinement dans la stratégie développée actuellement par les régions, l'offre proposée aux voyageurs en sera d'autant plus efficace, quel que soit le mode de transport choisi.

Frise chronologique des textes législatifs et outils de planification
© FNAU





Gare de Belfort
© AUTB

Loi Grenelle I et II

Outils
- Ferroviaire régional
- Transport Collectif en Site Propre
- Péage ubain
- Vélo libre service et autopartage
- Lutte contre l'étalement urbain (SCoT, PLU)

03/08/**2009** et 12/07/**2010**

Loi ALUR

Logement et urbanisme rénové
- PLUi
- PLU intégrateur
- PDU

Loi MAPTAM

Modernisation de l'**A**ction **P**ublique **T**erritoriale et **A**ffirmation des **M**étropoles
- Renforcement de la compétence des intercommunalités
- Création des pôles métropolitains

24/03/**2014**
27/01/**2014**

Loi TECV

Transition **É**cologique et **C**roissance **V**erte

ZCR (Zone de Circulation Restreinte)

18/08/**2015**
07/08/**2015**

Loi NOTRe

Nouvelle et **O**rganisation **T**erritoriale de la **Ré**publique
- Transfert de la compétence déplacement (interurbain, scolaire) aux régions
- Création du SRADDET qui intègre les anciens SRIT

24/12/**2019**

Loi LOM

Orientation des **M**obilités
- AOM
- Contrat de mobilités
- PDM
- ZFE (et ZCR)
- Les Communautés de communes peuvent être AOM.
- La région devient AOM.

PAROLES D'ACTEURS

Groupement des autorités de transport, France urbaine et Assemblée des communautés de France

PROPOS CROISÉS DE
ROMAIN CIPOLLA, GROUPEMENT DES AUTORITÉS DE TRANSPORT (GART)
ÉTIENNE CHAUFOUR, FRANCE URBAINE
BERTRAND MACÉ, ASSEMBLÉE DES COMMUNAUTÉS DE FRANCE (ADCF) - INTERCOMMUNALITÉS DE FRANCE

Suite aux États généraux de la mobilité durable 2017, les acteurs du monde des transports, dont le Gart, avaient pointé le besoin d'une loi de programmation pour moderniser la loi d'orientation des transports intérieurs (Loti) de 1982, afin d'inclure les changements institutionnels, les nouvelles solutions de déplacement et passer d'une approche orientée transports à une approche orientée mobilité.

Romain Cipolla : Le Gart a notamment milité pour que cette loi trouve des solutions pour les territoires peu denses – Comment mieux les desservir ? Comment éviter leur isolement et répondre aux défis de la précarité énergétique et de la place prépondérante de la voiture ? – et a plaidé pour que l'État confirme le rôle structurant du versement mobilité dans les transports, puisque celui-ci avait fait l'objet de nombreuses attaques.

Étienne Chaufour : La loi reste assez générique et orientée sur les moyens de mobilités ; le volet social et le volet lié à l'emploi ont été écartés rapidement du projet. Avait-on besoin d'une loi pour réfléchir à l'aménagement urbain en fonction des mobilités ? L'intelligence territoriale n'aurait-elle pas suffi ? La loi apporte malgré tout des outils. Ceux-ci devront être renforcés dans le projet de loi 3D (décentralisation, différenciation et déconcentration).

Bertrand Macé : Ce projet a été bousculé par les revendications du mouvement des Gilets jaunes sur le besoin de mobilité dans les territoires peu denses, où le sentiment d'un manque d'action en matière de mobilité est fort. L'impression est en partie fausse ; comme l'AdCF l'a évoqué dans les guides sur les mobilités dans les territoires peu denses et sur les éco-mobilités, un certain nombre de communautés de communes agissent déjà sur les infrastructures (voiries) et sur la promotion de mobilités alternatives. Donner à ces communautés le choix de la compétence AOM est une avancée significative pour les territoires, même si certains d'entre eux craignent les coûts qui en découleraient.

Romain Cipolla : La gouvernance inscrite dans la loi est complexe et demande un effort de pédagogie car les communautés de communes n'auront pas le même rôle que les précédentes autorités organisatrices des transports. Leur positionnement vis-à-vis des communes qui gardent une part des compétences (voirie, stationnement, pouvoirs de police...) et vis-à-vis des régions va demander du temps. Enfin les délais pour se positionner sont très courts, les nouveaux exécutifs ayant l'obligation de mettre le sujet en débat au début de leur mandat.

● QUELS FINANCEMENTS POUR LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS ?

Avec la crise de la Covid-19, le constat est partagé que beaucoup d'autorités organisatrices ont des difficultés d'équilibre financier et à payer leurs opérateurs du fait de la baisse de la fréquentation, donc des recettes tarifaires, et du versement mobilité. Le versement mobilité payé par les employeurs s'appuie sur la masse salariale ; en cas de chômage partiel, l'employeur ne s'acquitte plus de cet impôt, ce qui fragilise les rentrées. Le modèle économique des AOM s'est donc fragilisé et, dans un contexte d'incertitude économique, une augmentation des compétences à budget constant peut risquer de se révéler dissuasive pour certaines communautés de communes qui veulent prendre cette nouvelle compétence. La LOM n'a pas prévu d'autre financement que le versement mobilité, désormais conditionné à la mise en place d'un service régulier. C'est une zone d'ombre de la loi. Les associations de collectivités défendent depuis plusieurs années la possibilité, pour ces dernières, de bénéficier d'une part de la contribution climat-énergie, ce qui assurerait davantage leurs ressources.

● QUELLES RECOMMANDATIONS FORMULER AUX COLLECTIVITÉS POUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS ?

Étienne Chaufour : France urbaine souhaite que les territoires aient une grande liberté dans leur innovation en termes de mobilité. Il y a deux sujets à s'approprier pour anticiper demain : réfléchir à des solutions pour financer les enjeux routiers, les routes restant les supports d'une très grande part des mobilités et ne pas oublier la logistique.

Bertrand Macé : Il est important que les communautés de communes, qui ont des projets - même sans stratégie construite - prennent la compétence qui permet de dialoguer avec l'ensemble des acteurs, répondre aux besoins locaux et mobiliser des financements.

Romain Cipolla : Les collectivités doivent se placer du point de vue de l'usager et regarder les besoins et les manques du territoire au regard de l'existant. Quelle que soit la collectivité qui se saisira in fine de la compétence, communauté de communes ou région, elle devra agir et mettre en place la grande diversité d'outils permise par la loi.

PAROLES D'ACTEURS

L'Ademe, agence de la transition écologique

D'APRÈS UN ENTRETIEN AVEC
JÉRÉMIE ALMOSNI, CHEF DE SERVICE TRANSPORTS ET MOBILITÉS

L'Ademe se positionne avec France Mobilité en tant qu'accompagnateur et facilitateur des communautés de communes sur la prise de compétence. À partir de différents appels à projets, l'agence aide les collectivités à concrétiser des projets sur la mobilité durable.

● POUR L'ADEME, EN QUOI LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS CHANGE DANS LA FAÇON DE PENSER CELLES-CI ?

La dimension tournée vers l'usager plutôt que vers l'infrastructure est un changement qui permettra de réfléchir aux besoins et d'être « solutionniste » seulement dans un second temps. La loi intègre également toute une dimension sur les données, leurs usages, aidant ainsi les territoires à façonner et à construire leurs offres. Il manque néanmoins des éléments sur les moyens d'ingénierie et d'observation nécessaires à un territoire pour diagnostiquer ses besoins en mobilité. Ainsi, l'Ademe souhaite structurer des méthodes, créer une meilleure cohérence entre les territoires et leur proposer de moduler en fonction de plusieurs considérations. Par exemple, « si je suis une communauté de communes et que je ne veux pas m'occuper des transports réguliers, la loi m'autorise à laisser la compétence à la main de la région ou du syndicat des transports. Dans ce cas, j'ai la possibilité de me focaliser uniquement sur les déplacements du quotidien, autour du co-voiturage solidaire par exemple ».

● ZOOM SUR LE PLAN DE MOBILITÉ SOLIDAIRE

L'Ademe travaille actuellement à l'élaboration d'un kit à destination des élus, via le Laboratoire de la Mobilité Inclusive, pour accompagner les collectivités tout particulièrement les départements et les régions sur ce sujet et préparer les plans de mobilité solidaire. L'idée est d'apporter des éléments étayés pour dépasser le raccourci qui postule que « la mobilité inclusive équivaut seulement à la gratuité ou à la tarification sociale ». L'Ademe a déjà une expertise par le biais de son programme « Territoires à mobilité inclusive »[1] dans lequel est proposée une méthodologie.

Dans un second temps, il faudra outiller les comités de partenaires qui sont composés des autorités organisatrices de la mobilité, des employeurs, des financeurs, mais aussi des usagers, pour discuter de la mise en place de ces plans de mobilité solidaire, avec comme chefs de file les départements et les régions, lesquelles ont cette responsabilité clairement citée dans la loi. En termes de périmètre, il n'est pas assuré que les bassins de mobilité soient l'échelle retenue pour décider et mettre en place ces plans, du fait d'un chef de file souvent départemental. Néanmoins il est important qu'une bonne coordination soit faite entre les différentes échelles et que ces plans de mobilité solidaire soient bien identifiés et inscrits dans les futurs contrats opérationnels de mobilité. Ce contrat permettra d'obtenir une cohérence dans la maille régionale entre les autorités organisatrices de la mobilité, les bassins de mobilité et les plans de mobilité solidaire.

● COMMENT L'ADEME ACCOMPAGNE-T-ELLE LES TERRITOIRES ?

En expérimentant, en faisant connaître et en essaimant les bonnes pratiques. Par exemple, sur l'appel à projets « Territoires d'expérimentation des nouvelles mobilités durables »[2], via les cellules d'appui régionale de France Mobilité qui mobilisent le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), la banque des territoires, les services déconcentrés de l'état, la région, le département. Dans ce collectif, notre rôle est de faire se rencontrer l'offre et la demande ; pour un territoire bien connaître son besoin en mobilité ou du moins disposer d'éléments pour l'apprécier, c'est être capable de le porter à la connaissance de différents opérateurs pour offrir des solutions. De cette confrontation entre l'offre et la demande émergent les projets d'expérimentation et de « bonnes idées » qui seront pour nous, Ademe, à évaluer pour en tirer des bonnes pratiques réplicables et essaimables dans les territoires. C'est aussi une opportunité donnée à la collectivité lauréate de bâtir une stratégie ambitieuse en faveur de la mobilité durable dans le cadre de ses exercices de planifications (plan de mobilité…).

Autre exemple, les politiques cyclables qui sont un élément de la loi avec des plans vélo pour développer des infrastructures cyclables, peuvent s'inscrire dans le volet « Innovation dans la mobilité », et en particulier dans l'appel à projets « Continuité cyclable »[3] qui a été lancé en 2019 pour développer des itinéraires cyclables continus allant d'un territoire à un autre, maillé par une autorité organisatrice ou un bassin de mobilité et renforcer dans le cadre du plan de relance avec une ambition d'accélération du déploiement des pistes. Le rôle de l'Ademe est de travailler sur la mise en place de schémas directeurs vélo auprès de ces territoires pour qu'ils développent une vraie stratégie permettant de cibler où déployer ces itinéraires, comment développer des services associés à une pratique en croissance, et comment former du personnel. C'est en ce sens que L'Ademe porte le programme CEE AVELO qui mobilise déjà 227 collectivités et dont sa prolongation est prévue dans le cadre d'un nouveau programme AVELO 2 qui ambitionne de toucher 400 nouvelles collectivités. Ces accompagnements sont un moyen d'outiller la collectivité dans sa politique cyclable intégrée avec la dotation du plan vélo concernant les infrastructures. Dans le cadre d'autres appels à projets, l'Ademe accompagne les collectivités dans le développement de stratégies en faveur des carburants alternatifs comme l'hydrogène, ou a déjà opéré au déploiement de bornes de recharge électrique au niveau des syndicats de l'énergie via les Programmes d'Investissement d'Avenir. Dans nombreuses de ces actions, l'Ademe a pour objectif d'amorcer la transition du secteur, de l'acteur afin que s'engage un passage à l'échelle en déployant les expérimentations réussies.

Enfin la loi LOM s'intéresse au sujet du transport de marchandises. Dans le cadre des programmes CEE – certificats d'économies d'énergie – qui mobilisent des moyens financiers importants et permettent de passer à l'échelle, a été développée une charte de logistique urbaine durable à l'usage des collectivités. Il s'agit du programme INTERLUD porté par ROZO avec le CEREMA, le CGI et l'Ademe. L'objectif est de les aider à mettre en place une politique en faveur de la logistique urbaine durable, en ayant un premier temps sur le diagnostic : où en sont-elles concernant cette politique, quel niveau de maturité ? Après déclinaison d'un plan d'action, l'Ademe accompagne aujourd'hui 6 territoires et souhaiterait suivre 50 nouvelles collectivités dans les années à venir.

1. www.ademe.fr/actualites/manifestations/rencontres-mobilite-inclusive-2020
2. appelsaprojets.ademe.fr/aap/French%20Mobility2018-10
3. www.ademe.fr/expertises/mobilite-transports/passer-a-laction/dossier/alternatives-a-voiture-individuelle/appel-a-projets-velo-territoires

PAROLES D'ACTEURS

Les agences d'urbanisme, plateformes de « fabrique territoriale »

BRIGITTE BARIOL-MATHAIS, DÉLÉGUÉE GÉNÉRALE DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME (FNAU)
ZOÉ CHALOIN, CHARGÉE D'ÉTUDE PLANIFICATION DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME (FNAU)

Avec leur ADN partenarial et par leurs approches multi-acteurs, multi-échelles et pluridisciplinaires, les agences d'urbanisme abordent les questions des déplacements sous des facettes multiples : à travers les documents de planification, les politiques sectorielles de mobilité, l'observation et la prospective. Elles croisent les enjeux de mobilité avec les autres champs sur lesquels elles interviennent : l'habitat, l'organisation de l'espace économique, l'environnement pour une approche transversale des projets territoriaux et urbains.

Les agences d'urbanisme sont des outils d'ingénierie territoriale partenariale. Elles rassemblent dans les territoires, sous forme d'association, les collectivités locales, l'État et les acteurs de l'aménagement. Au nombre de 50 sur le territoire français, dont 4 en outremer, elles sont des plateformes de coopération pour construire des stratégies partagées. Elles réunissent au total près de 300 intercommunalités couvrant 46 millions d'habitants, ainsi que 22 départements et 15 régions[1]. La Fédération nationale des agences d'urbanisme (Fnau) anime leur réseau pour valoriser leurs expériences de terrain, échanger les pratiques et les méthodes et contribuer ainsi à des mises en perspective à l'échelle nationale.

Si les agences travaillent sur les documents de planification générale (SCoT, Plui, Sraddet) et sur les politiques sectorielles de mobilité (PDU devenus PDM), elles abordent aussi les mobilités sous des cadres moins liés aux procédures, notamment les grenelles des mobilités, les changements des pratiques, les modes actifs, la transformation de l'espace public. Les travaux d'agences présentés dans cette publication témoignent de cette diversité des approches.

Dans la mise en œuvre de politiques de mobilités renouvelées, les agences d'urbanisme entendent mobiliser leur rôle de plateforme de dialogue et de projet en se fondant sur une connaissance ancrée territorialement, le dialogue multi-acteurs, la prospective et l'expérimentation.

1. www.fnau.org

CLEFS D'ACTION ET RECOMMANDATIONS

Ce dossier construit en partenariat entre l'Ademe et la Fnau ne se veut pas un guide sur la planification des mobilités ; il vise davantage à illustrer la diversité des clefs d'action et outils disponibles pour les collectivités afin de construire des politiques qui répondent aux besoins des usagers et aux enjeux de transition écologique. Il répond aux nouveaux apports de la loi en tenant compte des axes de la stratégie mobilité de l'Ademe publiée en décembre 2020 en lien avec sa Stratégie Urbanisme durable : maîtriser, reporter, optimiser. Ce dossier met l'accent sur la gouvernance et la mobilisation des acteurs comme clef de réussite.

#1 Maitriser : comprendre les comportements pour agir pour une mobilité sobre

- **Les documents de planification et d'urbanisme intégrateurs** qu'il s'agisse des Sraddet, des SCoT ou des PLUi visent à articuler les centralités, pôles d'emploi et d'habitat et le système de déplacement pour optimiser les flux tant dans l'espace et le temps que pour l'offre modale.
- **L'observation en continu des mobilités** alimentée de sources diversifiées et renouvelées permet de comprendre les comportements et de construire des offres adaptées aux besoins, comme elle permet aussi l'évaluation, la comparaison et l'adaptation des politiques conduites.
- **L'expérimentation** peut être un levier important pour faire changer les pratiques à l'image du télétravail qui a changé brusquement les pratiques de mobilités.

#2 Reporter : Encourager un report vers des modes plus favorables à l'environnement

Une stratégie intégrant l'ensemble des modes de déplacements doit être abordée dans la planification des mobilités. Si l'organisation des transports collectifs reste une ossature d'un bassin de mobilité, les modes actifs comme la transformation des usages de voiture particulière ou le recours à d'autres modes de connexion (numérique notamment) sont déterminants pour réussir la transition environnementale en ville comme en milieu peu dense

Si l'approche multimodale est essentielle, elle implique aussi de travailler **toutes les dimensions de l'intermodalité** dans une approche centrée sur l'usager et notamment les pôles d'échanges, mais aussi l'information multimodale, la billetique et la tarification intégrée pour fluidifier la chaine des mobilités.

#3 Optimiser : améliorer l'existant pour limiter l'impact environnemental

La mobilité de demain sera davantage faite d'un bouquet de services de mobilité, La sobriété s'accompagne d'une **transformation des usages** et d'une culture de l'optimisation, du partage et du recyclage : traitement des espaces public, autopartage, chrono-aménagement, mutualisation des stationnements, location plutôt qu'achat des moyens de transport…

#4 Organiser la gouvernance des mobilités

La responsabilisation des collectivités locales est renforcée à toutes les échelles dans leur **rôle d'autorité organisatrice des mobilités** pour animer et organiser la gouvernance de l'ensemble du système de déplacement en allant au delà du seul transport collectif pour se saisir de la transversalité des enjeux

Le dialogue multiniveaux et multi-acteurs et la contractualisation sont des clefs d'action privilégiés.

La responsabilité des acteurs économiques, sociaux et individus à travers les outils renforcés par la loi LOM qui permettent la mobilisation de l'ensemble des acteurs pour changer les pratiques du quotidien : plans de mobilité scolaire, employeur, aides financières à la mobilité pour identifier des solutions concrètes au plus près du terrain et des usagers.

ANALYSE CRITIQUE

Lieux et liens, pour un nouveau regard sur la mobilité

JEAN-MARC OFFNER, CHERCHEUR SUR LES ENJEUX DE MOBILITÉ, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L' AGENCE D'URBANISME BORDEAUX AQUITAINE (A-URBA)

Pas trop près de son voisin, pas trop loin de chez soi. Durant cette année 2020, la pandémie[1] met sous contrôle les proximités sociales et spatiales, formate nos vies quotidiennes par la régulation des distances. Elle nous rappelle ainsi le travail de l'urbaniste : déplacer les curseurs du proche et du lointain, ajuster les distances entre les lieux, entre les activités, entre les individus. Débattant de mixité, de densité, de voisinage, les politiques publiques locales s'essayent à modifier les espacements.
Ainsi opérons-nous des arbitrages entre les diverses manières d'interagir. Pour ce faire, nous ne disposons que de trois dispositifs techniques d'interaction : la coprésence (être dans le même lieu), le mouvement (se déplacer pour se retrouver), la télécommunication (« à distance »). La mobilité, c'est donc tout cela, ce que nous faisons au quotidien pour accéder aux autres et à ce qu'ils peuvent nous procurer. La mobilité se définit dès lors comme l'espace-temps de nos programmes d'activité, organisés par le système de localisation (l'agencement des territoires) et le système de déplacement (l'offre de transport).

Cette mobilité ne saurait donc se confondre avec les flux, mesurés par les comptages. Elle ne se résume pas non plus aux déplacements (une origine, une destination, un motif), dont rendent compte les enquêtes-ménages sans se référer à un mode de vie fait de choix plus ou moins contraints entre ce que l'on fait chez soi, près de chez soi ou de son lieu de travail, plus loin… L'idée de ville à domicile, facilitée par le développement des services numériques comme du e-commerce, ou la proposition de métropole du quart d'heure jouent avec ces compromis, à la fois collectifs et individuels. Les projets sur les centralités dans les espaces périurbains mobilisent des modes d'intelligibilité territoriale analogues. C'est à toutes ces questions que devrait s'attacher une politique de mobilité. Et cette approche globale est plus nécessaire encore lorsque l'impératif de décarbonation de nos déplacements doit coexister avec un non moins légitime droit à la mobilité et à l'accès.

Mais il n'existe pas, en l'état, de politique de mobilité. Pour les techniciens comme pour les élus, la mobilité est un impensé. Et le hold-up sémantique du secteur du transport sur le terme mobilité aggrave cette faille de gouvernance. En se faisant baptiser autorités organisatrices de la mobilité[2], avec la bénédiction du législateur, le petit monde des transports collectifs a exécuté un tour de passe-passe lexical lourd de conséquences. Il accentue les quiproquos conceptuels entre flux, déplacement, mouvement, rythme[3]. Il interdit la mise à l'agenda politique de la création d'autorités organisatrices de la mobilité au sens plein du terme : instances de pilotage d'autant plus indispensables que le transfert modal de la voiture particulière vers le transport collectif perd peu à peu son monopole de structuration des pensées prospectives sur la mobilité ; que les vaches maigres (budgétaires) ne permettent plus de faire passer pour programme politique l'addition de projets d'infrastructure ; et que les révolutions numériques rebattent les cartes des problèmes et des solutions, en particulier du côté des temporalités et des pulsations urbaines.

Pour résumer autrement la situation, ce qui fait aujourd'hui l'essentiel des déplacements, la voiture et la marche, est hors de contrôle des vraies fausses autorités organisatrices de la mobilité. Et ce qui pourrait s'inventer de plus intéressant pour mettre en œuvre dans les années à venir un nouveau modèle de mobilité[4] apparaît tout autant hors sujet. Moult compétences, sinon les principales, appartiennent à d'autres (la planification des infrastructures routières, la police de la circulation, le stationnement…) ou à personne (un service intégré d'exploitation de la route et de gestion des circulations, incluant la régulation des applications d'aide au choix d'itinéraires ; une organisation de systèmes de covoiturage combinant incitations réglementaires et financières, mise en œuvre de files de circulation dédiées, stationnements prioritaires, accords avec les entreprises ; la conception de la marche comme cellule-souche de la mobilité).

Le système d'action qui préside actuellement aux destinées de nos vies mobiles n'a pas les bonnes lunettes pour comprendre ce qui se joue aujourd'hui en matière de mobilité. Pour changer de modèle, il faut changer de casting. L'argument vaut dans bien d'autres domaines[5], d'ailleurs. Du côté de la planification, instrument cardinal de l'articulation entre déplacements et urbanisme, le modèle des poupées russes par emboîtement des échelles n'aide pas non plus à progresser. Inévitablement formatés par leur destinée génétique, à savoir la délivrance des permis de construire, les documents de planification survalorisent une représentation du monde en parcelles et périmètres plutôt qu'en flux et réseaux.

Il faudra accepter que la police des lieux partage le pouvoir avec la régulation des liens ; que le souci de l'occupation des sols laisse toute sa place à la gouvernance de la mobilité. Une dualité planificatrice s'esquisse ainsi : un droit d'usage des sols, d'une part (pour les PLU) ; une gestion de la reliance, d'autre part, de tout ce qui concourt à faire lien dans les territoires contemporains : les déplacements, les paysages, les logistiques, les échanges… (pour les SCoT). Un héritage revisité de la loi d'orientation foncière[6] identifierait avec bonheur cette double face de la ville, lieux et liens, « sédentarité et mouvement », plus d'un siècle après Cerdà, fameux auteur du plan d'extension de Barcelone et inventeur de l'urbanisme.

1. « Coronavirus, et après ? Pour de nouveaux compromis urbains », Métropolitiques, 19 juin 2020. URL : https://www.metropolitiques.eu/Coronavirus-et-apres-Pour-de-nouveaux-compromis-urbains.html
2. « Les autorités organisatrices de la mobilité : un hold-up sémantique », Tous urbains, n° 27-28, 2019
3. « Les mobilités », in Thierry Paquot (dir.), Repenser l'urbanisme, éd. InFolio, 2013
4. « Un Grenelle pour changer de modèle », Urbanisme, hors-série n° 58 : « Bordeaux, les nouveaux espaces de la mobilité métropolitaine », décembre 2017
5. Anachronismes urbains, Presses de Sciences Po, 2020
6. « Pour un aggiornamento de la planification territoriale », Urbanisme, n° 407, hiver 2017

ÉCHELLES DE GOUVERNANCE ET OUTILS DE PLANIFICATION

De la région à l'intercommunalité, les collectivités ont des outils de planification pour organiser les mobilités. Ces documents s'accompagnent de gouvernances spécifiques mais également d'initiatives pour construire des actions et politiques de mobilités adaptées aux territoires.



Carrefour à Toulon
© AUDAT.VAR

L'échelle régionale

Au nombre de treize en France métropolitaine depuis le 1er janvier 2016, les régions ont vu leurs compétences s'élargir, notamment par la loi portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République (Notre) du 7 août 2015.
La loi d'orientation des mobilités élargit à son tour les compétences de la région qui devient autorité organisatrice de la mobilité régionale (AOMR). Elle organisait déjà la mobilité ferroviaire, interurbaine et scolaire et orchestrait l'intermodalité et la complémentarité entre les modes de transport ; elle se voit attribuer de nouvelles compétences en matière de mobilités actives (vélos), de mobilités partagées (covoiturage) et de transport à la demande. Elle se substituera également aux communautés de communes qui n'auront pas pris la compétence mobilité au 31 mars 2021.
La loi d'orientation des mobilités confère aussi aux régions une responsabilité de chef de file de la mobilité pour organiser les coopérations entre autorités organisatrices de la mobilité sur leur territoire, notamment à travers les contrats opérationnels de mobilité.

RÉGION SUD

Amplifier par le Sraddet la cohérence urbanisme/mobilité à toutes les échelles

SYLVIE LARTIGUE, AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE (AGAM)
CÉCILE MEZGER, AGENCE D'URBANISME DE L'AIRE TOULOUSAINE ET DU VAR (AUDAT-VAR)

Les quatre agences d'urbanisme de la Région Sud (Agglomération marseillaise, Aire toulousaine et du Var, Pays d'Aix Durance, Rhône Avignon Vaucluse) ont accompagné la Région Sud dans l'élaboration du Sraddet et elles l'appuient aujourd'hui dans la fabrication de guides de mise en œuvre, notamment entre le Sraddet et les SCoT, les plans de mobilité, les chartes de parc national régional, les plans climat-air-énergie territoriaux.

● METTRE EN COHÉRENCE L'OFFRE DE MOBILITÉ ET LA STRATÉGIE URBAINE RÉGIONALE

Le schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) de la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, premier Sraddet approuvé en France (octobre 2019), est porteur d'une stratégie régionale qui se traduit par soixante-huit objectifs et cinquante-deux règles prescriptives. Il s'organise à l'horizon 2030-2050 autour de trois lignes directrices : 1/renforcer et pérenniser l'attractivité du territoire régional ; 2/maîtriser la consommation de l'espace et renforcer les centralités et leur mise en réseau ; 3/ conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants.
Cette stratégie vise notamment à changer le



Gare de la Pauline-Hyère
© AUDAT.VAR

modèle de développement d'un territoire marqué par une périurbanisation croissante et une perte de vitesse des centralités urbaines, y compris métropolitaines. La réponse du Sraddet passe d'abord par un recentrage du développement démographique sur les centralités existantes et les espaces susceptibles d'offrir une desserte « performante » par les transports en commun.
Le Sraddet établit donc une stratégie et une hiérarchie urbaines comportant trois niveaux de centralités, appelées à jouer un rôle et des fonctions spécifiques dans l'organisation du territoire régional : centralités métropolitaines, centres urbains régionaux, centralités locales et de proximité.
Les règles et les objectifs relatifs à la structuration de l'offre de mobilités sont adaptés et spécifiés selon cette hiérarchie urbaine. Les schémas d'offres-cibles qui en découlent seront renforcés par une coordination étroite entre réseaux de transports urbains, interurbains et ferroviaires, en particulier par les rabattements et cadencements horaires.

● LES GARES : UNE PLACE AFFIRMÉE DANS LE SRADDET POUR DÉPLOYER LA COHÉRENCE URBANISME-MOBILITÉ

L'accueil de programmes urbains sur des sites de pôle d'échanges multimodal (PEM) jugés stratégiques contribue à l'optimisation des fonctions d'intermodalité et à l'usage des transports en commun. Il contribue au renforcement de l'attractivité des polarités urbaines pour les pôles situés dans les centres-villes.

Une règle forte du « Fascicule des règles du Sraddet » énonce la nécessité pour les SCoT de privilégier l'intensification urbaine autour des dessertes en transports collectifs, gares et pôles d'échanges en :
• quantifiant et priorisant la part du développement et du renouvellement urbain devant être programmée dans les quartiers autour des PEM identifiés comme stratégiques par la Région et opportuns par les SCoT ;
• fixant des objectifs de qualité urbaine, architecturale et environnementale pour les programmes d'aménagement urbain autour des gares.

Le caractère stratégique du pôle d'échanges multimodal est évalué selon deux critères :
• sa fonction dans le réseau de transport selon une typologie établie par la Région dans sa « stratégie des gares et PEM » ;
• sa situation dans l'environnement urbain, laissée à l'appréciation des SCoT.

Le Sraddet engage l'ensemble des acteurs de la mobilité et de la planification à contribuer à l'optimisation de ces points de desserte par la valorisation des correspondances et en facilitant les rabattements, tous modes confondus. L'atteinte de cet objectif passe notamment par l'élaboration d'une stratégie de gestion et d'aménagement des aires de correspondances conçue en partenariat avec les collectivités.

LE SRADDET, OUTIL D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET D'ORGANISATION DES MOBILITÉS

Instauré par la loi Notre du 7 août 2015, le schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) est devenu le schéma de planification stratégique intégrateur des politiques régionales. Il se substitue à plusieurs anciens schémas régionaux sectoriels, dont l'ancien schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT). Le Sraddet offre l'opportunité de mieux articuler des objectifs stratégiques d'aménagement du territoire régional avec ceux de développement de l'offre de transport et d'intermodalité portés par la Région.
Il se matérialise en plusieurs documents : un rapport détaillant les enjeux et les objectifs énoncés par le conseil régional sur ses compétences ; une carte synthétique illustrative ; un fascicule de règles générales.
Le Sraddet respecte les objectifs généraux de la réglementation de l'urbanisme tels que définis à l'article L. 101-2 du Code de l'urbanisme, notamment car il s'impose à plusieurs documents de planification, notamment les plans de mobilité (PDM) qui, avec la loi d'orientation des mobilités, ont remplacé les plans de déplacements urbains (PDU), les plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET), les chartes de parc naturel régional (PNR) et les schémas de cohérence territoriale (SCoT), et les plans locaux d'urbanisme (PLU) en son absence.
Le cadre réglementaire du Sraddet s'applique dans onze des treize régions métropolitaines françaises. L'Île-de-France dispose d'un schéma spécifique, le schéma directeur d'Île-de-France (Sdrif) ainsi que la Corse avec le plan d'aménagement de développement durable de la Corse (Padduc). Les collectivités d'outre-mer sont, quant à elles, couvertes par des schémas d'aménagement régionaux (SAR).
Les Sraddet ont été adoptés par les conseils régionaux avant la mise en application de la loi d'orientation des mobilités ; se pose donc l'articulation de ceux-ci avec les nouveaux outils de la loi pour les politiques régionales de mobilité, notamment les contrats de mobilité.

RÉGION GRAND EST

La prise en compte de la mobilité transfrontalière dans le Sraddet

STÉPHANE GODEFROY, AGENCE D'URBANISME ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE LORRAINE NORD (AGAPE)
FABIEN SORIA, AGENCE D'URBANISME D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE (AGURAM)

La Région Grand Est est la plus concernée par le fait transfrontalier avec ses 760 kilomètres de frontières avec la Belgique, le Luxembourg, l'Allemagne et la Suisse. Environ 170 000 travailleurs frontaliers y résident, soit 45% des 353 000 travailleurs frontaliers français. Le phénomène transfrontalier n'impacte pas seulement les secteurs à proximité immédiate des frontières, il s'étend de plus en plus loin, allant jusqu'à 50 kilomètres de la frontière. Sa prise en compte dans la stratégie régionale traduite dans le Sraddet était donc incontournable. Dans le cadre de son élaboration, les agences d'urbanisme ont été missionnées pour réaliser un focus sur les enjeux majeurs de la mobilité transfrontalière et prendre part à la réalisation d'une feuille de route partagée.

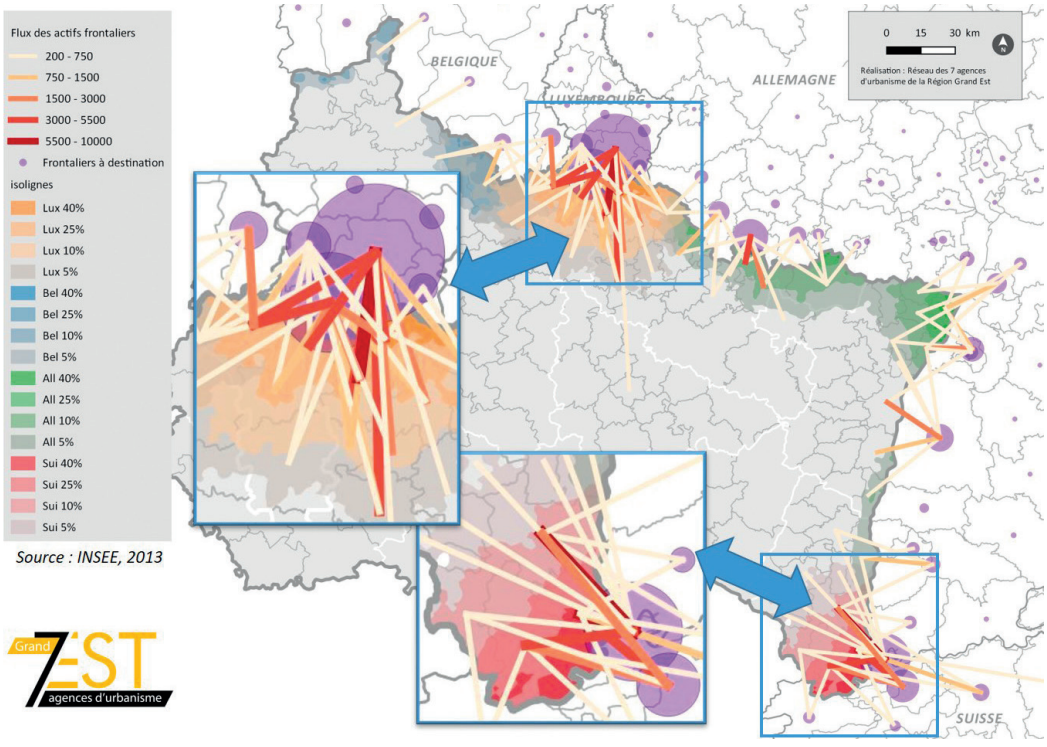
En partant des constats que la mobilité transfrontalière des personnes est dominée par le motif de l'accès à l'emploi et que l'importance de ce flux a des répercussions sur les grandes infrastructures et un impact économique évident sur le territoire, les agences se sont efforcées de présenter le profil des transfrontaliers, leurs origines géographiques, leurs destinations, mais également les perspectives d'évolution de ce phénomène et les impacts induits sur les infrastructures régionales.

L'ensemble des connaissances réunies par les agences d'urbanisme a alimenté le diagnostic du Sraddet, mais surtout il a permis de fixer un certain nombre d'objectifs, de règles et de mesures d'accompagnement. Le travail des agences s'inscrit ainsi principalement dans l'axe intitulé « Dépasser les frontières et renforcer la cohésion pour un espace européen connecté » et se retrouve décliné en plusieurs objectifs, dont ceux de : gommer les frontières et ouvrir le Grand Est à 360 degrés ; valoriser les flux et devenir une référence en matière de logistique multimodale ; optimiser les coopérations et encourager toutes formes d'expérimentation ; organiser les gouvernances et associer les acteurs du territoire.

Ainsi, le Sraddet, via la contribution du réseau des agences, met l'accent sur le développement de cadres de gouvernance et de coordination entre acteurs des mobilités de part et d'autre des frontières, de complémentarité des modes de transport pour une meilleure fluidité des parcours voyageurs et logistiques.
Le Grand Est affirme sa volonté de s'inscrire au cœur de l'Europe en se basant sur ces éléments concrets avec l'objectif de conforter les espaces de coopération existants (Rhin supérieur, Grande Région, Eurodistricts, etc.) et d'inviter les territoires à réinventer certaines pratiques de coopération pour s'adapter aux enjeux locaux et mettre en œuvre un droit à l'expérimentation transfrontalière.

Ce travail a aussi mis en avant les freins auxquels se heurtent la gestion et l'organisation de la mobilité transfrontalière. Les données provenant des différents pays ne sont pas toutes compatibles entre elles et nécessitent un gros travail d'harmonisation. De plus, le Sraddet n'a pas de leviers d'influence sur les politiques de mobilités des pays voisins et son caractère réglementaire et contraignant s'en trouve fortement limité dans le domaine de la mobilité transfrontalière. Même si la volonté est forte du côté de la région d'améliorer les liaisons transfrontalières (ouverture à 360°), la transcription réglementaire et dans les projets reste complexe.

Les flux domicile/travail par EPCI du Grand-Est
© RÉSEAU ZEST



Source : INSEE, 2013

L'échelle intercommunautaire

L'échelle intercommunautaire se révèle souvent l'échelle de réflexion clef pour aborder les enjeux de mobilité. Elle est une échelle privilégiée pour penser l'articulation entre urbanisme et transport. Elle permet de prendre en compte les déplacements domicile-travail, d'appréhender les enjeux d'infrastructures et d'intermodalité dans les aires métropolitaines et réduire les déplacements « à la source », notamment l'articulation entre les offres de transport public ferroviaires et urbaines mais aussi la tarification et l'information des usagers. Cette approche interterritoriale est donc un cadre privilégié pour formaliser des alliances et concevoir la planification des mobilités. Divers outils réglementaires permettent d'aborder la planification des mobilités intercommunautaires : les schémas de cohérence territoriale (SCoT), les pôles métropolitains, les syndicats mixtes SRU ainsi que les pays et les pôles d'équilibre territorial et rural (PETR), notamment.

PAROLES D'ACTEURS

Le SCoT au cœur de la coopération sur la mobilité entre régions et intercommunalités

MICHEL HEINRICH, PRÉSIDENT
DE LA FÉDÉRATION DES SCOT

Le schéma de cohérence territoriale créé par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) du 13 décembre 2000 est un projet stratégique à vingt ans, à l'échelle de bassins d'emploi, de vie, voire de mobilité. Il apporte une coordination des politiques locales d'aménagement du territoire pour répondre aux besoins de la population tout en préservant les ressources pour les prochaines générations. Il intègre la mobilité au cœur d'une stratégie territoriale globale et fixe un cadre que les politiques opérationnelles de mobilité doivent prendre en compte. Par ailleurs le rôle pivot du SCoT, entre le Sraddet, les plans de déplacements urbains devenus plans de mobilité et les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUI), renforce son rôle stratégique entre politique régionale et politique locale.

La loi d'orientation des mobilités offre un cadre contractuel pour la mise en œuvre de l'intermodalité, sous la coordination des régions, avec des « contrats opérationnels de mobilité » conclus à l'échelle de « bassins de mobilité », nouveaux espaces de coopération interterritoriaux.

La Fédération des SCoT a sensibilisé les élus intercommunaux siégeant dans les établissements porteurs de SCoT et les a appelés à se mobiliser pour que leurs collectivités membres se saisissent de cette opportunité d'agir sur les politiques de mobilité. Il s'agit pour les élus des SCoT d'accompagner un débat interterritorial sur le sujet de la mobilité, en matière d'échelles d'action, de coordination, de services de mobilité à organiser depuis les territoires. Le SCoT en tant que document de stratégie territoriale doit être pris en compte au niveau local pour assurer la bonne articulation entre planification urbaine et mobilité. L'application de la loi d'orientation des mobilités interroge la place des structures porteuses de SCoT entre la Région et les intercommunalités.

Pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, le plan de déplacements urbains, renommé « plan de mobilité » doit être compatible avec le SCoT et le plan climat-air-énergie territorial si celui-ci recouvre un périmètre égal ou supérieur à l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Pour les territoires qui n'ont pas l'obligation de l'établir, les structures porteuses de SCoT peuvent élaborer des plans de mobilité simplifiés, avec l'accord de toutes les AOM désormais présentes sur le ressort territorial du SCoT[1]. Par ailleurs, certains SCoT n'ont pas attendu la nouvelle loi pour engager des réflexions opérationnelles sur la mobilité, à travers notamment l'élaboration de politiques globales de déplacements, des plans de mobilité rurale (dispositif abrogé par la loi et remplacé par les plans de mobilité simplifiés).

● UNE POSSIBILITÉ POUR LES STRUCTURES PORTEUSES DE SCOT DE DEVENIR AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ ET UN RÔLE À JOUER AUPRÈS DES RÉGIONS DANS LA DÉFINITION DES BASSINS DE MOBILITÉ

Les SCoT sont portés par une diversité de structures suivant les contextes et les périmètres de projet : EPCI, syndicat mixte, pôle d'équilibre territorial et rural (PETR), pôle métropolitain, Métropole. La majorité s'est construite sur des périmètres adaptés aux bassins de mobilité vécus par leurs habitants. Certains établissements porteurs de SCoT pourraient donc s'interroger sur cette prise de compétence d'autorité organisatrice de la mobilité, laquelle est souvent déjà présente dans les agglomérations centres. La prise de compétence par chacun des EPCI du périmètre du SCoT pourra garantir la coordination des actions de mobilité, en cohérence avec la stratégie définie dans le SCoT. Cette compétence peut également être transférée à l'établissement public de SCoT pour permettre aux territoires les plus petits ou ruraux de s'en saisir et de piloter leur politique de mobilité locale. Lorsque plusieurs EPCI membres du SCoT sont autorités organisatrices de la mobilité, les coopérations peuvent se traduire par la compétence « coordination des offres de transports et de mobilité » prévue par la loi SRU dont le syndicat mixte du SCoT peut être porteur.

La loi d'orientation des mobilités organise l'action commune des autorités organisatrices, en instaurant des bassins de mobilité définis par la Région, en concertation avec les AOM « locales », les EPCI, les syndicats mixtes le cas échéant et le Département. Les périmètres de SCoT, voire d'inter-SCoT, étant établis à l'échelle de bassins de vie locaux cohérents prenant en compte les mobilités, les établissements publics porteurs de SCoT devraient être au minimum associés à la démarche d'identification des bassins de mobilité pour tendre vers une cohérence entre les politiques de mobilités et la logique de planification voulue par les élus du bloc local dans leur SCoT.

Les instances inter-SCoT, mises en place dans le cadre du suivi de l'élaboration du Sraddet, pourraient appuyer auprès des régions cette volonté d'être associés aux débats sur les bassins de mobilité, les SCoT étant en première ligne pour décliner localement les objectifs du Sraddet, certains

périmètres de SCoT, issus d'arbitrages entre élus et préfets, ne correspondant par ailleurs pas toujours à la réalité de bassins de vie locaux et les réflexions s'engageant sur les bassins de mobilités interterritoriaux pourraient induire, une évolution, voire un ajustement, des périmètres de SCoT.

● ASSOCIER LES STRUCTURES PORTEUSES DE SCOT ET FAIRE DE LA STRATÉGIE PRÉVUE DANS LE SCOT LA BASE DE TRAVAIL DANS LES CONTRATS DE MOBILITÉ ?

L'association des structures porteuses de SCoT à l'élaboration des contrats opérationnels de mobilité serait utile pour apporter des éléments de stratégie intégrant la mobilité aux autres politiques publiques d'aménagement. Par ailleurs, ces contrats, portés par les EPCI qui auront la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité, pourraient contribuer à la mise en œuvre opérationnelle du volet mobilité des SCoT. Les SCoT modernisés, suite aux ordonnances de la loi sur l'évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (ELAN), pourront intégrer demain un programme d'actions susceptibles d'identifier ces contrats opérationnels comme élément de la mise en œuvre de la stratégie de mobilité prévue dans le SCoT.

Chaque autorité organisatrice de la mobilité doit créer un comité des partenaires avec les acteurs de la mobilité sur son territoire. L'intégration des structures porteuses de SCoT au sein de ce comité de partenaires pourrait faire le lien avec la stratégie globale adoptée dans le schéma de cohérence territoriale.

Toutes les communautés de communes sont incitées à se positionner au 31 mars 2021 sur leur souhait ou non de devenir autorité organisatrice de la mobilité en instaurant un débat avec leurs communes membres. Le rôle des établissements publics de SCoT avec leurs partenaires, dont les agences d'urbanisme, est bien d'accompagner leurs collectivités membres vers une gouvernance adaptée de la mobilité permettant de déployer une planification locale de la mobilité cohérente. Quelques structures porteuses de SCoT, comme le syndicat du SCoT de la Vallée de l'Ariège, ont choisi de s'investir en réalisant un plan de mobilité et en animant une étude d'opportunité de prise de compétence mobilité par les EPCI.

La loi d'orientation des mobilités apporte donc des opportunités à saisir pour les structures porteuses de SCoT en faveur d'un rapprochement entre la stratégie territoriale et les actions opérationnelles de la mobilité. Il conviendra d'affirmer le rôle du document SCoT comme stratégie territoriale globale, base d'une planification locale de la mobilité. L'échelle interterritoriale de nombreux SCoT est un atout pour enclencher un débat politique à l'échelle des bassins de vie et de mobilité des habitants, pour accompagner les EPCI vers une décision cohérente qui favorisera la mise en place de services de mobilité adaptés répondant aux enjeux de transitions sociétaux, énergétique et climatique dans une complémentarité entre urbain périurbain et rural.

La LOM appelle à une meilleure coordination entre les EPCI, leur établissement public de SCoT qui planifie et précise leur stratégie, et la Région.

www.cerema.fr/fr/actualites/plan-mobilite-simplifie-note-synthese-du-cerema



Rencontre de la mobilité
© ADUGA

SCOT DE METZ

Valoriser et (re)composer les espaces autour des gares du SCoT

FABIEN SORIA, AGENCE D'URBANISME D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE (AGURAM)

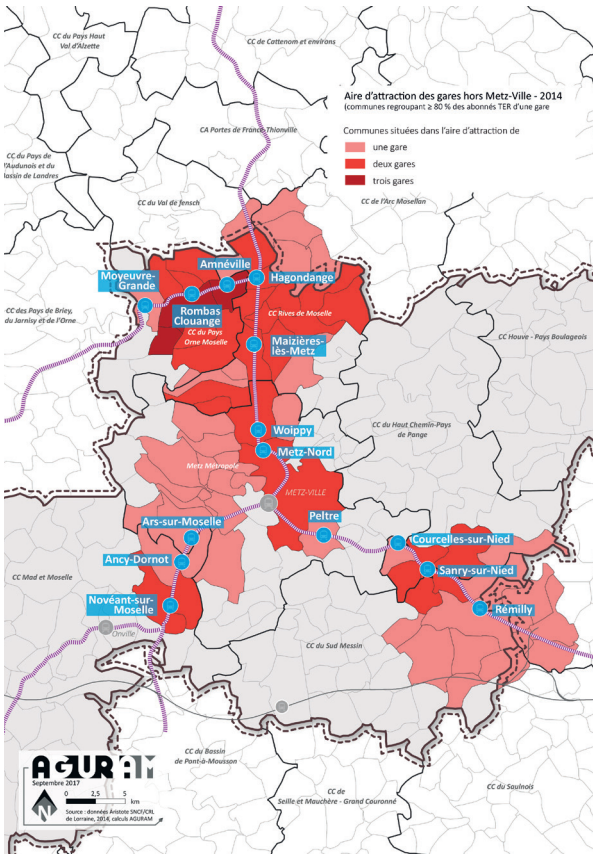
À l'échelle de l'ensemble des gares du SCoT de l'agglomération de Metz, l'étude de l'agence d'urbanisme des agglomérations de Moselle (Aguram) permet de sensibiliser aux enjeux d'un « urbanisme ferroviaire ». Le sujet est désormais bien porté autour des gares TER qui présentent le plus d'enjeux.

Le SCoT de l'agglomération de Metz regroupe 412 000 habitants sur sept intercommunalités polarisées par Metz Métropole, mais aussi le Luxembourg. Dans un contexte de saturation des infrastructures routières et de cadencement de l'offre TER, le diagnostic du SCoT (2014) a mis en avant l'intérêt stratégique que représentent les espaces situés à proximité des points d'arrêt TER en matière de mobilité et d'aménagement. Leur valorisation souffre toutefois de contraintes fortes (coupures urbaines, accessibilité, friches, maîtrise foncière, etc.) et fait l'objet d'un jeu d'acteurs multiples et complexes.

En réponse aux objectifs de son plan d'aménagement et de développement durable (PADD), le SCoT de 2014 visait :
• la mise à profit du potentiel foncier disponible autour des gares et des pôles d'appui des transports collectifs pour favoriser le développement de l'habitat et de nouveaux services ;
• l'organisation de l'intermodalité au niveau des gares.

Afin que les élus s'approprient ces cibles et puissent les transcrire dans leurs PLU, le SCoT de l'agglomération de Metz a souhaité, en 2016, que l'Aguram initie une démarche d'étude qui combine politique foncière, densification, programmation d'équipements et mobilités.
Les principaux objectifs en étaient un apport de connaissance et la définition des recommandations en matière d'urbanisme et d'intermodalité, à approfondir et à traduire en matière de planification ou d'aménagement. Il importait d'être cohérent avec les enjeux dont les points d'arrêt étaient porteurs du fait de l'offre proposée.
Les quatorze gares du SCoT[1] hors Metz-Ville devaient être traitées indépendamment les unes des autres, tout en explorant les complémentarités et concurrences.

Après un galop d'essai sur deux points d'arrêt, un séminaire a été coorganisé par le SCoT de l'agglomération de Metz et l'agence d'urbanisme à Maizières-lès-Metz, avec la Région Grand Est, l'Établissement public foncier de Lorraine (EPFL) et deux communes porteuses de projets urbains sur leur quartier-gare, avec des enjeux de mobilité en ligne de mire.
Ce séminaire a permis de démontrer l'intérêt de la démarche, et de préciser le rôle de chacun dans un projet de valorisation – aussi de mobiliser les communes concernées par les points d'arrêt dont l'analyse restait à venir.
Pour chaque site, le travail a été présenté en commune où un débat a offert l'opportunité de le confronter à la vision ou aux projets communaux. À Metz Métropole, où la démarche a été présentée à la commission mobilités, la récente révision du PDU et l'élaboration du PLUi métropolitain engagée en 2019 sont l'occasion de porter une attention particulière sur quatre points d'arrêt TER urbains.



Aire d'attraction des gares hors Metz-Ville
© AGURAM

Fort d'une démarche qui réussit à « faire bouger les lignes » autour des points d'arrêt stratégiques, le SCoT de l'agglomération de Metz a conservé les deux cibles traitées lors de la révision de 2017-2019. Pour autant, la démarche a présenté deux limites principales :
• le SCoT abordant tous les territoires sur un pied d'égalité, le travail n'a pas pu se concentrer sur les sites à enjeux, dont le nombre est limité, et ainsi être approfondi ;
• la mise en œuvre des recommandations n'est pas directive, chaque commune ou intercommunalité restant libre de s'en emparer ou non.

Si tous les PLU n'ont pu être mis en compatibilité, des réflexions et des programmes s'engagent en vue de densifier les abords des gares. L'étude a aussi conforté l'engagement – antérieur à la loi d'orientation des mobilités – de démarches de prise de la compétence mobilité, en partie justifiées par les difficultés d'accès aux gares les plus fréquentées.
L'exemplarité locale pourra constituer un levier dans le cadre de la mise en œuvre du SCoT II dont l'approbation est prévue début 2021.
Chaque gare fait l'objet d'un fascicule. Une synthèse générale a en outre été produite, ainsi qu'une fiche de synthèse par site étudié. Enfin, une publication ad hoc regroupe les haltes de Metz Métropole.

1. L'évolution du périmètre arrêtée en juillet 2017 a intégré Onville, quinzième point d'arrêt très secondaire qui n'a pu être traité
www.aguram.org/aguram/publications/mobilite-deplacements/

BASSIN D'AVIGNON

La convergence entre les Sraddet et le SCoT pour une mobilité interrégionale

INGRID HAUTEFEUILLE, DIRECTRICE D'ÉTUDES, AGENCE D'URBANISME RHÔNE AVIGNON VAUCLUSE (AURAV)

Le bassin de mobilité d'Avignon s'étend sur deux régions et trois départements. La révision du SCoT du bassin de vie d'Avignon a stimulé un dialogue entre les autorités organisatrices de mobilité, EPCI et les régions Sud-Paca et Occitanie qui a permis un véritable renforcement de l'articulation urbanisme/mobilité.

● LE BASSIN DE VIE D'AVIGNON À L'INTERFACE DE DEUX STRATÉGIES RÉGIONALES

La concomitance de la révision du SCoT avec l'élaboration des deux Sraddet a rythmé des échanges qui ont fait évoluer le contenu de chacun de ces documents de planification.

La formalisation des contributions et avis aux Sraddet a été l'occasion de renforcer la démarche Inter-SCoT regroupant des territoires de Vaucluse, des Bouches-du-Rhône et du Gard. Ce travail collaboratif a contribué à l'inscription dans le Sraddet Sud-Paca de l'espace interrégional rhodanien parmi les quatre espaces stratégiques régionaux, le reconnaissant, notamment, comme la bonne échelle pour traiter des questions de mobilité, et particulièrement celles liées à l'étoile ferroviaire avignonnaise.

Ainsi, le projet de réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire en rive droite du Rhône a été acté par la Région Occitanie ; il figure dans les deux Sraddet comme une infrastructure de transports qui déleste le nœud ferroviaire avignonnais mais également comme un axe support de projets urbains.

Par ailleurs, les démarches contractuelles initiées par la Région Sud-Paca, en amont de son Sraddet, comme le contrat d'axe accompagnant la réouverture de la ligne Avignon-Carpentras ou encore le dispositif expérimental « Quartiers de gare en Paca », ont convaincu de la plus-value d'une meilleure articulation urbanisme-transports. Ainsi, le principe de l'intensification urbaine des quartiers de gare, souvent source de débats, voire de désaccords, a pu être affirmé comme une des priorités du SCoT.

● CHANGER LA DONNE EN MATIÈRE D'URBANISME ET DE MOBILITÉ : UN IMPÉRATIF SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL

Dans cette optique, le territoire bénéficie d'un atout majeur puisqu'il est irrigué par une véritable étoile ferroviaire, comportant onze gares en service et quatre gares réouvrables à moyen ou long terme. À partir de cette colonne vertébrale, les réseaux interurbain et urbain, hiérarchisés et maillés, se connectent et se déploient.

Afin d'optimiser ces infrastructures lourdes, le SCoT prévoit le recentrage d'une grande partie du développement (60% des futurs logements), programmé à horizon 2035, au sein du cœur urbain vers lequel converge l'offre la plus structurante en transports en commun actuelle et projetée (une extension du tramway en projet, deux lignes de bus à haute fréquence existantes).

Le SCoT définit également les secteurs « bien desservis par les transports en commun actuels et futurs » au sein desquels il impose d'identifier et de quantifier le potentiel réel de développement et de renouvellement urbain devant faire l'objet de projets d'ensemble.

Outre des exigences de forte qualité urbaine et environnementale, le parti d'aménagement devra également décliner des objectifs de densités minimales (de 40 log/ha minimum dans le périurbain à 60 log/ha minimum dans l'urbain).

En cohérence avec une règle spécifique du Sraddet Sud-Paca visant l'intensification urbaine des quartiers autour des pôles d'échanges multimodaux régionaux, le SCoT identifie les quartiers gares comme des sites stratégiques de l'armature urbaine et de restructuration de l'espace périurbain avignonnais.

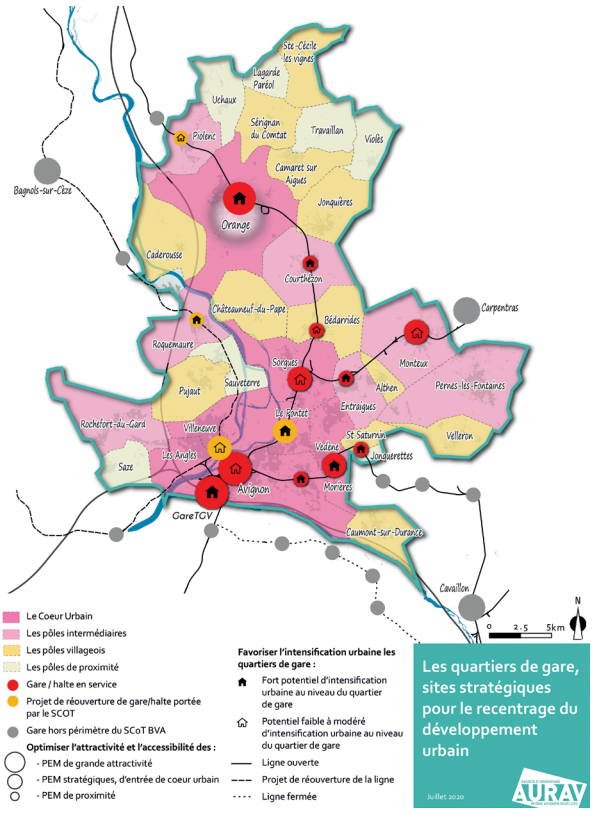
Enfin, le SCoT mobilise d'autres leviers d'urbanisme œuvrant au déploiement d'alternatives crédibles à la voiture, comme la gestion et la rationalisation du stationnement, l'apaisement des espaces publics ou encore l'aménagement d'un maillage d'itinéraires en modes actifs continu, agréable et sécurisé.

● POUR TENIR CES OBJECTIFS, DEUX IMPÉRATIFS S'IMPOSENT

• la collaboration des deux régions pour définir un bassin de mobilité interrégional cohérent ;

• l'instauration, entre les autorités organisatrices de la mobilité et autres parties prenantes du SCoT, d'une véritable gouvernance partagée visant la coordination des actions en matière de mobilité et également la synergie avec les leviers offerts par l'urbanisme.

Les quartiers de gare, sites stratégiques pour le recentrage du développement urbain © AURAV



AIRE MÉTROPOLITAINE GRENOBLOISE

Vers un syndicat mixte à l'échelle du bassin de mobilité

GABRIEL JOURDAN, AGENCE D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE (AURG)

Depuis le 1er janvier 2020, le syndicat mixte des transports en commun (SMTC) de l'agglomération grenobloise, créé en 1973, est devenu le syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (Smmag). Une nouvelle étape de l'organisation des mobilités répondant aux enjeux de simplification des mobilités au service de l'usager, par ailleurs confirmée par la loi d'orientation des mobilités.

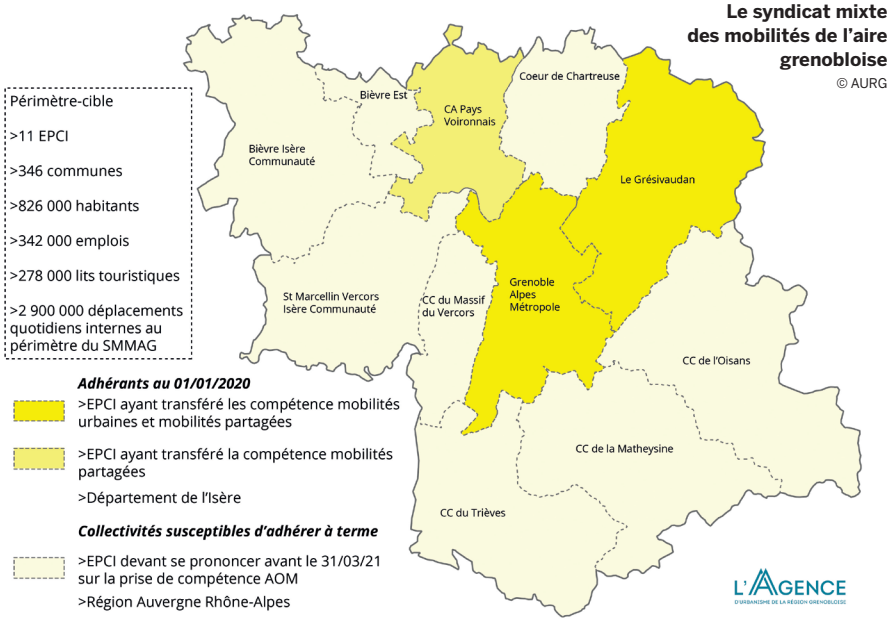
Jusqu'en 2019, l'organisation des mobilités dans l'aire grenobloise dépendait de six acteurs, intervenant à l'échelle d'un EPCI (SMTC et Grenoble Alpes Métropole, communauté de communes Le Grésivaudan, communauté d'agglomération du Pays Voironnais - CAPV), ou à une échelle plus large (Région Auvergne Rhône-Alpes et conseil départemental de l'Isère). Entre 2016 et 2019, la mobilisation politique s'est intensifiée pour une organisation des mobilités à l'échelle de l'aire grenobloise, en articulation avec la relance des études ferroviaires (projet de RER) et différentes démarches dont le PDU de l'agglomération grenobloise (porté par le SMTC) et le projet de territoire du Grésivaudan.

Dans ce contexte, la Région a impulsé, fin 2018, une démarche sur la gouvernance des mobilités. Ouverte aux élus de la Région, du Département, du syndicat mixte des transports en commun et des onze EPCI de l'aire grenobloise, elle a abouti à une feuille de route partagée qui prévoit de transformer le SMTC en « syndicat mixte SRU ». Cet outil souple permet d'aller d'une simple coordination des actions (compétence obligatoire) jusqu'à la délégation de toute la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité par le biais de compétences optionnelles à la carte.

Ainsi, au 1er janvier 2020, le Smmag est l'autorité organisatrice de la mobilité sur un ressort territorial couvrant Grenoble Alpes Métropole et Le Grésivaudan, les collectivités concernées lui ayant transféré toutes leurs compétences relatives aux mobilités. La communauté d'agglomération du Pays Voironnais a transféré au Smmag ses compétences en termes de mobilités partagées (covoiturage, autopartage, pôles d'échanges et parkings-relais), tout en continuant d'assurer l'organisation des transports collectifs urbains et des services et aménagements cyclables. Cette première étape permet d'ores et déjà d'assurer une articulation entre urbain, périurbain et rural autour de projets tels que le développement de lignes de covoiturage [cf. article page 51].

D'ici mars 2021, neuf EPCI du bassin de mobilité vont se prononcer sur la prise de compétence AOM et son éventuel transfert du Smmag. Par ailleurs, le Smmag devra choisir son rythme d'évolution en lien avec les perspectives de sortie de Département, l'éventualité d'une adhésion de la Région et la possibilité d'activer ou non la compétence « mobilités interurbaines » (RER ferroviaire, autocars interurbains) prévue dans les statuts du syndicat.

Le syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise
© AURG



LES SYNDICATS MIXTES DE TRANSPORT AU TITRE DE LA LOI SRU

Créés par la loi SRU du 13 décembre 2000, les syndicats mixtes de transport dits SRU sont régis par les articles L1231-10 à L12131-13 du Code des transports. Leurs objectifs sont :
• la coordination des services organisés par les autorités organisatrices membres ;
• la mise en place d'un système d'information des usagers ;
• la mise en place d'une tarification coordonnée permettant la délivrance de titres de transport uniques ou unifiés.
En complément de ces compétences obligatoires, l'article L1231-11 du Code des transports donne la possibilité aux syndicats mixtes SRU, en lieu et place de leurs membres, d'« organiser des services publics réguliers et des services à la demande et assurer, à ce titre, la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport ».
Les communautés de communes qui souhaitent exercer la compétence mobilité ouverte par la loi d'orientation des mobilités peuvent mutualiser leurs actions au sein d'un syndicat mixte.

LES PÔLES MÉTROPOLITAINS

Les pôles métropolitains sont des syndicats mixtes de coopération entre intercommunalités. Créés par la loi de réforme des collectivités territoriales (RCT) du 16 décembre 2010, ensuite modifiés par la loi Maptam du 27 janvier 2014, ils offrent un cadre souple pour les coopérations dans les grandes régions urbaines, en permettant à plusieurs EPCI de créer des alliances autour d'un intérêt métropolitain (mais sans nécessité de continuité territoriale), de transférer des parties de compétence reconnues d'intérêt métropolitain, notamment sur le développement économique, l'innovation, l'enseignement supérieur et la culture, et d'aménagement de l'espace. Ils doivent compter en leur sein une intercommunalité d'au moins 100 000 habitants ou de 50 000 habitants en situation frontalière. Depuis la loi Maptam ils peuvent avoir, parmi leurs membres, des régions ou des départements. Il existe actuellement vingt-cinq pôles métropolitains créés en France. Au titre des compétences d'aménagement de l'espace, un certain nombre d'entre eux se sont saisis des enjeux de mobilité, même si la plupart du temps ils n'exercent pas de compétence directe sur ceux-ci.

AIRE MÉTROPOLITAINE LYON - SAINT-ÉTIENNE

Coordonner l'action publique pour faciliter « l'intermodalité du quotidien »

GUILLAUME ARSAC, AGENCE D'URBANISME DE LA RÉGION STÉPHANOISE (EPURES)
THOMAS ROUSSEAU, AGENCE D'URBANISME DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE (URBALYON)

L'aire métropolitaine Lyon - Saint-Étienne (Amelyse) est une échelle territoriale peu connue du grand public… et pourtant parcourue quotidiennement par de nombreux automobilistes et usagers des transports publics, notamment pour aller travailler ou étudier, par-delà les nombreux périmètres institutionnels qui structurent l'action publique en matière de mobilité. Pour dépasser cette segmentation, un plan d'action intermodalité (PAI), porté par un syndicat mixte de coopération, a pour ambition de faciliter les intermodalités au sein de ce vaste territoire de près de 3,4 millions d'habitants.

Sur les bases de coopérations interinstitutionnelles antérieures (Région urbaine de Lyon), ont été créés en 2012 un pôle métropolitain et un syndicat mixte de transport (type SRU). Les deux syndicats visent à catalyser des projets communs et des initiatives et à améliorer les liens forts unissant les villes et les territoires qui, dans leur diversité, structurent un vaste territoire multipolaire, centré sur les métropoles de Lyon et de Saint-Étienne.

● UN PLAN D'ACTION ORIGINAL PORTÉ PAR LE SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS (SMT) DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE

En matière de mobilité quotidienne, le SMT de l'aire métropolitaine lyonnaise organise ainsi les coopérations en matière de tarification multimodale zonale (« T-Libr ») et d'information multimodale (Oùra, ex-Multitud), pour le compte de ses adhérents (Région, Sytral, Saint-Étienne Métropole, communautés d'agglomération de Porte de l'Isère et de Vienne Condrieu). Dans ses compétences figure également la coordination des offres de transport.

C'est ainsi que le SMT a impulsé son plan d'action d'intermodalité (PAI), portant sur la période 2019-2021. Sur la base d'un diagnostic réactualisant et complétant les connaissances partagées lors de l'étude d'un schéma prospectif des mobilités métropolitaines (2015), la démarche PAI se veut partenariale, itérative et pragmatique.

Sur un territoire qui dépasse nettement son périmètre institutionnel (qui couvre pour sa part 435 communes dans quatre départements), le SMT organise chaque année des réunions partenariales de suivi et de partage, dans huit bassins de proximité qui recoupent globalement les branches des étoiles ferroviaires de Lyon et de Saint-Étienne.

Car l'objectif est en effet de faire remonter des territoires les projets d'amélioration de l'intermodalité, à des stades divers d'avancement, et de les partager sous forme de soixante-quinze fiches action. L'enjeu essentiel est que les acteurs politiques et techniques se rencontrent au sein de chaque bassin pour partager et comprendre les projets et attentes locales le long de corridors de transport parfois fortement sollicités.
En effet, promouvoir l'intermodalité dans l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne, c'est se confronter aux saturations (autoroutières, nœud ferroviaire lyonnais, parcs relais…) et à la complexité de compréhension et de gestion des mobilités quotidiennes, dans un territoire extrêmement diversifié.

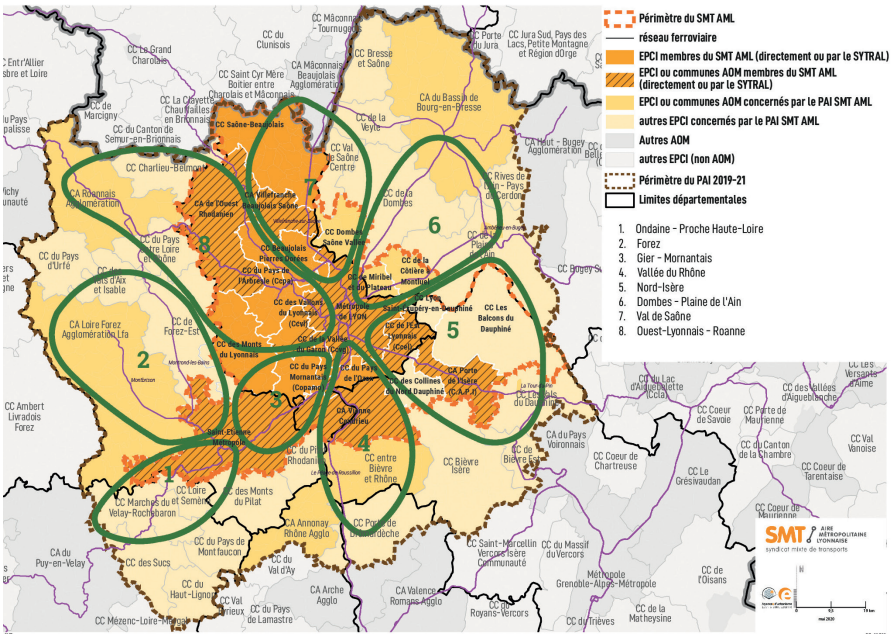
Ainsi, sur les 10 millions de déplacements recensés dans les deux enquêtes ménages déplacements couvrant les régions lyonnaise et stéphanoise, 97% d'entre eux restent au sein de leur « bassin métropolitain » respectif, et l'on ne compte « que » 50 000 déplacements par jour d'échange entre eux.

● UN OUTIL ANTICIPATEUR DE LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

Mais l'enjeu de coordination des réseaux et de report modal est bien là : ce sont les déplacements pendulaires longs, franchissant une ou plusieurs « frontières » de réseaux, sur lesquels il est nécessaire de coopérer entre AOM, pour faciliter l'usage et amoindrir le coût des TC… et gagner de nouveaux usagers en encourageant le report modal, au détriment de l'autosolisme dont les inconvénients et coûts sont nombreux pour les usagers et les collectivités (environnement, engorgement des réseaux, stationnement à destination).

Le plan d'action intermodalité est donc un outil partenarial innovant, à l'échelle de l'Amelyse. Il ne peut répondre à lui seul à l'ensemble des problématiques de mobilité et ne constitue pas une démarche de planification au sens classique, mais il engage un dialogue très large entre collectivités sur huit scènes locales, en anticipation de la LOM qui prévoit justement la mise en place par les régions de « bassins de mobilité » et de « contrats opérationnels de mobilité ».

Axes stratégiques et bassins multimodaux de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise : élaboration du plan d'action intermodalité 2019-2021 © EPURES ET SMT



L'échelle de l'intercommunalité

Au-delà des intercommunalités urbaines, dont les responsabilités sont peu modifiées, l'objectif de la loi d'orientation des mobilités est de répondre aux besoins de mobilité du quotidien dans les territoires peu denses. Cela se traduit par la possibilité nouvelle pour les communautés de communes de prendre une compétence mobilité « à la carte » pour développer des initiatives adaptées aux contextes locaux. Elle introduit les plans de mobilité simplifiés (PDM-s) qui se substituent aux plans de mobilité rurale.
Autre cadre privilégié de planification pour aborder les politiques de mobilité, le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI) permet d'articuler les politiques d'urbanisme et de mobilité, en priorisant le développement de l'urbanisation dans les secteurs bien desservis en transport collectif et en prenant en compte les enjeux liés aux voiries et aux modes actifs de manière ciblée, notamment à travers des orientations d'aménagement et de programmation (OAP). La loi permet de réaliser des PLUi intégrés qui tiennent lieu de plan de mobilité. Les mesures d'ordre programmatiques du PDM sont alors incluses dans un document spécifique : le programme d'orientations et d'actions.

PAROLES D'ACTEURS

Groupement des autorités responsables de transport

ROMAIN CIPOLLA, RESPONSABLE DU PÔLE MOBILITÉ DURABLE, GART

Afin de renforcer la cohérence et la mise en application concrète des dispositions de la loi d'orientation des mobilités en matière de gouvernance, le législateur s'est assuré que chacun des grands principes de la loi trouve une traduction en matière de planification :
• renforcement de l'approche mobilité « tous modes », et non plus uniquement « transport en commun » ;
• création d'outils de planification adaptés à chaque type d'autorité organisatrice de la mobilité, quelles que soient leur taille ou leur densité de population respectives ;
• amélioration de l'articulation entre autorités organisatrices de la mobilité limitrophes.

Il s'est tout d'abord agi de moderniser l'intitulé des plans de déplacements urbains (PDU) pour insister sur le passage dans l'ère de la « mobilité » multimodale, mais aussi pour prendre acte du fait que ces documents peuvent avoir pour objet de s'appliquer sur des territoires non exclusivement « urbains » (zones rurales ou périurbaines). Les PDU deviennent donc plans de mobilité (PDM) au 1er janvier 2021.
Certaines thématiques des plans de mobilité sont renforcées, à l'image des mobilités actives, pour lesquelles un nouveau volet destiné à planifier et à assurer la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons est, par exemple, rendu obligatoire. Ce volet doit également définir les principes de localisation des zones de stationnement des vélos à proximité des gares, des pôles d'échanges multimodaux et des entrées de ville situés dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice concernée.

Par ailleurs, afin de faire du plan de mobilité un outil plus réactif et davantage en phase avec le « quotidien », des possibilités de modification simplifiée sont instaurées, à condition que ces modifications concernent le stationnement et la circulation. De cette manière, il est espéré que les PDM puissent avoir davantage de poids sur les arrêtés de police que peuvent être amenés à prendre les maires des communes membres de l'autorité organisatrice.
Afin de traduire concrètement le principe de renforcement de la coopération entre autorités organisatrices en matière de planification, la loi d'orientation des mobilités prévoit l'obligation pour une autorité organisatrice de la mobilité de soumettre pour avis à ses voisines son projet de plan de mobilité avant adoption. Elle élargit également aux gestionnaires d'infrastructures de transport la liste des personnes publiques associées à l'élaboration du plan de mobilité.
La loi n'ayant pas modifié les critères d'éligibilité à l'obligation d'élaborer un PDM, ces derniers ne restent obligatoires que pour les AOM incluses pour tout ou partie de leur territoire dans une agglomération[1] de plus de 100 000 habitants. Une exception est toutefois créée pour les communautés de communes, qui sont exonérées de toute obligation en la matière, quelles que soient leurs situations démographiques respectives.

Enfin, un nouveau document intitulé plan de mobilité simplifié (PDM-S) est créé.
Ce plan a vocation à se substituer au plan de mobilité rurale, instauré en 2015 par la loi de transition énergétique pour la croissance verte (TECV). Pour mémoire, le plan de mobilité rurale était réservé aux collectivités non dotées de la compétence « mobilité ». Il avait pour objectif de permettre à certains territoires volontaires de planifier leurs actions en matière de déplacement, même en l'absence d'autorité organisatrice de la mobilité. La loi d'orientation des mobilités renverse cette logique : puisque chaque intercommunalité sera couverte à terme par une AOM « locale », il est important que chaque territoire puisse avoir la possibilité de se doter d'un plan de mobilité, dont le contenu et les ambitions soient potentiellement moins poussés que ceux des AOM de plus grande taille.
Le plan de mobilité simplifié s'adresse donc à toutes les AOM qui n'ont pas l'obligation d'élaborer un plan de mobilité « classique », ainsi qu'aux groupements chargés de l'élaboration des schémas de cohérence territoriale (SCoT).
Ce plan est un document volontaire, souple et partagé. À la différence du plan de mobilité « classique », il n'a pas de portée juridique et ne dispose donc d'aucun caractère opposable aux documents d'urbanisme.

Le terme « agglomération » doit être entendu au sens de l'unité urbaine selon la définition qu'en donne l'Insee, à savoir l'unité du bâti sans discontinuité de plus de 200 mètres entre deux constructions.

PAROLES D'ACTEURS

Assemblée des communautés de France : l'enjeu de prise de compétence de la mobilité pour les communautés de communes

BERTRAND MACÉ, CONSEILLER ENVIRONNEMENT, ASSEMBLÉE DES COMMUNAUTÉS DE FRANCE (ADCF)

La loi d'orientation des mobilités a parachevé la mutation de la compétence d'autorité organisatrice des transports vers celle d'autorité organisatrice de la mobilité. Cette évolution est loin d'être uniquement sémantique : organiser les « mobilités », c'est se préoccuper de la performance sociétale des déplacements, au-delà de la technique du déplacement. Les transports en commun ont été largement déployés et ils révèlent des limites dans leur capacité à massifier les flux, en particulier à l'approche des territoires moins denses. Or dans ces territoires aussi, il est désormais attendu des collectivités qu'elles proposent des solutions alternatives à l'autosolisme pour aller au travail, entretenir des liens sociaux, se divertir, accéder aux services publics.

La loi d'orientation des mobilités vient outiller ces territoires pour leur permettre d'apporter les réponses diversifiées que leurs particularités exigent, jusqu'à la « dé-mobilité » que le télétravail illustre : éviter des déplacements non nécessaires est encore une façon d'organiser les mobilités. L'enjeu concerne, en réalité, tout le pays ou presque car de nombreuses intercommunalités très urbaines ont intégré de tels espaces peu denses à l'occasion des évolutions de périmètre en 2017 ; mais il concerne en particulier les territoires périurbains et ruraux et la loi constitue une opportunité inédite pour eux en offrant à l'ensemble des intercommunalités (au-delà des seules métropoles et communautés urbaines et d'agglomération qui en disposent de droit) la possibilité de se saisir de la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité avant le 31 mars prochain ; l'Assemblée des communautés de France a récemment publié un guide et une foire aux questions pour accompagner cette démarche[1].

Parmi les neuf cents communautés concernées, les enjeux de mobilité varient selon de multiples facteurs (géographie, démographie, ressources financières, influence de l'aire urbaine, etc.). La compétence d'autorité organisatrice de la mobilité qu'il leur est proposé de prendre intègre ce besoin de « sur-mesure » : tout en reposant sur une définition très vaste qui permet de confier à l'intercommunalité la quasi-exclusivité de l'organisation des mobilités, elle n'impose rien et notamment pas la mise en œuvre, d'emblée, de toute une panoplie d'actions. Les communautés de communes qui optent pour cette compétence se donnent en revanche les moyens d'essayer de jouer collectif, en pilotant localement un comité des partenaires associant des représentants des acteurs socio-économiques du territoire et en mobilisant des financements inaccessibles à d'autres acteurs.

L'exercice de la compétence AOM est aussi l'occasion pour les intercommunalités de renforcer le volet « mobilités » des planifications s'élaborant déjà à leur échelle, de muscler par exemple le volet « qualité de l'air » du plan climat-air-énergie territorial pour celles qui doivent s'en doter.
Enfin, saisir cette compétence n'interdit pas de s'interroger sur les échelles pertinentes d'action et leur articulation. Les communautés de communes peuvent en effet faire le choix de confier l'exercice de cette compétence à un syndicat mixte. Par ailleurs, la loi d'orientation des mobilités a défini un cadre de travail partagé avec la Région : l'AOM locale n'est pas tenue de reprendre les services assurés dans son périmètre par cette dernière et, surtout, c'est sous l'égide de la Région, dans le dialogue avec les AOM locales, que seront définis des bassins de mobilité et que seront élaborés les contrats opérationnels de mobilité.

Faire le choix d'exercer la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité locale n'est pas, pour une intercommunalité, synonyme d'obligation ou de contrainte, c'est plutôt se doter d'une « capacité à faire » : à animer les acteurs locaux, à mettre en cohérence diverses politiques publiques, à diversifier et à réguler les offres. Dans le contexte de la « voiture reine », organiser les mobilités est un défi car on ne part pas d'une feuille blanche, on part d'espaces et de temporalités qui ont été conçus pour la voiture. Les solutions se situent donc sans doute à la croisée de la décarbonation des déplacements, du développement des modes actifs et partagés et de l'intermodalité. La compétence AOM permettra de travailler ces trois axes des « écomobilités » auxquelles l'Assemblée des communautés de France a également consacré un guide[2] récemment pour donner des idées aux intercommunalités qui s'en seront saisies.

1. www.adcf.org/articles-nouvelles-solutions-de-mobilite-dans-les-espaces-de-faible-densite.-une-priorite-des-prochains-mandats-locaux-5279
2. www.adcf.org/articles-ecomobilite-agir-a-l-echelle-intercommunale.-guide-pratique-5253



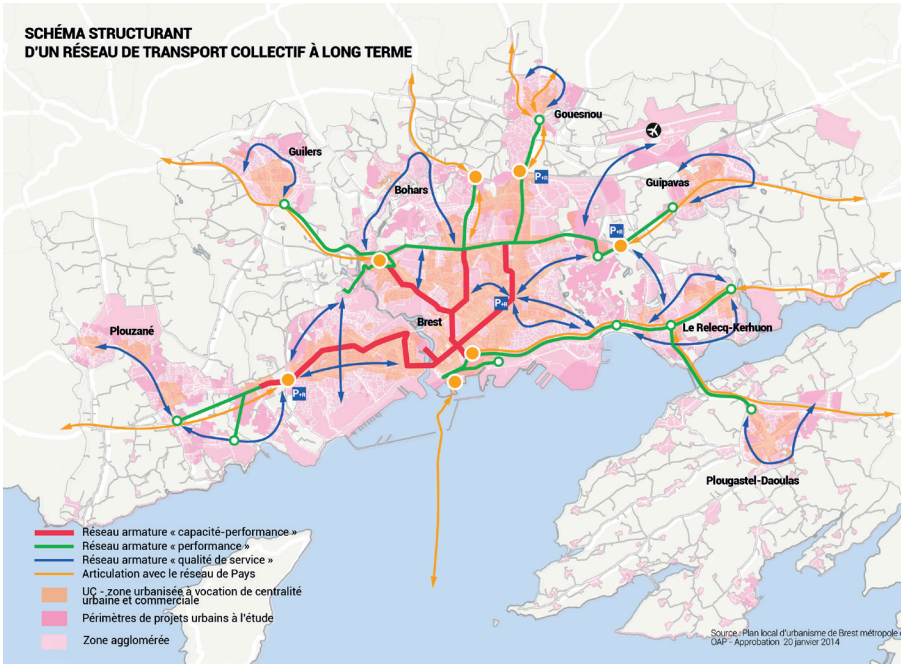
Oloron-Saint-Marie
© AUDAP

BREST MÉTROPOLE

Un plan local d'urbanisme intercommunal intégrateur

BENJAMIN GREBOT, AGENCE D'URBANISME BREST - BRETAGNE (ADEUPA)

Lorsqu'elle approuve son « PLU facteur 4 » en janvier 2014, la métropole de Brest est le premier EPCI à se doter d'un plan local d'urbanisme intercommunal intégrateur, valant programme local de l'habitat, plan de déplacements urbains, et élaboré en cohérence et dans le même calendrier que le plan climat. Six ans plus tard, la métropole en a fait le bilan. Si la plupart des objectifs d'aménagement et de développement sont atteints, une amplification de la dynamique de transition écologique reste nécessaire pour atteindre le facteur 4.



Lorsqu'elle prescrit, à l'automne 2010, la révision de son PLU intercommunal, Brest Métropole fait figure de pionnière, en prévoyant que celui-ci tienne lieu de programme local de l'habitat, de plan de déplacements urbains, et qu'il s'articule avec la construction du plan climat. La gouvernance politique et technique interne à la collectivité est unifiée, élus et services s'attachant à cultiver la mise en cohérence des politiques sectorielles.

Dans le PLU facteur 4, approuvé en janvier 2014, le réseau structurant de transport en commun est posé comme la colonne vertébrale du développement urbain, autour de laquelle devront s'articuler les efforts de renouvellement urbain et de développement de la mixité des fonctions urbaines : logements, commerces, bureaux, grands équipements. L'objectif est de donner corps aux notions de ville « intense », « active », de ville « des courtes distances ». En écho à cet objectif de densification, la place de la nature en ville est explicitée dans une orientation d'aménagement et de programmation qui développe le concept d'armature verte urbaine, comme espace de biodiversité, de récréation, mais aussi comme support privilégié des déplacements actifs. La métropole entend ainsi conjuguer les objectifs d'attractivité, d'innovation, de qualité de vie et de mise en valeur de son patrimoine culturel et naturel.

Six ans plus tard, le PLU facteur 4 a fait l'objet d'un bilan en conseil de métropole. La consommation d'espaces agricoles et naturels sur la période 2008-2018 apparaît plus faible que celle de la période 2005-2015. Pour autant, l'artificialisation des sols reste importante, y compris dans l'espace agricole du fait de la construction de serres. Les objectifs de production de logements sont atteints, la part produite en renouvellement urbain (plus de 70%) dépasse les objectifs initiaux, le marché reste sain et le territoire a renoué avec une dynamique démographique positive. Dans le domaine économique, le PLU a acté la fin des extensions commerciales en périphérie et la part de construction de nouveaux locaux en renouvellement urbain dépasse aussi les objectifs : trois quarts de la production neuve de bureaux et 45% des locaux artisanaux ont été construits dans la zone déjà urbanisée. La production en extension urbaine a davantage servi à l'accueil des activités de production industrielle, de stockage ou de logistique. Au cours de la période, la métropole a poursuivi sa dynamique de création d'emplois.

En ce qui concerne les mobilités, l'objectif de diminution du trafic routier n'a été que partiellement atteint : le trafic automobile est maîtrisé dans les secteurs centraux de la ville, mais en augmentation à la périphérie, en lien avec le développement de pôles d'emploi. Cela appelle à poursuivre les efforts de rééquilibrage des modes de déplacement à l'échelle métropolitaine, en continuant à développer les transports collectifs en site propre, en renforçant les aménagements cyclables et en développant un meilleur partage de l'espace public.

S'agissant de la dimension énergétique, les principales réalisations ont concerné le développement régulier du réseau de chaleur urbain, la facilitation des travaux de rénovation énergétique du bâti et l'obligation d'intégrer des dispositifs de production d'énergie renouvelable pour certaines constructions. En la matière, les efforts sont à amplifier, en accord avec les objectifs du nouveau plan climat-air-énergie métropolitain.

Au-delà de l'évaluation chiffrée, la construction puis la mise en œuvre du PLU facteur 4 ont été l'occasion de développer une culture commune et décloisonnée de l'aménagement au sein de la métropole. Cette approche collégiale et pluridisciplinaire constitue indéniablement un atout pour relever le défi des transitions écologiques et sociétales.

PAYS DE LUMBRES

Intégrer urbanisme et mobilité en milieu rural

EUGÉNIE RUCKEBUSCH, AGENCE D'URBANISME ET DE DÉVELOPPEMENT PAYS DE SAINT-OMER - FLANDRE INTÉRIEURE (AUD)

Dans le plan local d'urbanisme intercommunal de la communauté de communes du Pays de Lumbres approuvé en septembre 2019, les notions de proximité ont fortement structuré l'organisation du territoire afin de favoriser un urbanisme au plus près des services, des équipements et des emplois. La stratégie de mobilité s'appuie sur cette organisation afin de proposer des solutions adaptées à chaque échelle.

● GOUVERNANCE DE LA DÉMARCHE

Si la concertation est une étape obligatoire, les modalités de son application sont librement définies par l'EPCI. Le Pays de Lumbres a souhaité mener la concertation dès la phase de diagnostic en 2015 jusqu'à la traduction réglementaire en 2018. Il s'agissait de construire le PLUi avec les habitants dans toute leur diversité et d'échanger avec eux sur toutes les thématiques traitées par ce projet de territoire. Ainsi, des jours de concertation dédiés ont été organisés afin de réunir des groupes d'habitants (collégiens, clubs des aînés, mission locale, entrepreneurs) et de recevoir le grand public. Les divers supports d'animation (mapping, exposition, jeux, maquettes…) ont facilité la prise de parole. Cette démarche, reconnue au niveau national, a regroupé au total plus de 3 000 participants, pour plus de 10 000 contributions, et a eu de réels intérêts pour faire évoluer le scénario de développement. Elle est allée de pair avec une forte concertation avec les élus et personnes publiques.

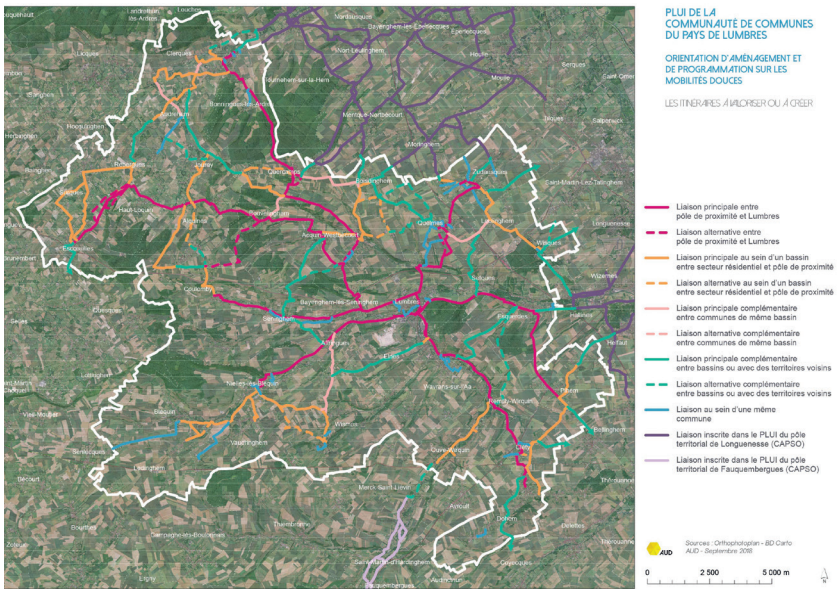
● PRINCIPAUX CONTENUS

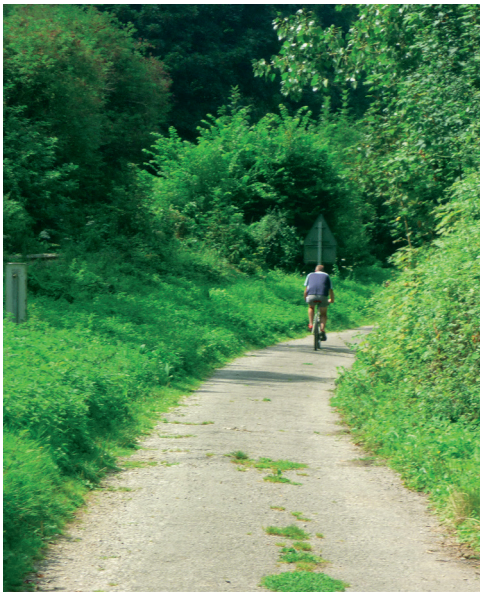
Dans le PLUI, le territoire est structuré en onze bassins de vie constitués de pôles de proximité et de secteurs résidentiels, regroupant en moyenne trois à quatre communes et plus de 1400 habitants. Le découpage de ces différentes entités a été défini, à la suite d'échanges avec les élus et les habitants, dans une logique visant à adapter la mobilité et à développer un aménagement équilibré et solidaire du territoire basé sur une optimisation des services. Afin d'apporter une solution de mobilité de proximité, les élus ont affiché la volonté de développer les liaisons douces à différentes échelles (secteurs résidentiels / pôles de proximité / bourg-centre). Des réunions d'échanges par bassin avec eux ont été animées en avril 2018 en vue d'identifier collectivement ces principales liaisons à créer ou à valoriser qui font l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation. À l'échelle intercommunale, le développement du vélo s'accompagne aussi d'une stratégie en faveur des mobilités collaboratives. Le Pays de Lumbres a par exemple expérimenté l'autopartage sur des communes d'environ 500 habitants et déploie progressivement un réseau de stations de mobilité et de services au sein de chaque bassin. Le partage se fait au niveau d'une voiture et de vélos électriques, mais également en proposant de mettre en relation des conducteurs bénévoles et des passagers en incapacité de conduire.

● LES POINTS DE QUESTIONNEMENT ET DE VIGILANCE

Les facteurs de réussite résident dans la concertation avec les habitants, ainsi que dans l'appropriation et le portage par les élus aux niveaux intercommunal et communal. Ainsi, la première liaison douce en cours de réalisation est celle pointée par les habitants au moment de l'élaboration du projet de territoire, et sur laquelle les élus ont travaillé avant même la finalisation du PLUI. Cette stratégie est par ailleurs soutenue par le Département et l'État, à travers notamment la réponse à trois appels à projets nationaux sur le vélo ou la mobilité en milieu rural. Ceux-ci ont notamment permis de renforcer l'ingénierie en interne de la collectivité, nécessaire à la mise en œuvre.
Le défi des prochaines années concerne davantage le maintien de la mobilisation citoyenne et du portage politique. Pour ce faire, la concertation se poursuit à tous les niveaux dans le cadre de la mise en œuvre, à travers notamment la mise en place d'un comité des usagers. La communauté de communes du Pays de Lumbres a de plus établi un programme d'investissement pluriannuel et un fond de concours auprès des communes pour accompagner la réalisation des liaisons structurantes.

Voie verte © AUD PAYS DE SAINT-OMER - FLANDRE INTÉRIEURE





AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Le plan de déplacements urbains de la Métropole

VINCENT TINET , AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE (AGAM)

La Métropole Aix-Marseille-Provence, créée en janvier 2016, est la seconde plus peuplée de France, après Paris. Avec plus de 3100 kilomètres carrés, sa superficie est supérieure au total de Paris, Lyon, Lille, Bordeaux et Toulouse réunis. Enfin, sa configuration géographique et institutionnelle est marquée par son polycentrisme autour d'une ville principale (Marseille) et par un ensemble de villes importantes (Aix-en-Provence, Martigues, Salon-de-Provence…) non contiguës. À sa création, les élus métropolitains ont identifié la mobilité comme un des thèmes prioritaires. Le premier plan d'action a ainsi été l'Agenda de la mobilité métropolitaine, voté à l'unanimité en décembre 2016.

● UN PÉRIMÈTRE D'ÉLABORATION INÉDIT

La nouveauté de la Métropole a eu aussi pour conséquence que tous ses documents de planification (SCoT, PLUi, PLH, PCAEM), ainsi que les études techniques de mobilité (schéma directeur TCSP…) étaient soit en construction, soit initiés par le plan de déplacements urbains. Le plan de déplacements urbains d'Aix-Marseille-Provence s'inscrit dans ce cadre spécifique : EPCI récent, stratégie validée par l'Agenda, géographie unique, simultanéité des études stratégiques. Il a été élaboré et arrêté en dix-huit mois pour répondre à des contraintes de calendrier électoral et législatif, avant l'entrée en vigueur de la loi d'orientation des mobilités.

La construction du plan et de son évaluation environnementale combine une trame classique (diagnostic, objectifs, plan d'action, évaluation) avec des nouveautés méthodologiques nécessaires pour répondre au contexte spécifique à la Métropole Aix-Marseille-Provence. L'ambition principale a été de construire un plan de déplacements urbains stratège mais en même temps accessible aux acteurs publics (communes…) et privés.

L'état des lieux, intégré au document, est volontairement très synthétique (30 pages) et visuel. Il comprend quatorze thèmes, décrit chacun en une page de texte et une data-visualisation ou une carte. Une grande partie des visuels sont directement issus de la concertation. Le cœur du projet est assez classiquement construit par mode : les sept leviers. Cette partie décrit quelque cent dix actions, tout en cherchant des rédactions synthétiques et précises. Toutes les cartes sont schématisées et d'échelle métropolitaine. Un levier original, repris de l'Agenda de la mobilité, décrit « les moyens de réussir » : schémas directeurs et plans locaux de mobilité, actions de changement de comportement, observation.

● UNE DÉMARCHE TERRITORIALISÉE TOURNÉE VERS L'ACTION

La principale innovation du plan de déplacements urbains de la Métropole est la place identique donnée à la mise en contexte territoriale et thématique du plan d'action et aux leviers eux-mêmes. Cette partie reconstruit une transversalité intermodale par territoire (vingt-cinq bassins de proximité), et thématique stratégique (cohésion sociale, enseignement, zones d'activité, tourisme loisir, logistique et cohérence avec l'urbanisme). Chaque acteur (maire, gestionnaire de zone économique, bureau d'études de PLUi…) bénéficie d'un projet de mobilité adapté à ses préoccupations.

Plusieurs progrès méthodologiques pour l'évaluation environnementale ont été nécessaires afin de répondre aux enjeux contemporains. Une projection des parcs de véhicules a été construite pour anticiper (et accélérer) la transition écologique des voitures. L'évaluation des bénéfices des modes actifs sur la santé s'est appuyée sur une simulation spécifique. Enfin, en anticipation de la « zéro artificialisation nette », l'évaluation de l'occupation d'espace direct et/ou induit par chaque projet a été réalisée par l'agence d'urbanisme de la métropole marseillaise (AGAM).

Le plan de déplacements urbains a été en grande partie réalisé par les agences d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (AGAM) et du pays d'Aix-en-Provence - Durance (AUPA), appuyé sur plus de dix ans de travail sur la mobilité métropolitaine, depuis l'appel à projets « Coopération métropolitaine » de 2006, le Livre blanc de la mobilité (AGAM, 2013) et l'Agenda de 2016.



Tram à Aix-Marseille-Provence
© SHUTTERSTOCK

GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE

L'émergence d'une gouvernance des mobilités à l'échelle du bassin de vie



Grenoble vidé de ses piétons, vélos, voitures et commerçants pendant le confinement lié à la crise sanitaire de la Covid-19 © AURG

GABRIEL JOURDAN, AGENCE D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE (AURG)

L'élaboration du plan de déplacements urbains de l'agglomération grenobloise a débuté en octobre 2016 pour un arrêt du document en avril 2018 et une approbation en novembre 2019 (avant l'entrée en application de la loi d'orientation des mobilités). Le PDU a été porté par le syndicat mixte des transports en commun (SMTC) de l'agglomération grenobloise) sur un ressort territorial correspondant au périmètre de Grenoble-Alpes Métropole. La Métropole élaborant parallèlement son premier PLUi, les deux démarches ont été étroitement coordonnées, dans un contexte institutionnel en pleine recomposition

Dans un contexte en pleine évolution (création de la Métropole au 1er janvier 2015 par transformation d'une communauté d'agglomération qui venait d'intégrer deux communautés de communes un an auparavant), le plan de déplacements urbains a permis de définir une stratégie globale de mobilité et de remettre à l'ordre du jour les démarches de coopération sur l'organisation des mobilités à l'échelle du bassin de vie de l'aire grenobloise.

● UNE STRATÉGIE AXÉE SUR UN BOUQUET DE SERVICES ET L'ACCOMPAGNEMENT DU CHANGEMENT

Tout en insistant sur la nécessité de développer les infrastructures cyclables et ferroviaires (création d'un RER de l'aire métropolitaine), le PDU de l'agglomération grenobloise mise avant tout sur un « « bouquet de services » (covoiturage, autopartage, vélo, transports collectifs) intégrés dans le « pass mobilité » (application multimodale et multi-opérateurs destinée à l'information et à l'achat des solutions de mobilité y compris stationnement). Il mise également sur des actions d'accompagnement du changement déclinées par types de public, prenant appui sur les plans de mobilité employeurs et scolaires, la création d'un réseau d'ambassadeurs de la mobilité, ou l'implication des professionnels de santé dans la promotion des modes actifs. Il s'appuie enfin sur la mise en place d'une zone à faible émission (ZFE) pour impulser la transition énergétique des parcs de véhicule.

● UN CADRE POUR LA RELANCE DE DÉMARCHES PARTENARIALES, ABOUTISSANT À LA CRÉATION DU SYNDICAT MIXTE DES MOBILITÉS DE L'AIRE GRENOBLOISE (SMMAG)

La stratégie du PDU, différenciée selon le type de flux, souligne que les échanges entre le cœur métropolitain et les territoires périurbains, ruraux ou de montagne de la région grenobloise contribuent fortement aux émissions de gaz à effet de serre et de polluants mais aussi à la congestion du système autoroutier. Sur cette cible, 84% des 330 000 déplacements quotidiens se font en voiture sur une longueur moyenne de 19 kilomètres et un taux d'occupation de 1,2 personne par véhicule (contre 1,3 en moyenne sur la région grenobloise). C'est pourquoi la mise en place d'une gouvernance des mobilités à l'échelle du bassin de vie, le développement du covoiturage, la création d'un RER ferroviaire et le renforcement des lignes de car express ont été identifiés comme leviers majeurs.
Ces actions s'inscrivent à l'échelle d'un bassin de vie intégrant Grenoble-Alpes Métropole et les dix EPCI limitrophes. Elles nécessitent l'implication de la Région, du Département, de l'État et des gestionnaires d'infrastructures (SNCF Réseau, AREA...). C'est pourquoi le PDU a été moteur dans la relance de démarches partenariales ayant abouti notamment à la création du syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (Smmag) issu de la transformation du SMTC en « syndicat mixte SRU » sur un ressort territorial et un champ de compétences élargi [cf. article page 22] ; à la relance des études sur l'étoile ferroviaire grenobloise, ou la mise en place d'un réseau de lignes de covoiturage ainsi que d'une voie de covoiturage sur l'autoroute A48 [cf. article page 51].

CHAMBERY

Le PCAET du Grand Chambéry

MAÉVA NORMAND-SECOND,
GRAND CHAMBÉRY

Atypique dans sa construction, le PCAET du Grand Chambéry a été élaboré et approuvé en même temps que le PLUiHD en décembre 2019. Cette concordance de calendriers a permis de faire dialoguer ces deux documents et d'avoir une complémentarité dans les objectifs et les actions envisagées.
Dans la logique du PCAET qui est de permettre l'atténuation du changement climatique, le développement des énergies renouvelables, la maîtrise de la consommation d'énergie et l'amélioration de la qualité de l'air, « agir sur la mobilité » était donc un axe important pour atteindre les objectifs. L'agglomération de Chambéry, par ce document, souhaite contribuer à la diminution des impacts du changement climatique.

● GRAND CHAMBÉRY, UN TERRITOIRE CONSCIENT DES ENJEUX

Grand Chambéry est pleinement intégrée dans les transitions énergétiques et climatiques. Depuis 2013, l'agglomération est labellisée par l'Ademe et la Région comme Territoire à Energie Positive ce qui se traduit par « l'engagement dans une démarche permettant d'atteindre l'équilibre entre consommation et production d'énergie à l'échelle locale en réduisant autant que possible les besoins énergétiques, en favorisant l'efficacité énergétique et en visant le déploiement des énergies renouvelables ». La collectivité est également labellisée Cit'ergie par l'Ademe pour la qualité générale des actions de l'agglomération en matière d'énergie et de climat.
La mobilité à l'échelle du territoire est caractérisée par une part importante d'usage de la voiture dans les déplacements domicile-travail (71,5% – Insee 2017) et par des flux de plus en plus importants des poids lourds. Mais le territoire a également des atouts pour modifier les pratiques de mobilité grâce à un réseau de transports ferrés et urbains structurants qui est complété par des aménagements cyclables. Le réseau ferré pourrait évoluer dans les années à venir pour favoriser les dessertes dans les communes de l'agglomération.
Le diagnostic du PCAET a donc mis en évidence que la mobilité contribuait à hauteur de 43% aux émissions de gaz à effet de serre dues au positionnement de l'agglomération au cœur des flux du sillon alpin. Les actions du document de planification auront pour objectif de diminuer :
• de 16% les consommations énergétiques,
• de 17% les émissions de gaz à effet de serre,
• de 30% les NOx, de 25% les PM10 et de 14% l'ozone.
Pour y arriver, les élus ont décidé d'agir au travers du PCAET en déclinant 5 axes structurants et 82 actions prioritaires qui ont pour objectif de conduire le territoire vers l'éco-responsabilité. Ces axes s'intéressent aux domaines énergivores du territoire (la mobilité, le bâti, les ressources, la végétation et l'énergie).

● COMMENT TENDRE VERS DES MOBILITÉS AGILES ET DURABLES ?

La mobilité est donc un axe stratégique et prioritaire qui s'inscrit dans l'axe 1 du PCAET « vers des mobilités agiles et durables ». Il est décliné en 5 orientations et 19 actions prioritaires et suivi à l'aide d'indicateurs clés correspondant aux actions et d'indicateurs phares rattachés à l'axe.

Ces actions en faveur de la mobilité ont pour objectifs de diminuer la consommation de carburants en privilégiant les changements de comportements tant pour les usagers que pour les professionnels et en favorisant de nouveaux modes (covoiturage, autopartage, mobilités, télétravail...). Elles permettent également de réguler la logistique et de convertir les flottes de véhicules des collectivités pour diminuer les émissions. Issu d'échanges entre les opérateurs et la collectivité, ce document mise sur « une gouvernance renforcée, des changements de comportements dans les mobilités, des aménagements et infrastructures au service des mobilités agiles et durables, la limitation des flux logistiques et l'innovation dans le domaine des mobilités décarbonées ».
Il est intéressant de noter que lors de la consultation publique l'axe sur la mobilité a recueilli 117 propositions principalement sur la diversification des mobilités et des modes actifs et sur les leviers pour accompagner les usagers dans les changements ou diversifications des modes. Cet intérêt des citoyens facilitera les changements de comportements et la réalisation de ce plan.
Pour la concrétisation du PCAET, chaque projet est piloté par un porteur (collectivité, commune, opérateur de transports...) qui le suit, précise l'efficacité de l'action par rapport aux indicateurs ; adaptation au changement climatique, émissions des GES, qualité de l'air, séquestration carbone, objectifs TEPOS , et suit un calendrier de priorité entre 2019 et 2025. En 2023 est prévu un bilan à mi-parcours pour prioriser les actions sur la deuxième partie. Concrètement le PCAET renforce les actions de la compétence mobilité de Grand Chambéry au niveau notamment de l'exploitation de la vélo-station, la promotion des plans de déplacements en établissements scolaires, la promotion des déplacements actifs pour les bienfaits de la santé qui sont toutes conduites par l'Agence Ecomobilité, SPL accompagnant les collectivités dans leurs projets de mobilités durables.
Autant de projets qui mis bout à bout contribuent à la transition du territoire.

LE PLAN CLIMAT-AIR-ÉNERGIE TERRITORIAL, UN AUTRE OUTIL POUR ABORDER LES MOBILITÉS

Le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) est un outil modifié par la loi de transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 et défini dans l'article L. 229-26 du Code de l'environnement. C'est un outil de planification à la fois stratégique et opérationnel dédié à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation par notamment la réduction des émissions des gaz à effets de serre, la sobriété énergétique et le développement des énergies renouvelables. Il vise entre autres à identifier toutes les sources d'émission et à mobiliser différents leviers possibles, qu'il s'agisse de l'énergie, de l'aménagement, des constructions ou des transports. Compétence communautaire, obligatoire pour les métropoles et certaines intercommunalités, le PCAET peut être élaboré dans le cadre du SCoT si les intercommunalités qui le composent lui délèguent cette compétence. Le SCoT tient alors lieu de PCAET.
La loi d'orientation des mobilités impose aux collectivités de plus de 100 000 habitants ou couvertes par un plan de protection de l'atmosphère (PPA) de définir un plan d'action qui sera intégré au PCAET.

SOMME SUD-OUEST AMIÉNOIS

Le plan de mobilité en milieu rural

AGNÈS DESCAMPS, AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME DU GRAND AMIÉNOIS (ADUGA)

En 2015, l'une des intercommunalités membre de l'agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois, la communauté de communes du Sud-Ouest Amiénois, souhaitait s'engager dans l'élaboration d'un plan local d'urbanisme intercommunal et mener une démarche de planification des déplacements. L'Aduga a accompagné la communauté dans l'élaboration de son plan de mobilité sous la forme, alors, d'un plan de mobilité rurale.

● UNE DOUBLE GOUVERNANCE ET L'APPUI TECHNIQUE DE L'AGENCE D'URBANISME

En 2015, la loi de transition énergétique pour la croissance verte avait instauré le « plan de mobilité rurale » (PMRu), document de planification adapté aux territoires ruraux : une version facultative et allégée du plan de déplacements urbains, tant dans son contenu, assez libre, que dans la forme de la consultation. Il devait être élaboré par le maître d'ouvrage du SCoT, en l'occurrence le syndicat mixte du Pays du Grand Amiénois, sur tout ou partie de son territoire. Ce dernier envisage une transformation en pôle métropolitain, avec des actions d'intérêt métropolitain en matière de mobilité. L'élaboration d'un plan de mobilité apparaît comme l'opportunité de donner corps à ces nouvelles attributions.

La communauté du Sud Ouest Amiénois était déjà impliquée depuis 2010 dans l'organisation des mobilités puisqu'elle avait créé une plateforme de mobilité incluant le transport scolaire ouvert à tous sur réservation, le transport à la demande avec minibus pour compléter cette offre, le transport de tourisme, le transport périscolaire et le covoiturage.
Elle fusionne avec deux autres intercommunalités en janvier 2017, volontaires pour expérimenter un tel plan à l'échelle du périmètre de la nouvelle communauté de communes Somme Sud-Ouest (CC2SO : 119 communes, 39 000 habitants). Le pays du Grand Amiénois délègue le suivi administratif et le pilotage de la communication à la communauté de communes jusqu'à l'arrêt du projet et reprend la main sur les décisions finales après validation de celle-ci. L'élaboration technique du document est confiée à l'agence d'urbanisme qui bénéficie d'une aide de l'Ademe sur le temps passé, la communication et la promotion du plan auprès des intercommunalités des Hauts-de-France, ce premier plan en région faisant figure d'exemple. Le document a été approuvé le 12 novembre 2019.

● UNE STRATÉGIE ET UN PLAN D'ACTIONS

Le plan de mobilité comprend deux volumes. Le premier, intitulé « Les fondamentaux » présente les objectifs du plan, la stratégie à long terme en matière de mobilité et le plan d'actions. La stratégie s'articule autour de cinq orientations hiérarchisées :
• communiquer sur l'offre de mobilité et encourager les changements de pratique ;
• développer les déplacements alternatifs internes à Somme Sud-Ouest ;
• améliorer les relations en lien avec l'extérieur en déplacements alternatifs ;
• faciliter la mobilité pour les personnes peu mobiles ou peu aisées ;
• créer un terrain favorable à un moindre recours à la voiture solo et aux véhicules thermiques.
Le second volume comprend près de cinquante fiches action du plan sur cinq thématiques :



Plan de mobilité Somme sud-ouest
© ADUGA

• information, communication et accompagnement au changement ;
• modes doux ;
• usages partagés de la voiture ;
• transports collectifs et intermodalité ;
• articulation entre urbanisme et déplacements.

Bibliographie :
www.cerema.fr/fr/actualites/plan-mobilite-simplifie-note-synthese-du-cerema

LE PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ, UN NOUVEL OUTIL CRÉÉ PAR LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS

AGNÈS DESCAMPS, AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME DU GRAND AMIÉNOIS (ADUGA)

La loi d'orientation des mobilités crée le plan de mobilité simplifié pour les collectivités qui n'ont pas l'obligation de réalisation d'un plan de mobilité. Auparavant les collectivités pouvaient élaborer des plans de mobilité rurale, abrogés par la loi. Mais ces plans ont constitué le creuset d'expérimentation pour les plans de mobilité simplifiés.
Un plan de mobilité simplifié[1] est une démarche facultative, souple, mais officielle et concertée qui permet de :
• lui donner de la visibilité vis-à-vis des acteurs de la mobilité et autres autorités qui pourront être associés et seront consultés après arrêt du projet (conseils municipaux, départementaux et régionaux, de façon obligatoire ; représentants des professions et des usagers de transport, des personnes à mobilité réduite, des gestionnaires de voirie, chambres consulaires, autorités en charge de la distribution d'énergie et associations environnementales, à leur demande) ;
• solliciter un avis du public sur le projet arrêté via une participation du public, démarche simplifiée par rapport à une enquête publique ;
• répondre à des appels à projets et augmenter ses chances d'être retenu : une démarche officielle aura plus de poids pour justifier des demandes de subventions pour des projets envisagés dans le plan et s'inscrivant dans une vision d'ensemble ;
• construire des réponses adaptées aux besoins de déplacements de proximité et engager un dialogue avec les autres autorités organisatrices de la mobilité pour améliorer les déplacements en lien avec l'extérieur.
Il peut être élaboré par la communauté de communes, à l'échelle de son territoire ou par le porteur du SCoT sur son périmètre.
À noter qu'une mise en conformité du plan de mobilité rural amiénois sera faite pour le transformer en plan de mobilité simplifié.

1. Art L.1214-36-1 du Code des transports : « Le plan de mobilité simplifié détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et du transport de marchandises, tant à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice qu'en lien avec les collectivités territoriales limitrophes, en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, afin d'améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité. »

Et si la planification de la mobilité était aussi hors planification ?

Les collectivités développent des démarches et outils pour anticiper ou compléter les documents de planification ou pour initier des démarches innovantes et créer des gouvernances autour de la mobilité. C'est le cas des grenelles des mobilités, outils d'animation et de définition des nouveaux enjeux et de futures politiques publiques. Dans le cadre d'« Action Cœur de Villes » ou de réflexions sur l'espace public, les agences travaillent sur la mobilité comme un élément du projet urbain d'ensemble ; diagnostics, études et projets innovants accompagnent les territoires en amont ou en dehors de la planification.

LORRAINE

Un Grenelle des mobilités à l'échelle de l'ancienne région

FABIEN SORIA, AGENCE D'URBANISME D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE (AGURAM), UNE DÉMARCHE CO-ANIMÉE AVEC L'AGAPE (LORRAINE NORD) ET SCALEN (NANCY SUD LORRAINE)

En Lorraine, la mobilité est un enjeu déterminant pour l'attractivité et la cohésion du territoire, comme pour valoriser son positionnement au cœur de l'Europe. Les territoires ruraux et urbains sont fortement interdépendants au sein de bassins de vie marqués par une métropolisation à la fois polycentrique et transfrontalière (Sillon lorrain - Metz-Nancy, Luxembourg et Sarrebruck). Comment mieux prendre en considération les flux et interactions entre territoires, des plus denses aux plus ruraux, situés d'un côté ou de l'autre de la frontière ? Comment prendre la mesure des défis à venir ? Alors que l'impératif de transition écologique et sociale s'impose, après le mouvement des Gilets jaunes et la crise de la Covid-19 et dans la foulée du vote de la loi d'orientation des mobilités, comment construire une approche prospective et partenariale de la mobilité, qui doit s'envisager à l'échelle de l'espace lorrain ?

La Région Grand Est, en partenariat avec le pôle métropolitain européen du Sillon lorrain (PMESL) et en collaboration avec l'État, a souhaité un Grenelle des mobilités en Lorraine, démarche initiée mi-2019 en présence d'Élisabeth Borne, ministre des Transports. Déjà réalisée à l'échelle d'agglomérations métropolitaines (Bordeaux, Strasbourg), cette démarche Grenelle est pour la première fois conduite à l'échelle d'une ancienne région. L'appui à la démarche est confié au réseau des trois agences de développement territorial et d'urbanisme de Lorraine, celles des agglomérations de Moselle, de Nancy Sud Lorraine et de Lorraine Nord. La crise sanitaire de la Covid-19 a accéléré l'urgence des trois défis initiaux – environnement et climat, social et sociétal, innovation – au point d'en faire émerger un quatrième, plus transversal : le défi de la résilience face aux crises.
Le confinement et le report du second tour des élections municipales ont bousculé la méthode qui a été réorganisée en deux temps. Des ateliers réunissant les responsables techniques des territoires ont permis de préciser les enjeux et d'identifier huit chantiers de travail, centrés sur les usagers, l'optimisation des infrastructures, les services et les coopérations. Ces huit chantiers sont aujourd'hui mis en débat dans un nouveau temps politique encore en cours. L'ensemble des parties prenantes (élus, acteurs économiques, associations, experts, etc.) finaliseront ainsi un Livre blanc, document stratégique coproduit.



Présentation du Grenelle des mobilités © AGAPE, AGURAM, SCALEN

BORDEAUX MÉTROPOLE

Un Grenelle des mobilités pour changer de modèle

VALÉRIE DIAZ, AGENCE D'URBANISME BORDEAUX AQUITAINE (A'URBA)

Malgré un fort investissement dans le réseau de tramway dès 2003 et quelques évolutions ciblées des pratiques de déplacement, l'économie générale du système de mobilité bordelais a été peu modifiée. Soumise à un puissant développement de son territoire, la métropole bordelaise affiche une faible progression de la part modale des transports collectifs, une faible part de la marche, un fort usage de la voiture solo et pâtit d'une dégradation des conditions de déplacement dont les bouchons sur la rocade témoignent au quotidien. Face à cette situation, l'ensemble des acteurs publics sollicite l'agence d'urbanisme l'a-urba, fin 2011, pour effectuer une remise à plat de la question des mobilités.

● UNE DÉMARCHE POUR « OUVRIR LE JEU » PAR RAPPORT AUX CADRES TRADITIONNELS DE PLANIFICATION

Une démarche ad hoc est proposée par l'agence, le Grenelle des mobilités. Son ambition est « d'ouvrir le jeu » par rapport aux documents traditionnels de planification et plus particulièrement aux plans de déplacements urbains. Il s'agit notamment de s'affranchir du périmètre des transports urbains, d'oublier les groupes thématiques par mode de déplacement et de ne pas limiter la participation aux seuls représentants de « l'offre » de transport en impliquant aussi les porte-paroles de la demande que sont les salariés, les responsables d'entreprise ou les usagers. Durant le premier semestre de 2012, cent vingt personnes sont mobilisées au sein de six collèges : État, collectivités locales, usagers des transports et associations, employeurs, salariés et habitants, experts et universitaires.

À ce mode de production original par une gouvernance collégiale s'ajoute une manière inédite de poser les problèmes. Les ateliers de travail proposent, en effet, de traiter en priorité la question de la demande de mobilité plutôt que celle de l'offre de transport. Les groupes de travail s'organisent de telle sorte que les échanges de fond l'emportent sur les positions institutionnelles ou doctrinales. À cette fin, l'animation est confiée à des duos hétérogènes et la participation est nécessairement intuitu personæ. Les sujets mis en débat sont transversaux de manière à dépasser les discours techniques préétablis et un temps important est laissé au diagnostic pour s'accorder collectivement sur les problématiques avant de proposer des solutions.

● UNE CHARTE DES MOBILITÉS AXÉE SUR LA DEMANDE ET LA NOTION DE MOBILITÉ RAISONNÉE

À l'automne 2012, le rapport du Grenelle des mobilités est remis par les rapporteurs des collèges (devenus « auteur collectif ») et il est demandé à l'a-urba la rédaction d'une charte des mobilités dont la signature par les vingt-deux parties prenantes intervient en février 2015. Cette charte formalise vingt principes et dix-sept mesures. Une orientation cardinale de la structure : c'est par la régulation de la demande que l'on peut apporter de la fluidité (lente ou rapide). Cette régulation est rendue possible par un accord sur la hiérarchie des déplacements, en l'occurrence ceux liés au travail. L'objectif de fluidité l'emporte sur celui de rapidité, dès lors que le temps du déplacement peut être valorisé et sa prédictibilité assurée.



À l'école sans voiture, initiative menée sur la commune de Bègles © A'URBA

Par ailleurs, la notion de « mobilité raisonnée » invite à prendre en compte la pertinence relative des différents moyens et services de déplacement selon les territoires, les moments, les motifs. De là, une mobilité plurielle qui redonne toute sa place à la marche, cellule-souche de la mobilité, et à la voiture, utilisée « autrement ». Enfin, il s'agit aussi de proposer un univers de choix diversifiés, qui autorise les changements de comportement.

Si la démarche s'est inscrite localement dans la durée, les mesures de la charte ont connu des mises en œuvre contrastées. Plusieurs d'entre elles se sont concrétisées ; d'autres sont peu ou pas engagées. Principale explication : la complexité pour les chefs de file à animer un collectif. Pour réussir dans ce rôle, ils doivent disposer en effet d'un niveau de légitimité suffisant au sein de leur collectivité/institution et d'une légitimité en « externe » pour initier, développer et faire vivre la mesure quand ils n'ont pas de compétence opérationnelle. Autre difficulté, celle de dépasser un périmètre de compétence (thématique ou géographique) et d'établir des complémentarités entre les orientations sectorielles des différentes collectivités. La formalisation de partenariats au-delà des représentants de l'offre ne se révèle pas non plus aisée. Enfin, l'absence de portage politique de certaines mesures et le travail « en silo » au sein des collectivités ne facilitent pas la vision systémique qui a guidé la démarche, portage pourtant nécessaire pour basculer vers le nouveau modèle de mobilité porté par la charte.

SAINT-OMER

La mobilité et les espaces publics, leviers de revitalisation urbaine

EUGÉNIE RUCKEBUSCH, AGENCE D'URBANISME ET DE DÉVELOPPEMENT PAYS DE SAINT-OMER - FLANDRE INTÉRIEURE (AUD)

Dans le cadre de la stratégie « Action Cœur de Ville », la Ville de Saint-Omer (15 000 habitants) a fait de la requalification de l'espace public un pilier de revitalisation et d'attractivité de son centre. Cette ambition passe par une réorganisation du stationnement et la requalification des places du centre-ville associée à la généralisation de la zone 30, offrant davantage d'espaces partagés pour améliorer le confort des piétons et des cyclistes.



Place Victor Hugo à Saint-Omer
© DENIS PAILLARD

● UNE DÉMARCHE PARTENARIALE SUR LE CENTRE DE SAINT-OMER INSCRITE DANS LE PROGRAMME « ACTION CŒUR DE VILLE »

À l'instar de nombreux territoires, le Pays de Saint-Omer est confronté à une érosion progressive de son pôle urbain et a fortiori du cœur de ville. Les analyses menées pour la révision du SCoT et l'élaboration du PLUi du pôle territorial de Longuenesse ont révélé une périphérisation latente des activités économiques, des services, des équipements commerciaux et de la production de logements qui modifient le fonctionnement territorial.

Sur la base de ces constats, une stratégie offensive de reconquête des fonctions de centralités et de requalification du centre historique est menée en concertation entre la Ville et l'Agglomération. Le territoire a ainsi été retenu en janvier 2018 au plan national en faveur de la revitalisation des villes moyennes « Action Cœur de Ville ». Cette initiative engagée par le ministère de la Cohésion des territoires porte une double ambition : améliorer les conditions de vie des habitants des villes moyennes et conforter leur rôle de moteur de développement. Cette démarche formalisée dans une convention cadre, signée le 2 juillet 2018, mobilise notamment les services de l'État, la Caisse des dépôts, Action logements, l'Agence nationale de l'habitat (ANAH), l'Établissement public foncier et Voies navigables de France.

Elle évolue en mai 2019 sous la forme d'une opération de revitalisation de territoire (ORT). Son animation est confiée à une équipe projet associant la Ville de Saint-Omer, la communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer et pilotée par l'agence d'urbanisme et de développement Pays de Saint-Omer - Flandre intérieure. Des actions de concertation sont par ailleurs déclinées en fonction des actions mises en œuvre.

● LA MOBILITÉ ET LE STATIONNEMENT REPENSÉS SUR LA BASE D'UN PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

Cette ambition s'appuie sur quatre dimensions :

- rénovation du patrimoine bâti et requalification des friches ;
- requalification de l'espace public soutenant de nouvelles pratiques de mobilité ;
- revalorisation des fonctions économiques de cœur de ville ;
- investissement dans la valeur patrimoniale et le rayonnement culturel.

Ainsi, la démarche initiée dans le cadre d'« Action Cœur de Ville » a permis la formalisation d'un plan d'action en faveur d'une mobilité plus partagée entre les différents modes à l'échelle de la commune. Le projet emblématique de cette politique est le réaménagement des trois places du cœur de ville. L'objectif est d'améliorer l'espace public pour le rendre plus attractif, en recherchant le rééquilibrage des usages par la diminution de l'emprise automobile au profit des mobilités actives. Ce projet nécessite de repenser l'offre de stationnement en travaillant sur des parkings d'entrée de ville et en déployant des dispositifs intelligents favorisant la rotation au plus près des commerces.

L'éloignement du stationnement de longue durée s'accompagne par le déploiement d'une signalétique piétonne pour relier dix-huit sites touristiques et patrimoniaux majeurs à partir de trois portes d'entrées. L'apaisement des circulations motorisées est en outre affirmé par la mise en zone de rencontre des trois places et le déploiement progressif d'une zone 30 sur le reste de la ville. Par ailleurs, afin de favoriser les liens vers le cœur de ville depuis l'ensemble de l'agglomération, le désenclavement de la gare et la création d'une navette urbaine sont projetés.

● UNE COCONSTRUCTION AVEC LES ACTEURS MAIS DES FREINS SUR LE FINANCEMENT

La formalisation d'une stratégie de mobilité en centre ancien patrimonial nécessite de trouver l'équilibre entre les différentes mobilités. À Saint-Omer, cet équilibre a pu être trouvé dans la coconstruction avec les acteurs et usagers (commerçants, habitants, association de cyclistes) et en proposant des aménagements évolutifs (semaine/week-end, basse et haute saisons, perspective à plus long terme).

Les freins concernent la mise en œuvre pour laquelle les cofinancements sont quasiment inexistants. En effet, s'ils émergent depuis la loi d'orientation des mobilités sur les sujets du vélo, aucune subvention ne peut être mobilisée sur le rééquilibrage de la place de la voiture pourtant indissociable dans l'accessibilité des villes moyennes. À titre d'exemple, les parkings aux entrées de ville et les axes de désenclavement visent à gérer ces flux pour apaiser la circulation dans les centres anciens au profit d'un partage de l'espace public.

BORDEAUX MÉTROPOLE AQUITAINE

Les boulevards, entre infrastructure du quotidien et espace public d'exception

LOUISE BAIXE
SOPHIE HADDAK-BAYCE,
ÉQUIPE « PROJET URBAIN » À L'AGENCE D'URBANISME BORDEAUX AQUITAINE (A-URBA)

La réappropriation des espaces publics emblématiques du centre historique de Bordeaux a bénéficié, dès les années 1990, de la mise en œuvre du réseau de tramway. Un langage d'aménagement commun, coordonné et qualitatif des quais et du centre a eu pour effet de reconnecter les quartiers et départager les usages. Mais qu'en est-il aujourd'hui des autres espaces publics, plus ordinaires, plus routiers, plus périphériques ?

Pour reconquérir ses espaces publics, la Métropole s'appuie sur le Guide de conception des espaces publics métropolitains[1] de 2009, réédité en 2017, où sont détaillés stratégies, concepts et outils techniques, innovants, voire expérimentaux.
S'agissant des boulevards bordelais, ils ont été créés, rive gauche, au XIXe siècle et constituent un axe structurant, long de 15 kilomètres, très emprunté par les voitures, qui souffre, de longue date, d'un déficit de vie urbaine et d'une image dégradée. En 2015, l'a-urba s'y intéresse, réalise un diagnostic et délivre une vision de projet répondant au double objectif de qualité urbaine et d'efficacité des mobilités.

● LE PROJET MÉTROPOLITAIN DES BARRIÈRES ET DES BOULEVARDS

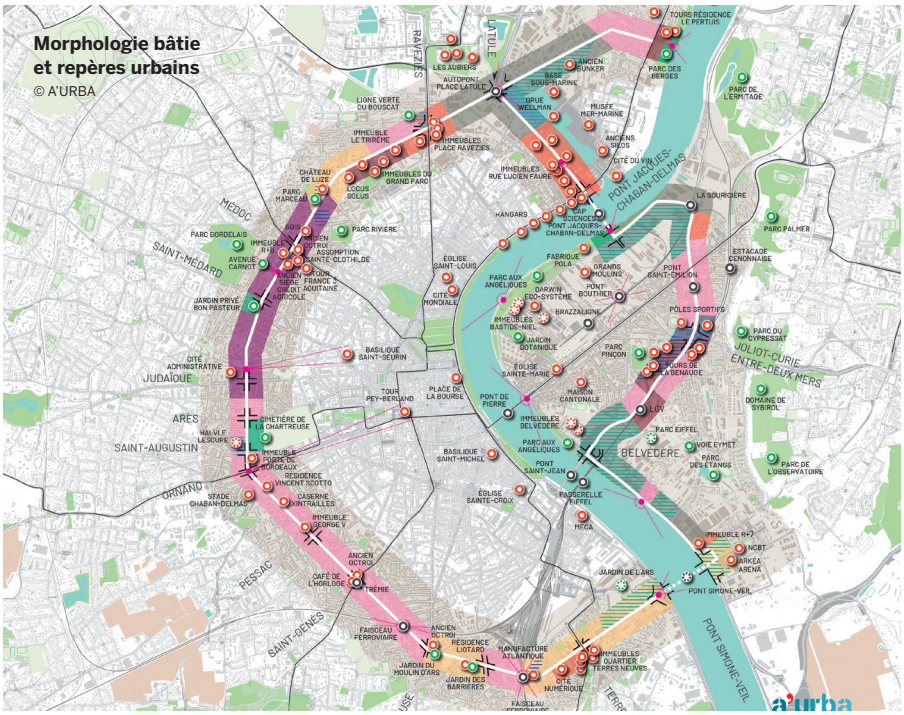
Aujourd'hui, les boulevards font l'objet d'une démarche innovante : depuis 2019, Bordeaux Métropole porte le projet métropolitain des barrières[2] et des boulevards. Celui-ci réunit deux volets : d'une part, une enquête d'usage en vue de la concertation préalable et, d'autre part, une assistance à l'organisation opérationnelle de la démarche, pour contribuer à la rédaction d'un cahier des charges destiné à la future mission de maîtrise d'œuvre. Les cinq objectifs de cette réflexion collective consistent à :
• engager une mutation profonde de la pratique des boulevards, d'un espace routier à un espace urbain ;
• faire des barrières les lieux de la revitalisation des boulevards ;
• développer un projet d'aménagement assurant un meilleur partage de l'espace public entre différents modes de déplacement ;
• valoriser le patrimoine architectural, urbain et paysager des boulevards tout en renforçant les fonctions d'habitat, d'activités et de loisirs ;
• définir et mettre en cohérence les tracés urbains de la rive droite.

Des ateliers techniques entre services métropolitains et communaux et la démarche de concertation toujours en cours montrent que les préoccupations des usagers portent pour beaucoup sur les mobilités (sécurité routière, partage de l'espace entre les modes), le cadre de vie (espaces publics confortables, besoin de commerces, végétalisation, valorisation de l'architecture), l'environnement (pollution sonore et de l'air, besoin de fraîcheur). Mais aussi sur des aménagements urgents et peu coûteux face à la mise en œuvre d'un projet d'ensemble onéreux au long terme.

● L'AMÉNAGEMENT DES BOULEVARDS, ACCÉLÉRÉ PAR LA CRISE SANITAIRE

La crise de la Covid-19 a stimulé une réflexion sur l'organisation des flux lors du déconfinement. Au-delà des mesures de distanciation physique dans l'espace public[3], la Direction de la mobilité de Bordeaux Métropole a réalisé un certain nombre d'aménagements cyclables (voies bus-vélos) avec marquage temporaire sur quelques tronçons des boulevards rive gauche, pour offrir une meilleure sécurité aux adeptes de la marche et du vélo. Reste à savoir si ces aménagements seront pérennisés et comment la nouvelle mandature de la Métropole mettra en œuvre le projet des boulevards. En effet, celui-ci constitue un vaste projet d'échelle territoriale qui doit se penser dans le temps, en faisant de l'itération entre aménagements à court, moyen et long termes, entre expérimentation et pérennisation, entre planification et chrono-aménagement. Si les 25 mètres de façade à façade offerts sur de nombreuses séquences des boulevards paraissent bien étroits, ne peut-on pas imaginer des boulevards plus apaisés, plus urbains mais surtout plus flexibles ? Comment y proposer des usages différents selon les heures de la journée, les jours de la semaine, les mois de l'année ? Pour y répondre, la création d'une agence des temps s'imposerait…

1. www.bordeaux-METROPOLE.fr/METROPOLE/Bordeaux-METROPOLE-s-engage/Nouvelles-modalites-d-amenagement-des-espaces-publics
2. L'appellation « barrière » à Bordeaux fait référence aux anciens octrois de la ville, où transitaient les marchandises, et sert aujourd'hui de repère géographique et routier
3. Espaces publics et distanciation physique, propositions pour le réaménagement des espaces publics en temps de déconfinement… et bien après, a-urba, avril 2020



LEVIERS POUR DE NOUVEAUX DÉFIS DE MOBILITÉS

Les solutions pour favoriser une mobilité centrée sur l'usager et répondant aux enjeux spécifiques du territoire sont multiples. Elles passent par des offres dédiées aux usagers, des infrastructures pour favoriser les modes actifs ou encore des dispositifs pour réguler ou gérer l'usage de la voiture. Enfin pour accompagner les collectivités et futurs AOM dans leurs choix, des observatoires et enquêtes sont développés par les agences et leurs partenaires.



Autoroute A7 à Lyon
© ÉRIC SOUDAN – ALPACA – MÉTROPOLE DE LYON

Une mobilité centrée sur l'usager

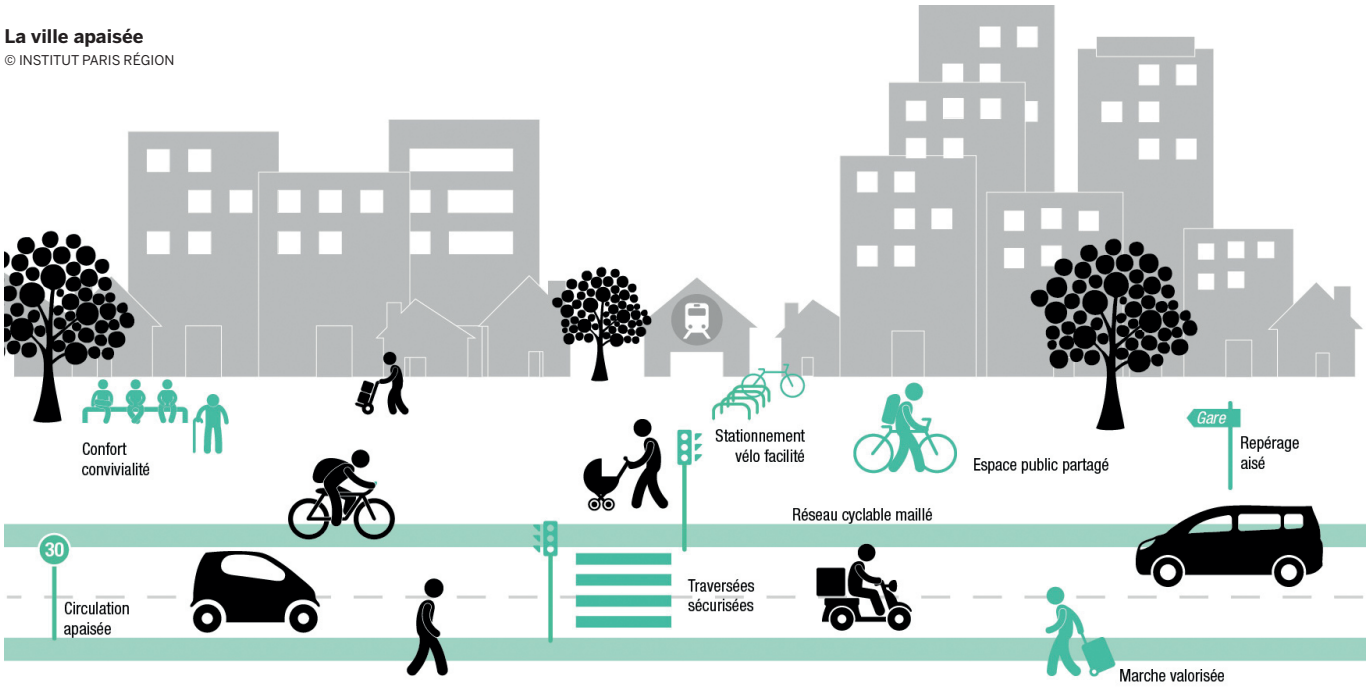
La loi d'orientation des mobilités est fondée sur deux objectifs majeurs : une mobilité centrée sur l'usager et susceptible d'opérer la bifurcation écologique nécessaire pour atteindre les engagements concernant le changement climatique.
La loi LOM élargit la boîte à outils de la mobilité pour que les collectivités et les acteurs locaux puissent y puiser en fonction de leurs spécificités. Si la loi vise à augmenter les responsabilités des collectivités locales en tant qu'autorités organisatrices des mobilités, elle apporte des leviers au grand public et à des acteurs-relais pour favoriser le changement des pratiques. Elle vise les usagers eux-mêmes avec une série de mesure incitatives (bonus écologiques, prime vélo…), mais elle s'adresse aussi particulièrement aux employeurs (entreprises, administrations, établissements scolaires…) pour développer des solutions et des incitations permettant de faciliter les déplacements de leurs salariés et leur report vers des modes plus décarbonnés. Cette volonté d'organiser une gouvernance d'acteurs qui ne concerne pas seulement les collectivités et les opérateurs se traduit dans le comité des partenaires instauré par la loi et qui doit être mis en place par chaque autorité organisatrice.

DES LEVIERS POUR UNE MOBILITÉ DURABLE

Gestion des trajets domicile-travail ou domicile-étude : les plans de mobilités employeurs ou de déplacements scolaires visent à répondre aux besoins des employeurs, des salariés et des scolaires, car négociés entre les parties prenantes[1]. Le transport à la demande (TAD), facilité par le développement d'applications numériques, apporte des réponses plus agiles.
Chrono-aménagement et information multimodale: pour compléter ces services, les collectivités et les agences d'urbanisme travaillent sur la régulation des mobilités par les temps ou chrono-aménagement, notamment pour mieux gérer les heures de pointe. Mais également sur l'information multimodale des usagers, la tarification et la billettique intégrées qui sont une clef essentielle pour optimiser les déplacements intermodaux, en tenant compte des populations qui n'ont pas accès à cette information. Les autorités de mobilité ont développé des outils d'information multimodale sur leurs territoires, rendant indispensables les acteurs de ces plateformes.
Tarification et gratuité : la tarification est également un levier clef pour une mobilité centrée sur l'usager. De nombreuses collectivités pratiquent des tarifications sociales adaptées à des publics (enfants, jeunes, personnes âgées, chômeurs…). Un mouvement en faveur de la gratuité des transports se développe également. Des collectivités ont décidé une gratuité totale, comme la communauté urbaine de Dunkerque qui a une politique sociale mais aussi de changement des pratiques vers le transport collectif, notamment pour augmenter la fréquentation. D'autres collectivités ont mis en place des gratuités par public ou temporaires (le week-end, par exemple).

www.ademe.fr/expertises/mobilite-transports/passer-a-laction/plan-mobilite-employeur

La ville apaisée
© INSTITUT PARIS RÉGION



Pictogrammes © 123rf/leremy, © IAU idF
Source : IAU idF

BORDEAUX MÉTROPOLE AQUITAINE

Les pactes mobilité, une contractualisation collectivité-employeur

VALÉRIE DIAZ, AGENCE D'URBANISME BORDEAUX AQUITAINE (A'URBA)

Issu du Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise engagé en 2012 et de la signature de la charte qui en découle, le premier pacte mobilité a été conclu en 2017 à Bordeaux. Identifié comme chef de file de la mesure Pactes mobilité dans le cadre de la Charte des mobilités, le Club de la mobilité associe Bordeaux Métropole, l'Ademe et la Chambre de commerce et d'industrie Bordeaux Gironde. Il constitue un réseau de porteurs de projets de plans de mobilités employeurs avec l'objectif de diffuser ces démarches de mobilité durable auprès des employeurs du territoire, mais aussi de favoriser leur mise en relation et leur promotion.

Les pactes de mobilité ont pour but d'approfondir les démarches de plans de mobilités employeurs (PDME) abouties et visent à inscrire de manière opérationnelle et dans la durée des actions co-construites susceptibles de faire évoluer les pratiques de mobilité des salariés. Ils fixent également un objectif de part modale pour les déplacements alternatifs des salariés.

L'implication de Bordeaux Métropole dans cette démarche est double : elle compte parmi les représentants du Club de la mobilité et ses domaines de compétence sont directement concernés par les actions inscrites dans les pactes. Cette démarche collaborative permet à la fois aux entreprises de relayer leurs attentes auprès de Bordeaux Métropole, et à cette dernière de connaître leurs besoins et ceux des salariés pour en tenir compte dans les projets de mobilité qu'elle met en place. Le pacte entend ainsi sceller les engagements réciproques des deux parties dans une démarche « gagnant-gagnant ».

Pour mobiliser les salariés, les entreprises signataires s'engagent ainsi à mettre en œuvre un plan de mobilité employeur efficace et en cohérence avec la stratégie adoptée en 2016 par la Métropole. De son côté, l'institution s'engage à faciliter la mise en œuvre du plan de mobilité des entreprises par un certain nombre d'actions relevant de ses compétences : études, aménagement ou services. Ces pactes, conclus pour une durée de trois ans, font l'objet d'une évaluation annuelle pour suivre les actions menées par chacune des parties, celles-ci assurant le financement de leurs engagements sur leurs fonds propres.

Le premier pacte mobilité a été conclu en 2017 par le président de Bordeaux Métropole et le directeur général du CHU de Bordeaux. Depuis, d'autres pactes ont été signés, notamment avec la Caisse des dépôts ou avec Cdiscount, leader française d'e-commerce. Cependant, et du fait de l'importance des temps de discussion et de négociation, ce type d'accord semble ne pas être appelé à connaître un grand développement.



Mobilités à Bordeaux
© A'URBA

AGGLOMÉRATION DE MARSEILLE

Un transport à la demande dans les zones d'activité

VINCENT TINET, AGENCE D'URBANISME DE LA RÉGION MARSEILLAISE (AGAM)

La desserte en transports en commun des zones d'activité ou commerciales de périphérie présente des challenges importants : faible densité, grande taille des parcelles et donc éloignement des points d'arrêt, facilités de stationnement incitant peu à des modes alternatifs, absence ou médiocrité des trottoirs ou de pistes cyclables, éloignement des pôles d'échanges souvent en centre-ville… Ces challenges ont deux effets sur la desserte : les lignes sont plus complexes et donc peu attractives, et leur coût est élevé. Pourtant, une desserte en transport collectif est indispensable pour permettre l'accès de tous à l'emploi, et en particulier des personnes non motorisées, mais aussi faciliter les recrutements.



Navette pour les salariés
© MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

● INNOVATION CHRONOPRO DANS UNE ZONE INDUSTRIELLE TYPE : LES ESTROUBLANS À VITROLLES

Cette zone industrielle et logistique s'étend sur 375 hectares et est fréquentée par environ 15 000 salariés. Elle se situe à mi-distance entre deux villes moyennes (Vitrolles et Marignane) et au centre de l'espace métropolitain d'Aix-Marseille-Provence.

Des efforts de desserte ont été réalisés ces dernières années à travers la création d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS), mais aussi d'une ligne de bus en boucle connectée au pôle d'échanges de Vitrolles, assurant un cabotage fin (13 arrêts en 15 minutes, toutes les demi-heures en pointe). Pourtant, toutes les difficultés précitées (parcours complexe, coût élevé, faible attractivité) n'ont pas permis de faire décoller la fréquentation des transports collectifs.

Une innovation Chronopro a été mise en place sur la ZA les Estroublans. Chronopro est un transport à la demande spécialement adapté à la desserte de zones d'activité. Il se déploie sur une zone et nécessite une réservation via une application. Il présente de réelles innovations :

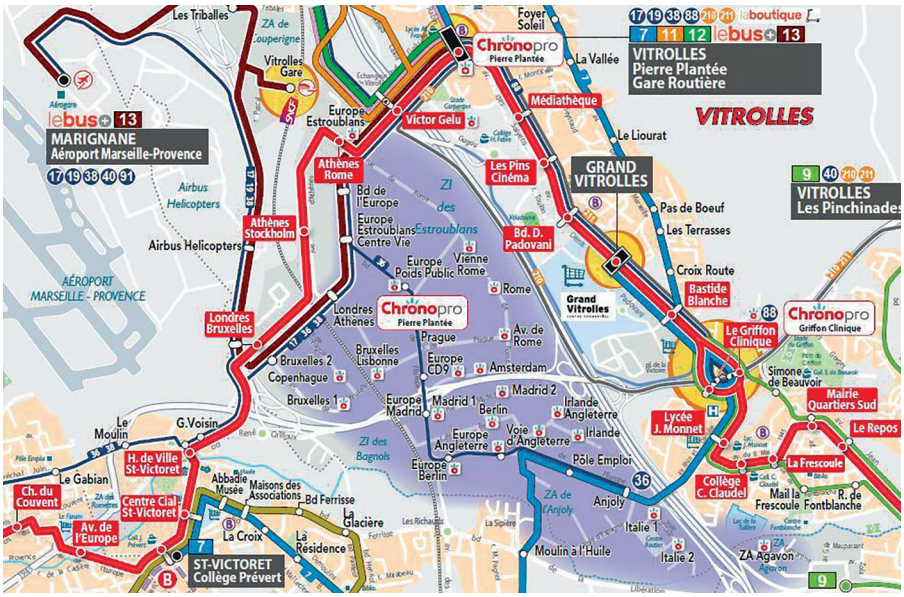
• l'heure de passage du bus est déterminée pour optimiser la correspondance sur un mode principal (BHNS, bus urbain, car interurbain) ;

• l'heure de passage réelle est annoncée par l'appli quelques minutes avant le passage effectif du transport, ce qui permet de ne pas attendre et d'optimiser le temps de présence en entreprise ;

• la tarification est intégrée à l'offre métropolitaine (TC urbains uniquement, Pass métropolitain comprenant tous les réseaux urbains, les cars interurbains et le TER) ;

• le trajet est calculé « à la volée » en fonction des préréservations, et garantit un temps de parcours de moins de 10 minutes ;

• le nombre d'arrêts possibles est plus élevé (23) que ceux de la ligne de bus classique (13), mais seuls les arrêts nécessaires au trajet sont desservis. Ils sont tous accessibles pour les personnes à mobilité réduite.



Plan Chronopro
© MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

• le nombre d'arrêts desservis, mais - 48% de temps de trajets (optimisation des itinéraires) ;

–84% de kilomètres réalisés, donc une forte baisse des coûts.

Cette innovation montre surtout que rendre les transports en commun attractifs ne se limite pas à la création de transports collectifs en site propre, souvent inadaptés aux zones peu denses. Un système de transport à la demande, bien connecté à des pôles d'échanges, qui permet l'optimisation des temps de parcours et de correspondance, peut être une vraie solution. Ce faisant, il est possible de préparer l'arrivée des navettes autonomes qui s'appuient sur ce même fonctionnement, tout en offrant encore un meilleur service (amplitude horaire, réactivité à la demande) et en laissant envisager une baisse du coût de fonctionnement.

MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION

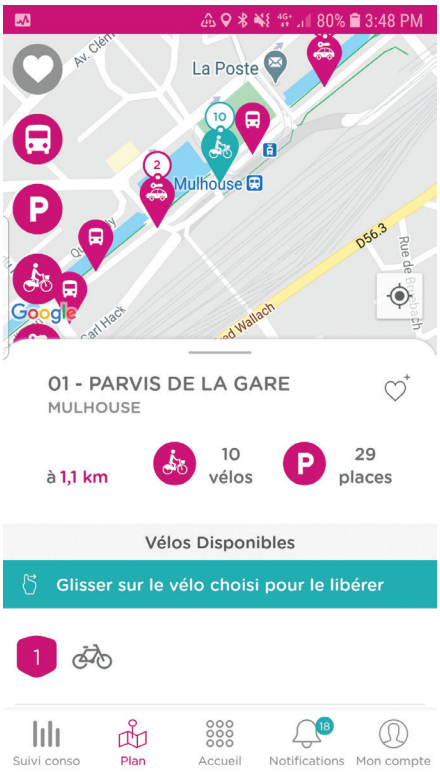
Des paiements et une information voyageur simplifiés

STÉPHANE DREYER, CHARGÉ D'ÉTUDES PRINCIPAL MOBILITÉS / RÉSEAUX, AGENCE D'URBANISME DE LA RÉGION MULHOUSIENNE (AURM)

Il y a une vingtaine d'années, internet était limité à quelques initiés ; les smartphones n'existaient pas. Depuis, la donne a profondément changé. La majorité des consultations web sont réalisées depuis une tablette ou un smartphone. Il y a quelques années encore, les applications transports collectifs pouvaient apparaître comme des « gadgets ». Aujourd'hui, elles sont de véritables outils favorisant les déplacements. C'est pourquoi, il y a trois ans, l'agence d'urbanisme de Mulhouse a proposé à ses partenaires de réaliser un état des lieux et de pointer les enjeux des applications numériques dans le Sud Alsace.

Interface application de mobilité
© COMPTE MOBILITÉ M2A





● TROP D'APPLICATIONS DE MOBILITÉ ?

Aujourd'hui, en France, 77% des habitants disposent d'un smartphone contre seulement 17% en 2011. Le nombre d'applications créées a connu une croissance considérable. Pourtant, l'utilisateur consulte à peine cinq applications différentes dans le mois. Il est donc contre-productif de noyer les utilisateurs sous une avalanche d'applications. Dans le domaine des transports collectifs, elles peuvent être des outils très puissants de report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs, à condition de ne pas les multiplier.

Une quinzaine d'applications/sites web transports collectifs ont été recensés dans le Sud Alsace et son secteur transfrontalier. Côté français, chaque réseau de transport et/ou autorité organisatrice de la mobilité dispose de son application et/ou de son site internet. Dès que le voyageur change de réseau, il doit changer d'application ou de site, ce qui n'est pas efficace. Pourtant, les voyageurs sont en recherche de design et de services faciles d'utilisation. Ils souhaitent également pouvoir acheter des titres de transport leur permettant de se déplacer sur plusieurs réseaux de transport collectif. C'est pourquoi les applications mobilités transports doivent être conçues en prenant en compte les besoins des voyageurs : temps réel, achat et validation du billet depuis son smartphone... Les concepteurs d'applications doivent penser comme le voyageur dans sa diversité : régulier, occasionnel, multimodal, etc.

● LE COMPTE MOBILITÉ M2A, UNE DÉMARCHE PIONNIÈRE

Le travail de l'agence a conforté le projet de création du compte mobilité à l'échelle de Mulhouse Alsace Agglomération (m2A). L'objectif affiché par la collectivité est simple : faciliter l'usage des services de mobilité pour les habitants de l'agglomération mulhousienne. L'idée a émergé en 2015. L'application a été officiellement lancée en septembre 2018. Elle permet d'accéder avec une seule inscription à l'ensemble des services mobilités transports de l'agglomération : réseau de transport en commun urbain Soléa, vélo en libre-service Vélocité, autopartage Citiz, paiement du stationnement. Grâce au paiement centralisé des différents modes de transport, le compte mobilité permet de payer les services transports à la fin du mois (post-paiement) en bénéficiant des meilleurs tarifs. Les utilisateurs peuvent suivre leur consommation en temps réel.

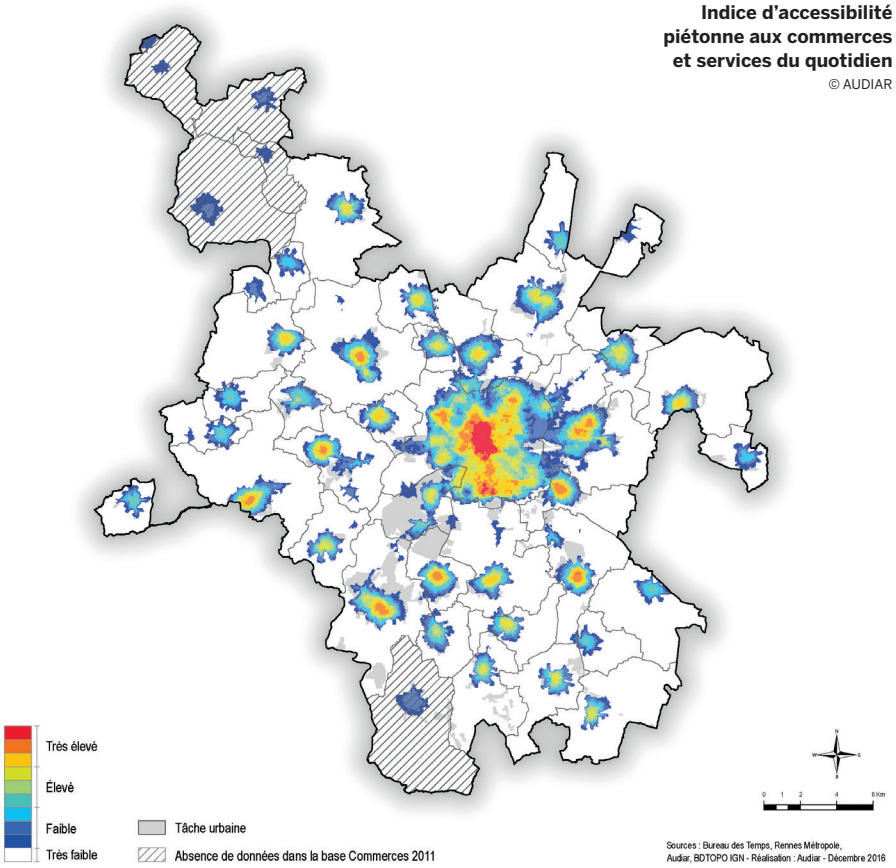
La démarche repose sur un partenariat gagnant entre la collectivité (m2A) et les partenaires fournisseurs de services de mobilité. Ces derniers ont mis à disposition leurs données, notamment en temps réel, et ont facilité la mise en place d'un paiement avec une seule application. Dans la démarche, m2A a joué un rôle central à la fois sur les aspects stratégiques – impulser, financer, garantir l'équilibre du partenariat et la propriété des données – et les aspects opérationnels – assembleur technique, identification des priorités, gestion des conflits d'intérêts. Le projet a impliqué les « voyageurs » avec notamment des phases de tests et de co-construction avec les usagers. La location du service de vélo à assistance électrique va prochainement être intégrée. L'évaluation de l'interface technique, de l'ergonomie va être réalisée pour améliorer le service. L'évolution de l'application est également souhaitable pour la pérenniser dans la durée. Pour réussir ce type de projet, il est indispensable de travailler avec l'ensemble des partenaires institutionnels et techniques.

MÉTROPOLE DE RENNES

Réorganiser le territoire par l'approche temporelle

SEVERINE GROULD, AGENCE D'URBANISME DE RENNES (AUDIAR) ET BUREAU DES TEMPS, RENNES MÉTROPOLE

L'approche temporelle offre une clé de lecture essentielle du territoire vécu et des usages pour mieux appréhender l'organisation territoriale sous le prisme de son fonctionnement quotidien et de la qualité de vie pour ses habitants. Présentée parfois comme la « 4e dimension » de l'aménagement, l'idée est de prendre en compte la diversité et l'évolution des usages de la ville au fil de la journée, semaine ou année, mais aussi d'anticiper sur le temps long pour rendre l'organisation des espaces plus adaptable.



Indice d'accessibilité piétonne aux commerces et services du quotidien
© AUDIAR

Dès 2014, le Bureau des temps de Rennes a développé une démarche méthodologique en créant un indice d'accessibilité piétonne aux commerces et services du quotidien, basé sur un accès en moins de 15 minutes. Cet indicateur a permis de renforcer l'enjeu de la marche dans la ville des proximités (qualité de l'espace public, perméabilité des espaces traversés, sécurisation des déplacements…). En 2016, les élus rennais ont souhaité intégrer l'approche temporelle comme enjeu transversal dans le cadre du projet urbain Rennes 2030, première étape en vue de l'élaboration des orientations générales du PLUi de la Métropole de Rennes.

La dimension temporelle s'est traduite dans le projet d'aménagement et développement durable (PADD) du PLUI sous l'angle des temps d'accès à pied aux espaces naturels en fixant un cap : à l'horizon 2030, neuf Rennais sur dix auront accès à un espace vert à 5 minutes à pied de chez eux. Ainsi, cette nouvelle représentation spatiale de la ville par l'accès aux fonctions urbaines permet de mieux intégrer les futurs projets d'aménagement en lien avec les évolutions démographiques et les espaces vécus.

Le PLUi de Rennes Métropole approuvé en décembre 2019, avec l'appui de l'agence d'urbanisme, a repris la démarche méthodologique de l'indice d'accessibilité piétonne aux commerces et aux services du quotidien pour la croiser avec les moyens nécessaires pour y parvenir (intégration du plan piéton 2020, ouverture de la 2e ligne de métro…).

Pour aller plus loin :
MÉTROPOLE.rennes.fr/consulter-les-documents-du-plan-local-durbanisme-intercommunal-plui
tempoterritorial.fr/projet-urbain-rennes-2030-place-au-temps-quand-le-temps-redessine-la-ville
tempoterritorial.fr/le-guide-prendre-en-compte-le-temps-dans-lamenagement-est-en-ligne

LA VILLE DU QUART D'HEURE

Carlos Moreno, chercheur franco-colombien, fondateur de la chaire ETI (Entreprenariat, territoires et innovations) à l'Université Panthéon-Sorbonne, a défini le concept de la ville du quart d'heure.

Au carrefour de plusieurs courants de pensée, l'urbaniste propose une ville où chaque habitant peut « se loger et produire dignement, accéder aux soins, s'approvisionner, apprendre et s'épanouir » dans un rayon de 15 minutes à pied ou à vélo. Ce concept repose sur une mutualisation et une rentabilisation des espaces, afin de rendre la « ville vivante ». Conçue pour les villes monde, la ville du quart d'heure est une réponse à la transition énergétique vers une ville décarbonée. Par le développement de l'hyperproximité, elle propose de réinventer les espaces publics en donnant à chacun l'opportunité d'accéder à la biodiversité, de développer les communs urbains de demain et d'utiliser le numérique pour faciliter les interactions à l'échelle du territoire.

Expérimenté à Paris, le concept est aujourd'hui repris par plusieurs collectivités pour construire un nouveau projet urbain. Pour les espaces plus ruraux, le chercheur parle du territoire de la demi-heure qui repose sur les mêmes principes.

Du fait de la crise de la Covid-19 qui a imposé de nouveaux rythmes et de nouvelles pratiques pour le travail et les mobilités (télétravail, développement des pistes cyclables, création de tiers lieux…), le sujet a été introduit dans nombre de collectivités et énoncé dans plusieurs programmes des élections municipales de 2020. Mulhouse, Nantes, Paris ou encore Lyon réfléchissent à intégrer ce concept dans leurs politiques d'aménagement et des mobilités de demain.

COMMUNAUTÉ URBAINE DE DUNKERQUE

La gratuité du bus pour stimuler la mobilité

GUILLAUME DUBRULLE, AGENCE D'URBANISME ET DE DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGION FLANDRE DUNKERQUE (AGUR)

La gratuité d'accès aux transports en commun figure au cœur des réflexions de nombreuses collectivités. C'est notamment le cas à Dunkerque, où, dans le cadre du projet DK'Plus de Mobilité, la communauté urbaine a fait le choix du bus gratuit. Le 1er septembre 2018, l'agglomération réalisait un coup double inédit en matière de mobilité : tout en dévoilant un réseau de bus entièrement restructuré, elle tirait un trait définitif sur ses recettes de vente de tickets au profit d'une gratuité sans critères.

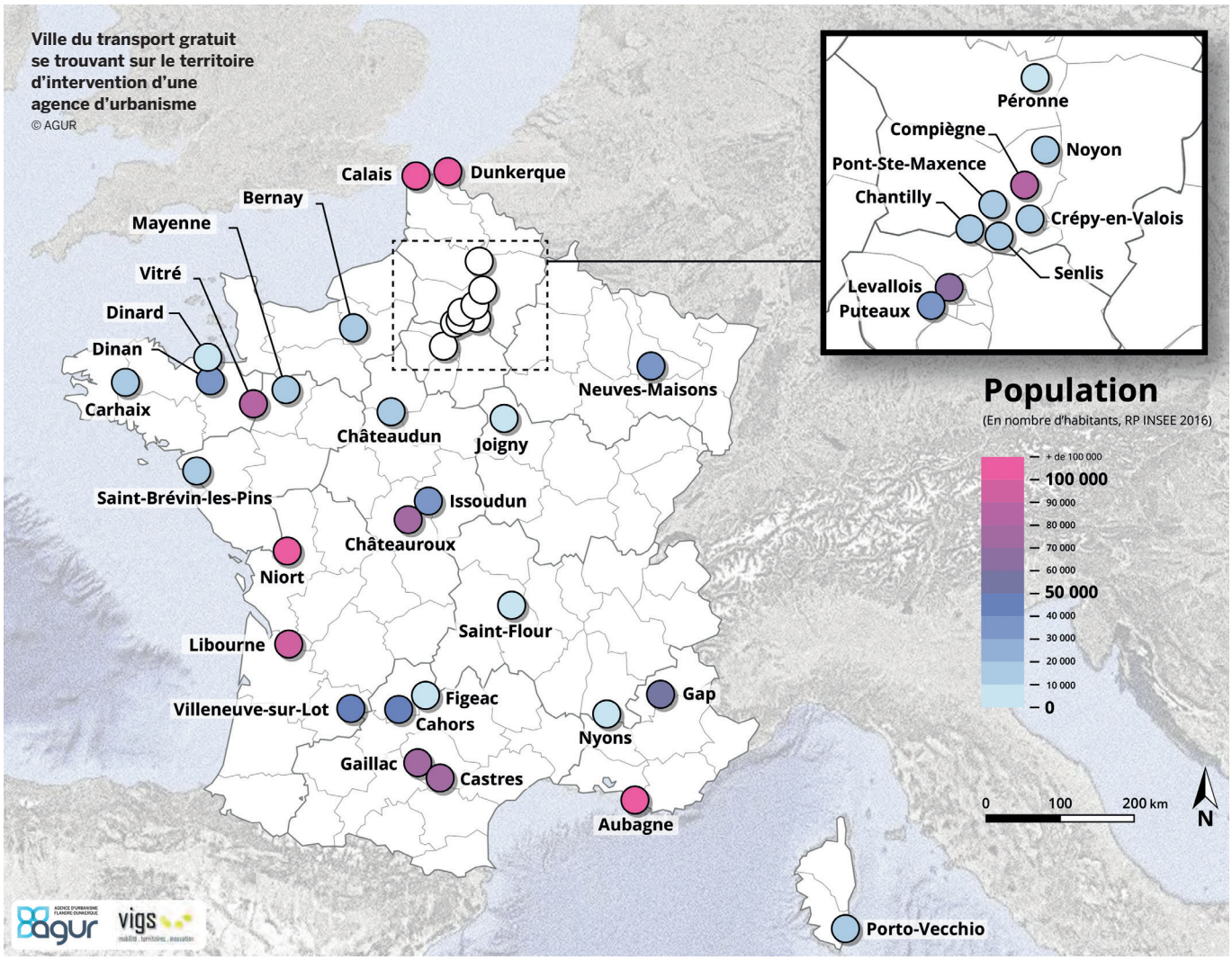
● DUNKERQUE, « LABORATOIRE » DE LA GRATUITÉ

Piloté par la communauté urbaine de Dunkerque, la gratuité totale des bus à Dunkerque fait suite à la gratuité partielle, testée les samedis, dimanches et jours fériés dès 2015. Afin de préparer la gratuité totale, de grands travaux d'aménagement ont été réalisés et une étude scientifique[1] a été menée en deux phases, pour mesurer les impacts. L'intérêt des journalistes, suscité par le large éventail d'objectifs affichés par les élus vis-à-vis de cette politique publique – rendre du pouvoir d'achat aux habitants, redynamiser le centre d'agglomération en perte de vitesse démographique, changer l'image du bus, inciter les habitants à moins utiliser leur voiture… –, a alors placé la gratuité sur le devant de la scène médiatique.

● LA GRATUITÉ DU BUS A CHANGÉ LA PHYSIONOMIE URBAINE DU DUNKERQUOIS

La plupart des aménagements ont été réalisés le long d'un axe traversant est-ouest, axe de circulation majeur du territoire, et dans le centre-ville de Dunkerque. Objectif principal : construire un réseau de bus efficace et rapide grâce à la création de cinq lignes à 10 minutes de fréquence mettant la majorité des habitants à moins de 20 minutes en bus de la gare de Dunkerque. De quoi modifier en profondeur la physionomie urbaine de l'agglomération et les habitudes de mobilité de ses habitants.

Des aménagements de grande ampleur ont été réalisés : voie express transformée en boulevard urbain, nouvelle gare routière, piétonisation de la place Jean-Bart… Une multitude d'actions de moindre importance ont également été menées de manière à faire gagner du temps aux bus : priorité aux intersections, feux à déclenchement automatique…





Gare routière de Dunkerque
© CUD

Aujourd'hui, les automobilistes doivent s'adapter et conduire moins vite, sur des rues nettement moins larges et moins rectilignes. Un choc psychologique dans cette agglomération entièrement reconstruite après-guerre pour répondre à la massification de la voiture individuelle !

● UN OBSERVATOIRE POUR AMÉLIORER LA CONNAISSANCE DE LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS

La gratuité du bus a eu des effets considérables sur les pratiques de mobilité des habitants du Dunkerquois. Afin de poursuivre l'évaluation de cette politique publique, l'agence d'urbanisme de Dunkerque et l'association de chercheurs VIGS Mobilité, territoires, innovations, pilotent l'Observatoire des villes du transport gratuit[2]. L'observatoire poursuit trois objectifs :

• améliorer l'état des connaissances concernant la gratuité – quels territoires l'ont adoptée et selon quelles modalités –,
• suivre en temps réel l'évolution,
• évaluer les effets du transport gratuit.

À Dunkerque, en matière de mobilité, pour penser l'aménagement du territoire à partir des connexions existantes, l'ambition se décline aussi dans le plan local d'urbanisme intercommunal habitat et déplacements (PLUI HD). Ce document, en cours d'élaboration, traduit la stratégie en matière de mobilité pour les quinze ans à venir, autour d'axes forts du plan d'aménagement et de développement durable (PADD) : « développer le territoire sous l'angle de la mobilité » ; « penser et promouvoir une mobilité adaptée » ; « densifier autour des axes structurants ».

1. Étude réalisée par l'association de chercheurs VIGS en partenariat avec l'agence d'urbanisme Flandre-Dunkerque (Agur) et la Communauté urbaine de Dunkerque www.obs-transport-gratuit.fr/travaux-164/etudes-de-l-observatoire-175/

2. Observatoire des villes du transport gratuit, www.obs-tranport-gratuit.fr

Modes actifs : vélo et marche

La loi d'orientation des mobilités vise à améliorer les déplacements du quotidien notamment en favorisant les modes actifs : le vélo comme mode alternatif dans les zones urbaines mais aussi périurbaines et la marche comme maillon clef des systèmes de mobilité. Les modes actifs favorisent la transition écologique et énergétique en offrant des solutions peu onéreuses et propices à la santé.
Le déploiement par le gouvernement d'un plan vélo et mobilités actives date de 2018 avec l'objectif de 9% de part modale du vélo en 2024, pour les Jeux olympiques de Paris. Ce plan s'est traduit par quatre grands axes d'actions : le renforcement de la sécurité et de la sûreté, le développement d'une culture vélo et la création d'un cadre fiscal incitatif pour les salariés. La loi de 2019 renforce l'obligation de création de pistes cyclables et précise la palette des aménagements possibles. Pendant la crise sanitaire, un fonds pour les mobilités actives a été créé pour soutenir financièrement les collectivités qui veulent développer des aménagements cyclables dans des secteurs à enjeu pour les mobilités du quotidien. Le plan de relance prévoit de mobiliser 200 M€ en faveur du vélo.

DES PISTES VÉLO, EN RÉPONSE À LA PANDÉMIE, AU DÉPLOIEMENT DE STRATÉGIES VÉLO

Les pistes temporaires ou « coronapistes » ont fleuri au printemps 2020. À l'issue d'un confinement qui avait fait baisser considérablement le flux de véhicules motorisés et pour répondre au besoin de mobilité et de distanciation sociale dans un contexte sanitaire complexe, les collectivités ont décidé de développer en quelques semaines des plans pour le déploiement de pistes à vélo. Ces plans marquent un changement dans la planification du vélo. Ces nouvelles pistes installées dans des temps records s'implantent sur des axes structurants des collectivités, souvent peu pratiqués par les cyclistes lorsqu'il n'y a pas d'aménagement. Ces pistes résultent de la diminution de voies motorisées, de l'ouverture de voies de bus aux vélos ou d'une diminution de la vitesse de circulation. Dans beaucoup de territoires, les tracés doublent ceux des transports en commun afin de correspondre le plus possible aux flux pendulaires habituels.
Par exemple à Bordeaux, 23 kilomètres de pistes « provisoires » viennent renforcer le réseau existant et sont situés sur des axes compliqués à aménager car structurants pour la voiture, souvent déjà très embouteillés, mais maillons les plus directs désormais pour des trajets quotidiens à vélo.
Pour compléter la dimension aménagements, l'État subventionne l'achat de vélo, ainsi que la réparation ou l'entretien de vélo à hauteur de 50 euros par utilisateur. Du côté des collectivités, des services à destination de la population ont également été proposés (point de réparation, stationnement provisoire…).

L'intérêt des pistes provisoires, comme de toute expérimentation, est de pouvoir ajuster les itinéraires en fonction des pratiques et des usages. Il est encore difficile de réaliser un bilan de ces pistes et de leur pérennité. Néanmoins le club des villes et territoires cyclables[1] a interrogé ses membres en septembre 2020 et publie une analyse des retours. Le déploiement des pistes est toujours en cours et des projections commencent à apparaître pour la pérennisation de certaines. Des territoires ont abandonné certains tronçons car jugés non adaptés en l'état aux usages.
Enfin le transitoire est l'occasion de changer d'habitudes, de tester des solutions, de prendre du recul sur les pratiques réelles et de s'accorder le temps de la réflexion pour les pérenniser. L'acceptation sociale et l'évolution des pratiques de mobilité renouvelées y sont favorisées.

1. www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/suivi_d-amenagements_de_transition_phase_2.pdf
2. Étude «flash» réalisée à l'été 2020 qui présente et analyse des exemples emblématiques de stratégies d'aménagements urbains temporaires des espaces publics en France, en Europe, en Amérique du Sud et du Nord mis en place face à la crise sanitaire de la Covid-19 pour s'adapter et répondre aux mesures de distanciations physiques, mais aussi dans des contextes antérieurs à l'épidémie. Les résultats de l'étude proposent de tirer des enseignements, des points à retenir, dans la manière de construire les espaces publics en utilisant les aménagements urbains temporaires:www.ademe.fr/amenagements-urbains-temporaires-espaces-publics



Passage Sémard sous les voies SNCF
© AUTB

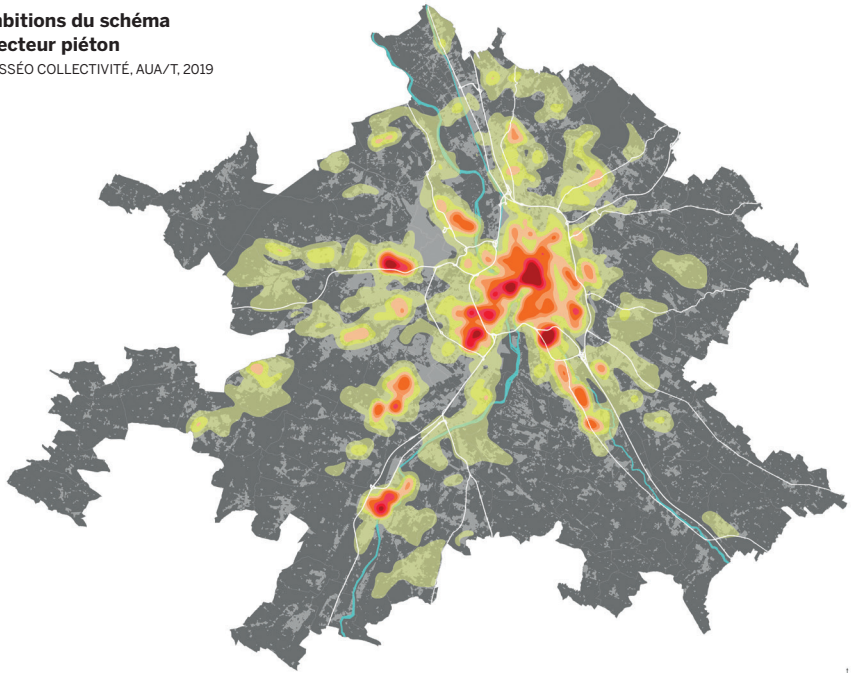
MÉTROPOLE DE TOULOUSE

Un schéma directeur piéton pour partager une culture de la marche

BRUNO BALMOT, AGENCE D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT TOULOUSE AIRE MÉTROPOLITAINE (AUAT)

Tisséo Collectivités, autorité organisatrice de la mobilité de l'agglomération toulousaine, a approuvé en décembre 2019 un schéma directeur piéton, marquant la volonté de renforcer la pratique de la marche au sein du territoire toulousain. Co-construit avec collectivités et associations d'usagers, ce schéma directeur a pour ambition de partager une « culture piétonne » sur un territoire où la marche représente 22% des déplacements quotidiens. Mais celle-ci n'a gagné que 4 points de part modale entre 1990 et 2013 et reste très concentrée dans le cœur d'agglomération.

Ambitions du schéma directeur piéton
© TISSÉO COLLECTIVITÉ, AUA/T, 2019



La réalisation de ce schéma directeur, pilotée par Tisséo Collectivités, offre un cadre global à un mode de déplacement dont la prise en compte était jusque-là compartimentée territorialement et thématiquement dans divers documents, allant d'un cahier de l'espace public toulousain au schéma directeur de la voirie et des espaces publics de la métropole, en passant par des démarches de « pactes urbains » autour du réseau structurant de transports en commun.

L'objectif est ainsi de fixer les bases d'une politique piétonne dédiée à l'échelle des 114 communes du territoire du ressort territorial. Si Tisséo Collectivités n'est pas compétent en matière d'aménagement des espaces publics, son périmètre a été reconnu pertinent pour conduire cette démarche. Ce document n'a donc aucune portée réglementaire ou juridique, mais vise bien l'émergence d'une stratégie globale d'agglomération diffusable à toutes les échelles.

Pour mettre en œuvre ce schéma directeur, Tisséo Collectivités a mis en place un dispositif partenarial dédié, s'appuyant à la fois sur la création d'un comité de pilotage « Mobilités actives » (commun avec le schéma directeur cyclable réalisé en parallèle) composé des collectivités du territoire, d'associations d'usagers, de représentants du monde économique et de structures « expertes » (Agence régionale de santé, Cerema, CAUE…).

Animé par l'agence d'urbanisme Toulouse aire métropolitaine (AUA/T), ce dispositif de co-construction a pris la forme d'ateliers de travail visant à :

- partager les enjeux, acteurs et outils du développement de la marche ;
- identifier les territoires de la marche ;
- élaborer, par des visites in situ, une grille d'analyse commune de la « marchabilité » ;
- traduire l'ensemble de cette matière en recommandations dans le schéma directeur.

Par ces échanges, dix recommandations ont été formalisées dans le schéma directeur piéton, réparties en deux volets : « Sensibilisation et communication » (promotion, incitations, via le numérique…) ; « Qualité des parcours piétons » (lisibilité, attractivité, apaisement, confort, ambiances…).

Approuvé fin 2019, ce schéma directeur n'est pas prescriptif mais a suscité un travail d'acculturation multi-acteurs sur un mode de déplacement qui doit retrouver une place centrale dans les choix d'aménagement. La pérennisation de cette démarche par le maintien des comités de pilotage « Modes actifs » vise le déploiement des recommandations et l'évaluation des actions menées. Les recommandations et la grille d'analyse de ce schéma directeur ont d'ores et déjà été mobilisées dans le cadre de deux projets menés sur l'agglomération : le programme européen « Commute » qui vise à améliorer les conditions de mobilité de la zone aéroportuaire et l'étude de marchabilité autour des arrêts de l'axe de transport Linéo 10 au nord de l'agglomération. Lancée début 2020, l'élaboration d'une stratégie globale d'agglomération pour le développement des zones de circulation apaisées vient par ailleurs s'appuyer sur les instances de gouvernance du schéma directeur piéton, pour poursuivre sa mise en œuvre avec des vocations plus opérationnelles.

Ces enjeux de réalisation effective, par l'élaboration et l'expérimentation d'un schéma directeur piloté par l'autorité organisatrice de la mobilité, restent pour autant complexes en raison du découpage institutionnel du périmètre du plan de déplacements urbains (4 structures intercommunales et 117 communes). Par ailleurs et à l'inverse du développement du vélo ou des transports en commun, le renforcement de la marche s'appuie, au-delà des infrastructures, sur un modèle territorial amené à favoriser davantage une « ville des proximités ». Il importe, pour cela, que le travail réalisé se diffuse dans les travaux relatifs aux documents cadres de la planification urbaine.

Mobilité décarbonée

L'une des finalités de la loi d'orientation des mobilités est de mettre en œuvre l'Accord de Paris sur le climat en favorisant une mobilité décarbonée avec l'objectif d'une neutralité carbone en 2050. Dans cet objectif, elle introduit ou renforce un certain nombre d'outils pour développer les véhicules propres et pour réduire les émissions de particules ainsi que la pollution de l'air : généralisation pour 2021 des zones à faibles émissions (ZFE) pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants concernées par des dépassements réguliers des normes de pollution ; limitation ou interdiction de circulation de véhicules suivant les vignettes Crit'Air ; mesures pour développer la mobilité décarbonée, notamment électrique en fixant à 2040 l'interdiction de la vente de véhicules fonctionnant avec des énergies fossiles ; développement des points de recharge électrique. Les collectivités locales sont particulièrement concernées par le déploiement des bornes électriques, par le changement de leurs flottes de véhicules administratifs, par la mise en œuvre des réglementations des ZFE pour influer sur la transformation des flottes de véhicules de leur territoire.

ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

MARIE POUPONNEAU, ADEME

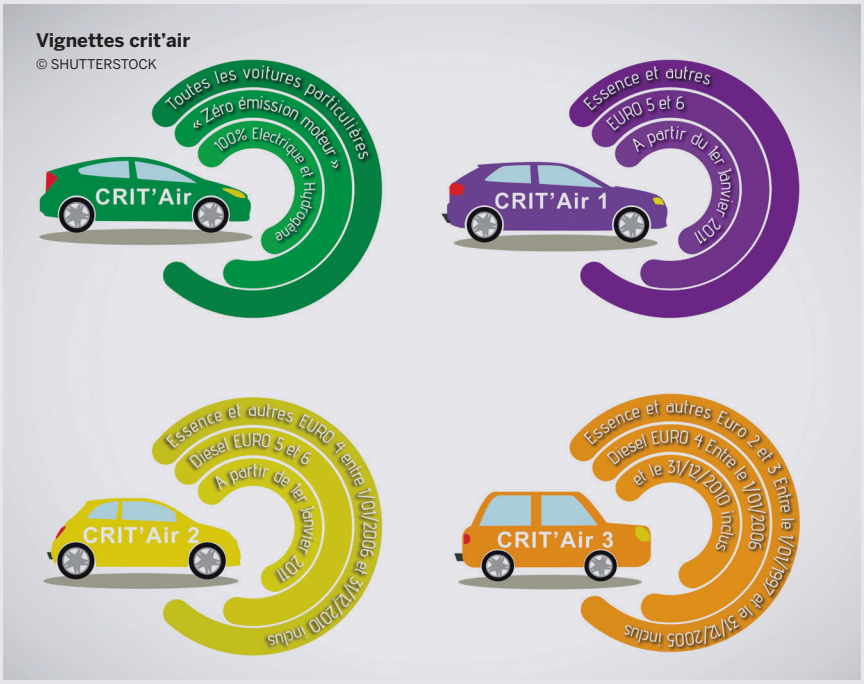
Le principe d'une zone à faibles émissions repose sur l'interdiction d'accès à une zone urbaine pour les véhicules qui ne répondent pas à certaines normes d'émissions des polluants atmosphériques que sont les particules et/ou les oxydes d'azote. En France, il porte le nom de zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) dont le dernier socle réglementaire est fixé par la loi d'orientation des mobilités (LOM). La LOM a rendu obligatoire la mise en œuvre des ZFE-m sur certains territoires qui rencontrent des problèmes récurrents de pollution de l'air. Un décret de septembre 2020 fixe les conditions menant à cette obligation (notamment, dépassement des normes de qualité de l'air relatives aux particules ou au dioxyde d'azote trois années sur cinq). Ainsi, onze territoires sont concernées par cette obligation, quatre ayant déjà mis en œuvre une ZFE-m : Paris, Grand Paris, Grenoble-Alpes Métropole, Métropole de Lyon. La ZFE-m peut également être créée dans toute agglomération (au sens de l'INSEE) volontaire et dans les zones comportant un plan de protection de l'atmosphère. Les collectivités (obligés ou volontaires) ont toute latitude pour fixer par elle-même le périmètre de la zone, ses conditions d'accès (via les certificats Crit'Air qui identifient les émissions polluantes du véhicule) et à quel type de véhicule (poids lourds, véhicules utilitaires légers, deux-roues motorisés, voitures particulières) les règles s'imposent. Chaque projet s'appuie sur un diagnostic complet des sources de pollution, de la mobilité sur le territoire et des impacts attendus par le dispositif.

La ZFE-m qui va être définie par l'intercommunalité doit être validée par les communes car l'application et le rôle de police sont de leur ressort. L'intercommunalité va réaliser les études et animer la concertation pour le projet d'arrêté de mise en œuvre. Sont associées à ces projets les communes et les collectivités du périmètre et de ses abords, les chambres consulaires, les usagers concernés, les citoyens, etc.

En 2018, l'Ademe a lancé un appel à projet pour accompagner des collectivités dans la réalisation d'études de faisabilité de ZFE ou d'études visant à accompagner leur ZFE. De plus, un réseau des collectivités ZFE a été créé, comprenant les collectivités lauréates de l'appel à projet et/ou celles ayant signé en octobre 2018 un engagement auprès de l'État de mettre en œuvre ou de renforcer une premières ZFE d'ici fin 2020.

Vignettes crit'air

© SHUTTERSTOCK



PARIS ET GRAND PARIS

Zone à faibles émissions (ZFE) pour améliorer la qualité de l'air

OLIVIER RICHARD, ATELIER PARISIEN D'URBANISME (APUR)

Avec un bilan de 6 600 décès prématurés[1] et 400 000 personnes qui respirent toujours un air très pollué sur le territoire de la Métropole du Grand Paris[2], l'amélioration de la qualité de l'air demeure un enjeu sanitaire de toute première importance. Le trafic routier, à l'origine de 51% des NOx, de 21% des PM2,5 et de 19% des PM10, constitue l'une des principales sources de pollution de l'air. Face à ce constat, la Ville de Paris, puis la Métropole du Grand Paris, ont choisi de mettre en place une zone à faible émission – mobilité (ZFE-m), l'un des leviers réglementaires offerts aux collectivités par la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte de 2015 et repris dans la loi d'orientation des mobilités de 2019. Paris s'étant fixé comme objectif la sortie du diesel à l'horizon 2024.

À l'image des 230 low emission zones européennes, les ZFE-m permettent en effet, dans le cadre de plan de protection de l'atmosphère, de différencier la circulation de certains véhicules selon leur niveau de pollution à travers la classification Crit'Air des véhicules, instaurée depuis 2016. Les mesures de restriction de circulation correspondantes sont prises progressivement, étape par étape, afin que les populations et les entreprises les anticipent et s'adaptent. L'objectif principal visé est la sortie du parc roulant des véhicules les plus polluants grâce à l'accélération du renouvellement du parc automobile vers des véhicules moins polluants ou peu émissifs, à l'essor des énergies alternatives (électricité, hydrogène, GNV/BioGNV), et à la promotion de mobilités alternatives.

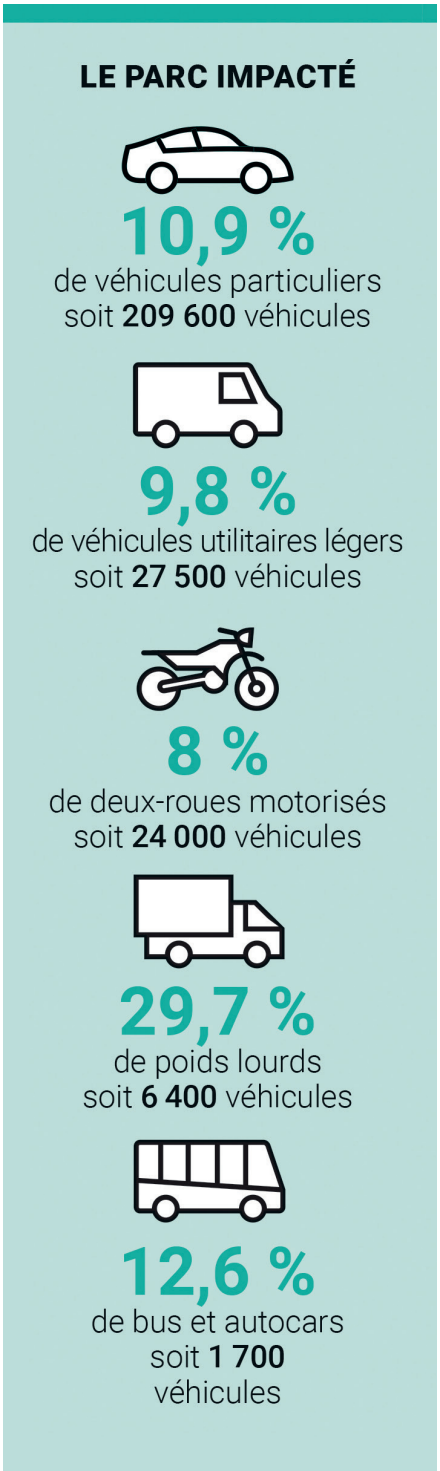
C'est la Ville de Paris qui, dès 2017, instaure la première zone à circulation restreinte. Le 1er juillet 2017, Paris interdit aux véhicules classés Crit'Air 5 et non classés de circuler sur son territoire (périphérique exclu) de 8 heures à 20 heures, du lundi au vendredi pour les véhicules individuels, et 7 jours/7 pour les poids-lourds, camions, bus et autocars. Depuis le 1er juillet 2019, la Métropole du Grand Paris donne la possibilité aux 79 communes délimitées par l'A86 de créer une ZFE-m métropolitaine.

Dès lors, la Ville de Paris et la Métropole avancent de concert dans la préparation des étapes ultérieures. Si la mise en place d'une ZFE-m suit un processus réglementaire à la charge des communes, dans le cas des métropoles, ce sont ces dernières qui sont à l'initiative et portent le projet. Fin 2020, 57 communes sur 79 avaient déjà engagé une démarche pour rejoindre la ZFE-m, certaines ayant lancé une consultation du public, d'autres ayant signé l'arrêté établissant la ZFE-m. La Métropole assiste les communes en fournissant les études d'impact sur la qualité de l'air, les transports en commun, le trafic routier et la santé (études obligatoires), ainsi que l'analyse des retombées sociales et économiques (facultative). C'est dans ce cadre que l'Apur a notamment réalisé l'étude de l'impact social et économique de cette ZFE-m en s'intéressant aux particuliers, aux activités économiques et aux catégories professionnelles impactés par la mesure, et en proposant des mesures d'accompagnement nécessaires à la réussite du dispositif.

En complément des dispositifs financiers (guichet unique, aides au renouvellement de véhicules), les politiques d'aménagement et la dynamique des acteurs de la mobilité participent à l'accompagnement de la ZFE-m. Le déploiement de bornes de recharge, des aménagements cyclables, l'amélioration de l'offre en véhicules propres, l'émergence d'une variété de modes de transport alternatifs (micro-mobilités) combinée à l'optimisation de l'intermodalité avec les applications numériques ou la promotion du covoiturage sont autant d'exemples d'actions pertinentes. Au-delà du renouvellement du parc automobile qui se fait déjà « naturellement », la promotion des alternatives pour questionner la mobilité de chacun est un apport clé de la ZFE-m. À condition bien sûr de communiquer ; identifier et bien accompagner les plus vulnérables ; mettre en place un dispositif de contrôle pour « concrétiser » la ZFE-m. La prochaine étape est aujourd'hui fixée au 1er juin 2021 avec l'interdiction des véhicules Crit'Air 4 sur le périmètre dessiné par l'A86.

1. Santé Publique France, 2016
2. Airparif, 2019

Les véhicules impactés lors de la prochaine étape de la ZFE (mi 2021) avec l'interdiction des véhicules Crit'air 4, 5, et non classés sur les communes de la ZFE-m
© APUR



AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Mieux connaître l'évolution du parc de véhicules

VINCENT TINET, AGENCE D'URBANISME DE LA RÉGION MARSEILLAISE (AGAM)

La composition du parc de voitures, motos, poids-lourds à l'échelle de l'agglomération marseillaise a longtemps été peu étudiée, comparativement au report modal. Connaître la composition des parcs de véhicules est pourtant indispensable à la construction de politiques publiques croisant mobilités, environnement et climat.

En quelques années, le profil des véhicules neufs a muté significativement :
• passage de 50% à 75% de ventes de diesel dans les années 2000 à 34% en 2019 ;
• hausse du poids et de la puissance (effet SUV) ;
• hausse de l'âge moyen des voitures (+ 2 ans depuis 2014).

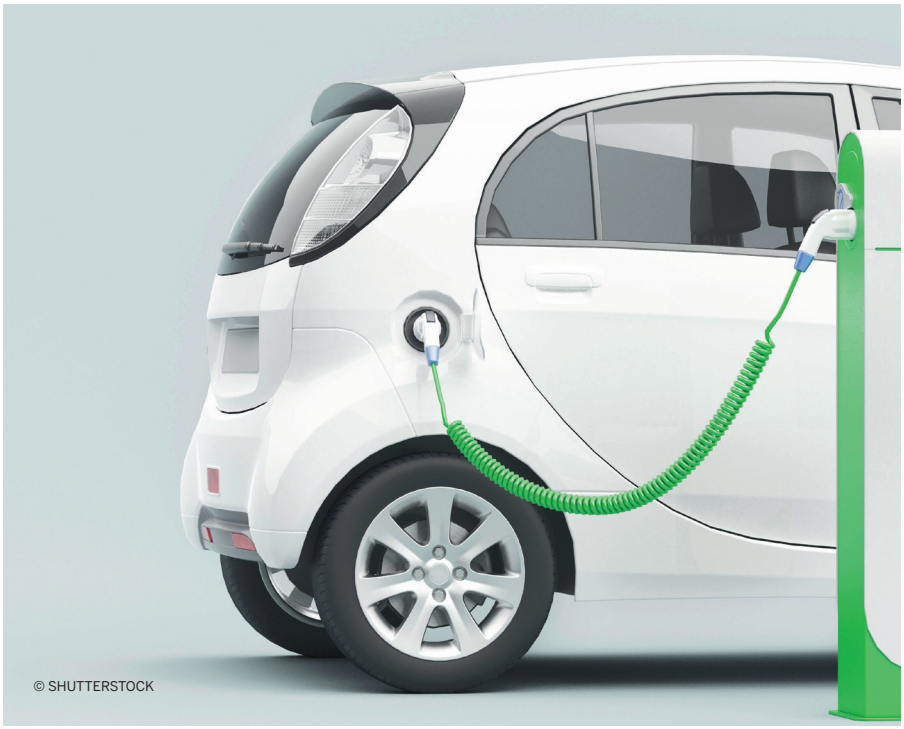
Jusqu'à une période récente, l'essentiel des leviers d'actions était nationaux (prime de conversion…) ou européens (normes Euro). Mais, par les lois de transition énergétique et d'orientation des mobilités, l'État a renforcé les outils à disposition des collectivités locales pour accélérer la transition énergétique et diminuer la pollution de l'air :
– l'accompagnement de l'accélération des ventes de véhicules ou hybrides, en particulier par l'organisation des points de recharge ;
– la création de zones filtrant les types de véhicules (zones à faibles émissions, ZFE, mais aussi logistique urbaine).
À l'occasion de la rédaction du plan de déplacements urbains métropolitain et des études préalables à la ZFE marseillaise, l'agence d'urbanisme s'est trouvé confrontée à ce besoin de mieux connaître le parc de véhicules existant et à pouvoir le projeter dans le futur.

● LES SOURCES DE DONNÉES

Le ministère de la Transition écologique, via le Service de l'observation et des statistiques (SOES), met à disposition des données sur les ventes de véhicules neufs et d'occasion. Une partie des données est disponible à l'échelle départementale, mais sans détail. Des parcs de véhicules existent à l'échelle nationale, en particulier celui du Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa), mais ils ne sont pas disponibles en open data et ne contiennent pas de données localisées. Les enquêtes mobilités (EMC2 ou EMD) contiennent une description assez fine du parc de voitures : cylindrée, énergie, âge… d'où il est possible d'en déduire la catégorie Crit'Air et les facteurs d'émission. Cette source, lorsqu'elle est disponible et récente, ne contient aucun élément sur les parcs de motos ou de véhicules utilitaires et ne permet aucun suivi.
Il est possible d'acquérir une base de données des cartes grises auprès du Système d'immatriculation des véhicules (SIV) qui contient l'ensemble des données techniques du véhicule et, sous réserve du respect des données personnelles, l'adresse du propriétaire. Tous les véhicules immatriculés sont disponibles. Après acquisition par la Métropole Aix-Marseille-Provence, l'agence d'urbanisme a testé l'usage du fichier SIV. Il s'est révélé inutilisable car il contient beaucoup plus de véhicules que les sources précédentes et n'est pas correctement apuré des véhicules retirés de la circulation.
Pour accompagner la création de zones à faibles émissions, le ministère de la Transition écologique a nettoyé le fichier SIV en le croisant avec un fichier du contrôle technique. Le parc de véhicules par vignette Crit'Air et dans les communes couvertes par une ZFE est donc disponible en open data.

● CONNAÎTRE LE PARC ET MESURER L'IMPACT DES ACTIONS SUR SON ÉVOLUTION

Au vu de l'importance de la connaissance de l'état et de l'évolution des parcs de véhicules, il apparaît indispensable de généraliser le travail du ministère de la Transition écologique à l'ensemble des communes et arrondissements, si possible en complétant les éléments descriptifs des véhicules (énergie, vente de véhicule neuf…).
L'enjeu est ensuite d'aider les acteurs locaux dans l'analyse de l'impact d'actions sur le parc de véhicules. La construction d'une méthode de projection des parcs et d'évaluation des leviers d'action pourrait s'appuyer sur l'expertise des agences d'urbanisme, de l'Ademe et du Cerema.



© SHUTTERSTOCK

DÉPARTEMENT DE L'AUBE

Déployer un réseau de bornes de recharge

OLIVIER GODIN, SYNDICAT DÉPARTEMENTAL DE L'ÉNERGIE DE L'AUBE

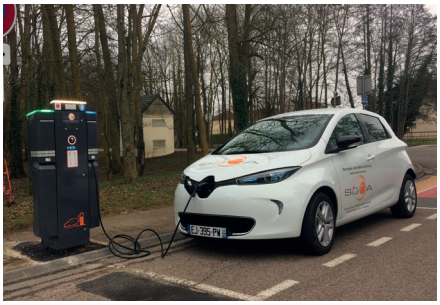
En 2015, le syndicat départemental d'énergie de l'Aube (SDEA), dont l'ensemble des communes du département est adhérent, a répondu à un appel à projets pour déployer un réseau de bornes de recharge sur le département. Le syndicat, par sa mission d'autorité concédante dans le déploiement de l'énergie, dispose des équipes techniques et de la connaissance des réseaux pour installer de telles bornes.

● UN MAILLAGE AMBITIEUX DU TERRITOIRE DÉPARTEMENTAL

Le SDEA a donc remporté l'appel à projets qui avait pour cahier des charges de déployer un réseau de bornes accessibles à tous dans l'espace public. Le choix de la localisation des bornes n'a pas reposé sur un schéma, un plan ou un document de planification mais sur la concertation et la pédagogie avec l'ensemble des communes. En 2015, la voiture électrique n'est pas encore répandue dans le département. Certains élus ont donc fait le choix d'implanter cette infrastructure, d'autres non.
Le maillage est de 150 bornes sur le territoire, espacées les unes des autres d'une distance maximale de 30 kilomètres et disposées dans des espaces stratégiques : les zones de transit, les espaces touristiques et les lieux de vie. Les bornes ont donc trouvé leur emplacement en fonction des flux routiers via l'observatoire régional de la mobilité, des points d'attractivité et des capacités techniques du réseau électrique. Dans le cahier des charges fourni par l'Ademe, il a été demandé au syndicat d'adhérer au Groupement pour l'itinérance des recharges électriques de véhicules (Gireve), une plateforme de l'interopérabilité française pour tous les opérateurs de recharge grâce à laquelle différents réseaux peuvent se coordonner et l'accès au même service, d'un territoire à l'autre, être facilité. Cette démarche a vocation à être étendue à un niveau européen pour permettre l'interopérabilité des systèmes de recharge pour les usagers. Par exemple, le département de l'Aube voit passer chaque année un grand nombre de touristes belges et néerlandais avec des voitures électriques qui peuvent aujourd'hui recharger leur batterie.
Ce réseau de bornes est donc un outil d'attractivité et de tourisme qui n'avait pas été imaginé au départ. Il a également encouragé les habitants du département à investir dans des véhicules électriques.

● PERSPECTIVES

Le maillage est aujourd'hui suffisant pour les besoins du territoire. La loi d'orientation des mobilités ne changera rien sur ce volet dans ce département, car la dynamique est déjà enclenchée et les transitions amorcées. Même s'il y a une accélération dans l'achat de voitures électriques, le tout électrique n'est pas possible et pas souhaitable. Certains véhicules tels que les poids lourds privilégieront d'autres types d'énergie (gaz naturel, hydrogène…). Néanmoins le réseau va s'étoffer en proposant des bornes de recharge très rapides sur les grands axes. Ce renforcement bénéficie de l'accompagnement et du soutien de la région Grand Est. Enfin ce déploiement a enclenché des débats sur les mobilités de demain dans des territoires très ruraux comme à Troyes, où il est intéressant de travailler sur l'articulation de différents modes et l'énergie qu'ils nécessitent.



Borne de rechargement
© SDEA

GRENOBLE-ALPES MÉTROPOLE

Véhicule électrique et planification

CLÉMENT DREVETON, AGENCE D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE (AURG)

En décembre 2017, Grenoble-Alpes Métropole a créé un service public métropolitain d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) faisant suite à l'expérimentation CitéLib By Ha : Mo. Cette dernière a permis de tester l'usage de petits véhicules électriques en autopartage et l'implantation de 160 bornes de recharge dont 41 accessibles au public, toutes reprises par la Métropole.

Pour exercer cette compétence relative aux infrastructures de recharge électrique, la Métropole a souhaité réaliser un schéma directeur de développement du véhicule électrique. L'objectif de cette démarche est d'élaborer une stratégie en matière d'électromobilité pour répondre aux objectifs du plan de déplacements urbains approuvé en 2018 fixant des objectifs ambitieux en matière de transition vers des véhicules moins polluants et moins énergivores. Outre questionner le type et le nombre de bornes à implanter, la démarche s'est voulue plus globale en intégrant les services et mesures d'accompagnement pour le développement de l'électromobilité.
L'intervention d'un groupement d'études (Axenne et TTK) a, dans un premier temps, stimulé l'émergence d'une culture commune sur ce sujet du véhicule électrique, tant auprès des élus (mobilité et énergie) que des techniciens (Métropole, syndicat mixte de mobilité et agence d'urbanisme associée à la démarche). La suite a consisté en la réalisation d'un schéma de déploiement de bornes électriques et un plan d'action accompagnant cette infrastructure.
Ce réseau, élaboré conjointement avec le schéma de déploiement de stations d'approvisionnement en gaz naturel pour véhicules, se veut très mesuré. D'une part, l'enjeu d'éviter un « effet d'aubaine » – incitant à la remotorisation en centre dense – a été un point de vigilance important, qui explique le choix d'une incitation forte au développement de l'autopartage électrique. D'autre part, ce réseau de bornes s'inscrit bien en complément d'une offre privée (en copropriété, en entreprises ou en stations-service), ce qui justifie l'aménagement de seulement 15 bornes de recharge accélérée sur voirie publique en plus des bornes lentes qui équiperont progressivement les parkings relais.

Intégrer la voiture dans la chaîne de déplacement

Les nouvelles générations de plans de déplacements urbains, désormais plans de mobilité, intègrent de manière croissante la voiture et les infrastructures routières dans la stratégie d'organisation du système global de mobilité. La voiture reste la part modale principale des mobilités du quotidien dans la plupart des territoires, et l'enjeu est de pouvoir transformer ses usages pour l'inscrire dans la chaîne d'un système global de mobilité plus décarbonée, notamment dans les zones de faible densité.
Pour tendre vers cet objectif, les collectivités disposent d'outils d'action de planification, de régulation ou d'incitation. Elles peuvent favoriser le déploiement des véhicules propres, inciter au covoiturage ou mutualiser la voiture dans l'espace et dans le temps, optimiser le stationnement ou encore organiser l'intermodalité dans l'espace et par l'information. Inscrire la voiture dans la chaîne des mobilités, c'est aussi repenser le rôle des voiries dans l'aménagement de l'espace public urbain et le cycle des infrastructures routières, notamment par la mutation des autoroutes urbaines.

PAROLES D'ACTEURS

Association nationale des Pôles territoriaux et des Pays (ANPP) : massifier le covoiturage dans les zones peu denses

PACÔME BERTRAND, CHARGÉE DE MISSION, ANPP

Près de 40% de la population française réside dans une zone qui n'est pas desservie par des transports collectifs et est donc contrainte d'utiliser quotidiennement la voiture, notamment dans les trajets domicile-travail.

L'utilisation massive de la voiture apparaît comme une problématique contemporaine économique, écologique et démographique. Bien que les collectivités mobilisent des budgets importants afin d'assurer une offre de mobilité, certaines zones ne semblent pas adaptées aux transports en commun existants.
Si la majorité des territoires concernés réfléchissent à d'autres solutions de mobilité, plus adaptées et plus durables, les actions réellement mises en œuvre restent assez isolées. C'est pourquoi, dans le cadre de l'appel à programmes « CEE 2019 » (Certificat économie d'énergie), l'Association nationale des Pôles territoriaux et des Pays (ANPP), l'opérateur de covoiturage « La Roue verte » et la société de conseil en transition énergétique CertiNergy ont proposé de mettre en place un grand programme de sensibilisation au covoiturage du quotidien auprès des élus, des services des collectivités et des habitants. Le programme « Acteurs et collectivités engagés pour l'éco-mobilité » (AcoTÉ) a ainsi pour objectif de lever les freins à l'action des collectivités et de rendre possible le déploiement massif de lignes de covoiturage dans les territoires peu denses.
Le programme permettra également de créer un réseau d'acteurs autour des questions de mobilité, afin de favoriser le partage d'expériences et l'émergence de nouvelles solutions. Le «Club Mobilité» dédié aux techniciens sera créé dès 2021 par l'ANPP, une partie «Réseau social» sera intégrée au site internet du programme afin de favoriser les échanges au quotidien. Enfin pour mettre en lumière différentes initiatives, des journées d'étude dans les territoires sont prévues. Afin d'assurer la réussite de ce programme et de permettre le passage de l'information à l'action, AcoTÉ a été pensé par un groupement d'acteurs aux compétences complémentaires. L'ANPP et CertiNergy, en partenariat depuis 2018 sur les questions relatives à la transition énergétique, utiliseront leurs capacités d'information et d'animation de réseau pour sensibiliser les différents échelons territoriaux. L'ANPP sensibilisera les territoires de projet qui représentent les bassins de vie et de mobilité, CertiNergy prendra à sa charge la sensibilisation du bloc local (EPCI et communes). La Roue verte accompagnera, quant à elle, les territoires intéressés dans la co-construction de la ligne avec les habitants, les associations et entreprises.
Cette solution de ligne de covoiturage sur-mesure a fait l'objet d'une démonstration de faisabilité (ou preuve de concept, POC) en 2017 sur une ligne reliant le Vercors à Grenoble. Les résultats obtenus montrent qu'une solution pensée avec et pour le territoire permet au covoiturage du quotidien de s'imposer comme une réelle offre de mobilité, ayant pour effet de réduire l'utilisation de la voiture individuelle.
Le programme AcoTÉ s'articule ainsi autour de deux objectifs principaux :
• sensibiliser plus de 25Ó000 élus et agents territoriaux aux intérêts du covoiturage du quotidien ;
• permettre le déploiement à grande échelle de lignes de covoiturage avec un objectif de 100 lignes en trois ans dans les territoires peu denses.

Plus d'informations : www.acote-covoiturage.fr



Covoiturage
© SHUTTERSTOCK

AIRE MÉTROPOLITAINE GRENOBLOISE

Voie réservée et ligne de covoiturage de l'A10

GABRIEL JOURDAN
CLÉMENT DREVETON,
AGENCE D'URBANISME DE LA RÉGION GRENOBLOISE (AURG)

Au nord-ouest de l'agglomération grenobloise, la portion libre de péage de l'autoroute A48 écoule environ 90 000 véhicules par jour avec des encombrements récurrents en direction de Grenoble. À la rentrée 2020, AREA (concessionnaire autoroutier local) y expérimente une voie dynamique réservée au covoiturage. Profitant de l'opportunité de cette nouvelle infrastructure, le syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise a instauré des lignes de covoiturage à haut niveau de service.

En cas de congestion de l'A48 aux abords de Grenoble, la 3e voie (celle de gauche) devient accessible uniquement aux véhicules de moins de 3,5 tonnes transportant plus de deux personnes, aux taxis (même vides) et aux véhicules à très faibles émissions (vignette Crit'Air 0). Tout d'abord, un dispositif pédagogique par caméra détectant le nombre de personnes sensibilise les automobilistes. Puis le respect du système sera assuré par des contrôles des forces de l'ordre. De plus, la voie réservée aux transports en commun existante (issue d'une transformation de bande d'arrêt d'urgence) est maintenue.

En complément, le syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (Smmag) met en place des lignes de covoiturage à haut niveau de service, sous l'appellation « M'Covoit'Lignes + », dans le cadre d'un marché avec la société ECOV. Accessibles via des points d'arrêt, offrant une garantie de trajet en période de pointe du matin et du soir (mise en place de taxis si le passager ne trouve pas de conducteur). Les conducteurs parcourant la ligne sont indemnisés, même à vide, via une allocation siège libre.



Voie de covoiturage
© AREA

Ce couple infrastructure (voie réservée, points d'arrêt, aires de covoiturage) / services (lignes de covoiturage, outils de mise en relation, indemnisation) fait suite à plusieurs années de mobilisation locale. Dès 2015, l'établissement public du SCoT de la région grenobloise identifie le covoiturage comme un levier rapidement mobilisable dans un contexte de saturation des transports collectifs périurbains et d'ampleur des moyens à mobiliser pour les renforcer. En 2017, une « charte partenariale du covoiturage et des parkings relais » est signée par les EPCI et autorités organisatrices de la mobilité du territoire. Parallèlement, la candidature grenobloise à l'appel à projets « Territoire d'innovation de grande ambition » aspire à un « big-bang de la voiture partagée », en partenariat avec de nombreux acteurs locaux publics et privés mais aussi des spécialistes de la mobilité. Non retenue, cette candidature a toutefois enclenché le lancement des études et du partenariat entre AREA, les autorités organisatrices de la mobilité locales et l'État, renforcé par le fait que la voie de covoiturage sur l'A48 fait partie des mesures d'accompagnement de l'aménagement de l'A480 (mise à 2 x 3 voies) dans la traversée de l'agglomération.

EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Le stationnement comme un outil au service de la mobilité urbaine

JESSICA BERLET, CHEF DE PROJET DE L'OBSERVATOIRE DU STATIONNEMENT, AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION STRASBOURGEOISE (ADEUS)

Une voiture passe en moyenne 96% de son temps en stationnement. Pour autant, alors même que l'usage de la voiture tend à diminuer dans les grandes agglomérations, le parc automobile continue, lui, de croître. La question, sensible et complexe, de la gestion de besoins de stationnement toujours croissants dans un système urbain déjà tendu se pose alors inévitablement de manière de plus en plus prégnante.

● QUESTIONNER L'UTILISATION DES STATIONNEMENTS ET PARKINGS DANS LE FONCTIONNEMENT URBAIN

Au regard des enjeux actuels et en anticipation de ceux à venir, l'Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise (Adeus) anime depuis 2016 un observatoire du stationnement initié par la Ville, l'Eurométropole de Strasbourg et la société Parcus, gestionnaire de parkings et de stationnement en voirie. En 2018, tous les acteurs de l'observatoire ont fait valoir leur intérêt pour y inclure Indigo, le nouveau délégataire du stationnement sur voirie.

L'ambition de cet observatoire dépasse la seule dimension opérationnelle de gestion pour le délégataire et les services techniques de la collectivité. Il s'agit également d'offrir un éclairage sur le stationnement automobile en voirie et en parking dans le cœur métropolitain strasbourgeois, tant en termes d'offres que d'usages. L'observatoire du stationnement fait partie intégrante de l'observatoire des mobilités de l'Adeus. Il s'enrichit ainsi des expertises de chacun et utilise la richesse du terreau de l'agence d'urbanisme pour intégrer d'autres enjeux qui lui sont liés, comme l'attractivité commerciale ou touristique.

Aujourd'hui, la diminution de la part d'usage de la voiture dans les plus grandes agglomérations semble le fruit à la fois de changements de modes de vie en cours et de mesures prises pour développer et subventionner les offres alternatives. Cette diminution s'est faite indépendamment d'une remise en question du stationnement, notamment sur l'espace public. Ce dernier continue d'être majoritairement utilisé pour le stationnement des voitures, alors même qu'aux origines du développement de l'automobile, le stationnement sur l'espace public était interdit sauf « motif légitime »[1]. Aujourd'hui, l'espace public prend ainsi en charge :

- les besoins de stationnement des ménages qui manquent d'emplacement privé ;
- la grande partie des véhicules « ventouses » ;
- les véhicules des actifs qui rentrent chez eux à l'heure du déjeuner et se garent, par facilité, sur l'espace public situé devant leur domicile ;
- les besoins de stationnement des pendulaires et des visiteurs qui sont amenés quotidiennement, au moins régulièrement, à rejoindre le cœur métropolitain (pour se rendre au travail, dans un commerce, effectuer des démarches, etc.).

● ORIENTER LES POLITIQUES PUBLIQUES LIÉES AU STATIONNEMENT

L'observatoire permet de suivre et de questionner les évolutions, en particulier celle de la place de la voiture dans le fonctionnement urbain, afin d'orienter les politiques publiques en adéquation avec les enjeux de mobilité, d'urbanisme et d'attractivité.

Avec l'entrée en vigueur au 1er janvier 2018 de la réforme du stationnement payant, la constitution d'un état des lieux avant décentralisation et dépénalisation du stationnement trouvait toute sa pertinence. La réorganisation récente du partenariat permettra de suivre, mais aussi d'évaluer l'adéquation entre les objectifs des nouvelles mesures mises en place et les résultats obtenus pour les adapter si nécessaire. Par ailleurs, dans le contexte sanitaire actuel, le rôle de l'observatoire est amené à se renforcer : le confinement, en entraînant une forte baisse de la circulation automobile, a été l'occasion pour des collectivités de se saisir de ce levier, notamment pour élargir l'espace consacré aux modes actifs dont l'usage s'est vu renforcé. Le déconfinement pose la question de la pérennité de ce type d'aménagement « provisoire » et de celle de la place de la voiture dans le fonctionnement urbain, dans un contexte d'incertitude sur l'usage des transports collectifs. Autant d'éléments qui pourront être partagés dans le cadre de débats de l'observatoire avec l'ensemble des partenaires locaux concernés.

1. Article 11 du Code de la route de 1928



Stationnement à Strasbourg
© ADEUS

MÉTROPOLE DE LYON

Requalification des autoroutes A6/A7 en boulevard urbain

BENJAMIN PUCCIO, AGENCE D'URBANISME DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE (URBA LYON)

La requalification des autoroutes A6/A7 en boulevard dans la traversée urbaine dense de l'agglomération lyonnaise est en cours de réalisation. Ce projet, porté par la Métropole de Lyon, répond à l'ambition de changer la destination de l'infrastructure et d'améliorer le cadre de vie des riverains tout en motivant un réaménagement conséquent des secteurs traversés.



Noeud routier de la Mulatière
© RUCH MP / AGENCE D'URBANISME DE LYON

L'A6 (vers Paris)/A7 (vers Marseille) traverse l'agglomération lyonnaise du nord au sud. Le trafic élevé et la congestion liée sont des défis quotidiens, plus forts encore lors des migrations estivales, tant pour la régulation de la circulation dans l'agglomération que pour les riverains des 16 kilomètres de la voie dans sa section urbaine, qui comprend le tunnel de Fourvière.

En réponse, deux projets routiers ont coexisté pendant de nombreuses années. Le contournement autoroutier de l'ouest lyonnais, destiné à accueillir le trafic de transit empruntant le tronçon urbain de l'A6/A7, et le projet Anneau des sciences, correspondant au bouclage ouest du boulevard périphérique et permettant d'envisager la requalification de la portion urbaine de l'A6/A7.

Si le bouclage ouest du boulevard périphérique lyonnais devait être sous la responsabilité du département du Rhône, c'est la communauté urbaine de Lyon qui prend l'initiative en 2010 de relancer les études, appelant la tenue d'un débat public. Il se déroule en 2012 et 2013 et se solde par un bilan mitigé quant à l'opportunité du projet. En revanche, la requalification de l'A6/A7 en boulevard urbain fait l'objet d'un consensus plus large.

À la création de la Métropole de Lyon (2015), la maîtrise d'ouvrage du projet de bouclage lui revient, tout comme celle du reste du périphérique. Alors que l'État renonce définitivement au contournement par l'ouest, au profit d'un contournement par l'est en partie existant, les procédures sont engagées pour le déclassement de la section urbaine de l'autoroute A6/A7.

Le déclassement intervient en 2016, et l'A6/A7 devient M6/M7 dans la traversée lyonnaise. Progressivement les voies de circulation sont réduites, les poids-lourds en transit interdits et la vitesse maximale autorisée abaissée à 70 km/h. Les premiers aménagements ont pour vocation d'apaiser et de réduire la circulation par le développement d'alternatives modales et par la réalisation d'aménagements paysagers.

Sur la section M6 (nord du tunnel de Fourvière), une voie dédiée aux transports en commun utilisant l'ancienne bande d'arrêt d'urgence est créée, associée à la mise en service d'une ligne de bus express entre le nord et le centre de l'agglomération. La voie de gauche sera, à titre expérimental, dédiée au covoiturage durant les heures de pointe. Au début de la section reclassée, un parking de covoiturage de 150 places est réalisé.

Sur la section M7 (sud du tunnel de Fourvière), une voie mixte bus / covoiturage est en cours de réalisation, une nouvelle ligne de bus express reliant le sud et le centre de l'agglomération sera mise en service. Des travaux d'aménagement paysager le long de la rive droite du Rhône sont prévus incluant des trottoirs et une continuité cyclable.

À l'origine, maillon d'un projet plus large, la requalification de l'A6/A7 est devenue le projet emblématique de la stratégie de reconquête des espaces dédiés à la circulation automobile. Sa dimension exemplaire rend son succès d'autant plus nécessaire pour l'acceptation de nouveaux projets de cette envergure. Les actions de sensibilisation menées dès l'élaboration du projet et qui se poursuivent dans sa mise en œuvre, sont particulièrement importantes pour maintenir l'adhésion dans la durée.

Mais si avec le projet Anneau des sciences la réduction du trafic à 50 000 véhicules jour à l'horizon 2030 (contre 115 000 aujourd'hui) semblait possible, l'abandon probable du bouclage ouest du périphérique au terme des élections métropolitaines de 2020 amène déjà à réviser cet objectif, et à envisager une jauge de trafic intermédiaire pour assurer une circulation raisonnée dans ce secteur de l'agglomération.

MÉTROPOLE DE TOURS

Vers une meilleure intégration urbaine

OLIVIER SCHAMPION, AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION DE TOURS (ATU)

Située entre Paris et Bordeaux, la Métropole de Tours est directement desservie par l'autoroute A10, en bénéficiant de l'aménagement de quatre échangeurs. Construite dans les années 1970, l'infrastructure propose toujours une configuration exclusivement routière, avec six voies de circulation, et demeure dimensionnée pour des vitesses à 110 km/h. En ce sens, la métropole de Tours représente un cas symptomatique d'une zone urbaine marquée par les grandes infrastructures et une vie urbaine qui s'est agrégée, développée sur ces abords. La coupure formée par l'autoroute en cœur aggloméré ménage toutefois quelques rares points de passage, improbables, fragiles, à la limite du praticable.



Perspectives du projet d'aménagement
© ATU

● LE LANCEMENT D'UN CONCOURS D'IDÉES INTERNATIONAL POUR FAIRE DE L'INFRASTRUCTURE AUTOROUTIÈRE UN ESPACE D'OPPORTUNITÉS

En 2015, l'Institut pour la ville en mouvement organise le concours « Passages, espace de transition pour la ville du XXIe siècle », dont l'objectif est d'imaginer des solutions pour améliorer des points de rupture situés en milieux urbains. Désireux de réinvestir les espaces oubliés aux abords de l'autoroute, la communauté d'agglomération Tour(s)Plus et Vinci Autoroutes décident de profiter de cette démarche avec l'appui de l'agence d'urbanisme pour recueillir des idées nouvelles afin de reconnecter les tissus urbains et favoriser l'épanouissement des usages.
Sept équipes sont alors recrutées pour participer à un workshop de cinq jours, in situ, et esquisser un scénario susceptible de démêler cette situation métropolitaine complexe. À l'issue du jury, composé d'élus locaux, de Vinci Autoroutes, de l'État et d'experts français et internationaux, le projet Micro-Poros proposé par le collectif Bau15 (Marc-Antoine Durand, Jordan Aucant et Stéphane Bonzani) est désigné lauréat.

● LE PROJET MICRO-POROS : UN PROCESSUS D'ACTIVATION DES RESSOURCES LATENTES POUR FAIRE LIEN ET LIEU

La stratégie du projet lauréat consiste à apporter des microporosités sur des points clés situés à l'intersection de lignes de rupture et de lignes d'usage dessus, dessous et aux abords de l'autoroute. Il s'agit d'identifier ces points névralgiques, d'en activer les ressources latentes à la fois pour dénouer une situation très locale, offrir des solutions de mobilité et en même temps contribuer à un processus de transformation majeure de ce qui a été jusqu'à présent une fêlure de l'urbain tourangeau. Ces micro-interventions sont conçues comme des tapis urbains thématiques, chacun de ces thèmes contenant en lui-même le presque rien à partir duquel une régénération est possible.
L'idée que les potentiels de la ville de demain se situent sur ces territoires de la dissociation apparaît comme un des grands traits des stratégies contemporaines de l'urbanisme. En ce sens, l'intervention architecturale ou urbaine, toujours spectaculaire, est peut-être moins importante que les ressources qu'elle aura permis de mettre en jeu, que les forces qu'elle aura rendues visibles et sensibles. À l'horizon de ces micro-interventions se dessine une métropole où les milieux réels, imaginaires et symboliques sont à nouveau inter-reliés et où les Tourangeaux, à nouveau, se rencontrent.
Bientôt, un premier tapis devrait être aménagé, ouvrant le passage sous l'autoroute entre la ville résidentielle et l'autre rive productive.

● DES RÉFLEXIONS QUI SE POURSUIVENT POUR FAIRE DE L'AUTOROUTE UN ÉLÉMENT MULTIMODAL ET URBAIN

L'intégration urbaine de l'A10 ne peut se satisfaire d'un aménagement ponctuel et d'un usage monomodal. Le partenariat entre Tours Métropole et Cofiroute se poursuit, afin de réfléchir à des scénarios d'évolution de l'autoroute. Sont ciblées des actions sur le réaménagement de ses abords, sur l'évolution des échangeurs, sur le développement d'usages collectifs de l'autoroute, sur son intégration paysagère et sur ses possibilités de produire de l'énergie.

Nouvelles offres de transport collectif

Quoi de nouveau dans les offres de transport collectif ? La planification des transports reste largement dans l'anticipation et la programmation d'infrastructures et de services de transport collectif pour relier pôles et quartiers, optimiser leur accessibilité dans l'espace et dans le temps. Elle s'inscrit dans la stratégie de développement des réseaux de transports urbains collectifs portés par les collectivités et soutenue par l'État, qu'il s'agisse de modes ferrés (tramway, métros…), de bus à haut niveau de service (BHNS) ou encore de modes plus originaux comme les téléphériques urbains pour lequel la métropole de Brest a été pionnière.
Au dela de la desserte par le transport collectif, ces modes de transport structurant représentent l'opportunité de remodeler l'espace public urbain et de structurer en profondeur des quartiers autour de pôles ou haltes favorisant l'intermodalité et l'implantation de services (gares, pôles d'échanges, parc-relais). Ces créations ou transformations d'offre de transports collectifs sont de puissants moteurs des projets urbains et territoriaux.

MÉTROPOLE DE TOULOUSE

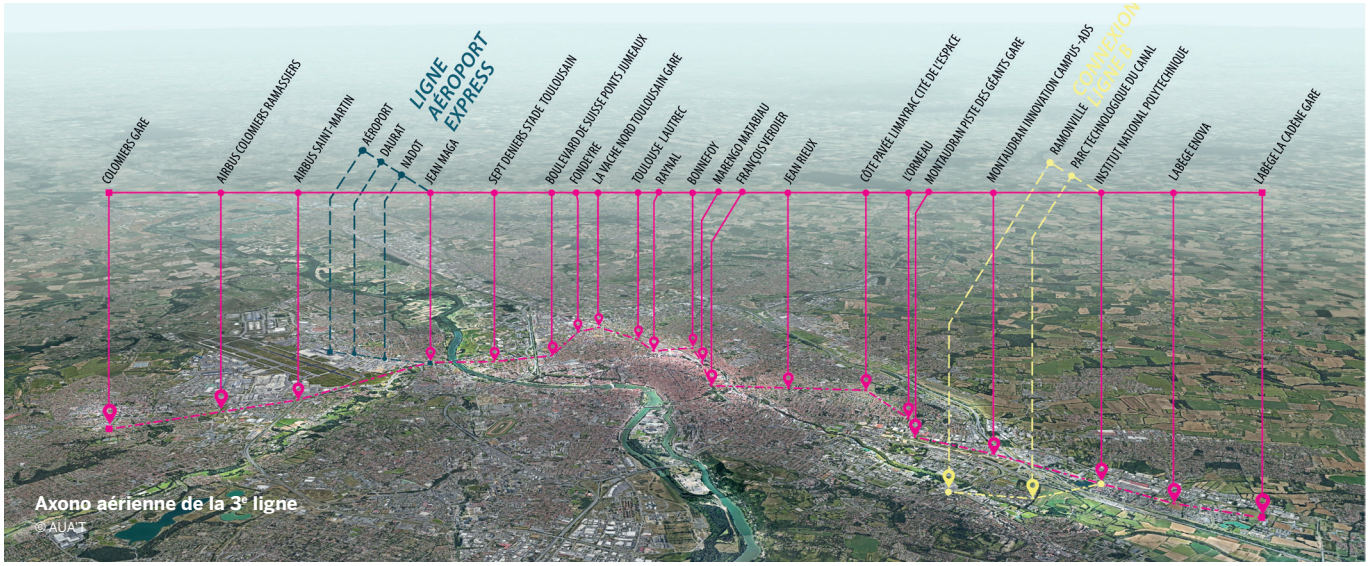
La 3e ligne de métro, un projet pour transformer l'agglomération

FRÉDÉRIC TOUPIN, AGENCE D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT TOULOUSE AIRE MÉTROPOLITAINE (AUAT)

La 3e ligne de métro va profondément impacter le développement de l'agglomération toulousaine tout au long de ses 28 kilomètres et de ses vingt et une stations. Avec cinq points de connexion à l'étoile ferroviaire, ce projet constitue un maillon essentiel du fonctionnement d'un futur réseau de type RER métropolitain et s'inscrit donc dans les démarches de planification à la grande échelle, qui concerne le futur Sraddet qui fait de l'étoile toulousaine un espace de structuration territoriale pour l'Occitanie, ou encore le SCoT en révision pour les choix de modèle territorial.

Si la desserte des grands pôles économiques de l'agglomération constitue l'ADN de la ligne, le tracé de la 3e ligne accompagne également de grands projets urbains (Grand Matabiau Quai d'Oc, Toulouse Aerospace, Labège E-nova…) et valorise de vastes secteurs de renouvellement urbain (ville de Colomiers, faubourgs nord…). La cohérence urbanisme-mobilités est un leitmotiv de cette nouvelle infrastructure depuis l'origine du projet.

Une démarche de « pacte urbain » a été engagée pour anticiper et planifier le développement urbain autour de chacune des stations. En matière de développement le pacte urbain vise une mixité urbaine dans la zone d'influence des stations et propose un niveau d'intensité urbaine en cohérence avec l'offre de transports déployée. En matière de mobilité le pacte urbain précise les conditions d'accessibilité multimodale aux stations.
Animé par l'agence d'urbanisme, le pacte urbain de la 3e ligne associe Toulouse Métropole, Tisséo Collectivités, la communauté d'agglomération du Sicoval, les communes concernées. Il constitue une scène de dialogue avec l'État, la Région, le Département, le syndicat mixte de SCoT… Il alimente les différentes procédures (enquêtes publiques, appels à projets…), évalue la capacité d'évolution des territoires concernés et cible les secteurs à protéger et ceux pour lesquels une intervention publique permet de temporiser l'action des promoteurs (sollicitation de l'établissement public foncier, sursis à statuer…). Support du partage d'un calendrier de déploiement cohérent entre les différents acteurs, il représentera un cadre de réflexion pour la révision du PLUiH de Toulouse Métropole.



Axono aérienne de la 3e ligne
©AUAT

BREST MÉTROPOLE

Le téléphérique : prise de hauteur dans la cité du Ponant

CORENTIN LE MARTELOT, AGENCE D'URBANISME BREST -BRETAGNE (ADEUPA)

Créer un nouveau lien entre les deux rives de Brest et desservir un morceau du centre-ville nouvellement ouvert au public. Tel est le défi relevé par le téléphérique qui contribue aussi à renouveler l'image associée à la ville.

Le plateau des Capucins, un promontoire occupé par la Marine nationale depuis le xixe siècle, a été rétrocédé à la Ville de Brest en 2009. Une zone d'aménagement concerté a été créée par Brest Métropole pour aménager les 16 hectares de ce secteur situé sur la rive droite de la Penfeld, en plein centre-ville. La programmation, orchestrée par l'architecte Bruno Fortier, s'articule autour de la rénovation des ateliers, un bâtiment de 25 000 m², pour accueillir notamment 3 000 m² de commerces, une médiathèque, un cinéma et une salle d'escalade.

L'intérêt d'une nouvelle liaison entre les deux rives a été rapidement établi. Les ponts existants contraignaient en effet à un détour particulièrement pénalisant à pied. La solution technique offrant un accès direct au plateau des Capucins devait alors composer avec l'impératif de dégager un tirant d'air de 48 mètres pour les besoins de la base navale. L'étude des différentes alternatives, parmi lesquelles un pont transbordeur, un pont routier levant et une passerelle mobile, a conduit à retenir la solution d'une liaison par câble, intégrée au réseau de transport collectif urbain. La faisabilité technique, le coût de réalisation et la cohérence avec les objectifs de mobilité durable fixés par le PLU ont contribué à ce choix.

Le téléphérique a été réalisé par le constructeur suisse Bartholet en groupement avec Bouygues Construction, sous la maîtrise d'ouvrage du groupement SEM-TRAM, association de Brest Métropole Aménagement et de la société d'ingénierie Egis. Il a été inauguré en novembre 2016 et est actuellement exploité par RATP Dev, délégataire de Brest Métropole pour le réseau de transport urbain depuis juillet 2019. Le trajet s'effectue en 3 minutes. À mi-chemin, un pylône de 82 mètres de haut assure une distance suffisante avec la base navale. Les deux cabines, d'une capacité respective de 60 personnes, s'y croisent, de façon inédite, l'une par-dessus l'autre. La récupération d'énergie lors de la phase de descente des cabines réduit la consommation électrique du système. Les émissions de CO2 en résultant sont ainsi inférieures à celles d'un voyage en tramway. Montant total de l'investissement : 19,1 millions d'euros, partagés entre Brest Métropole, l'Europe, la région Bretagne et le département du Finistère.

La maintenance annuelle de l'équipement nécessite environ 2 semaines d'arrêt, auxquelles il faut ajouter les quelques jours où le vent souffle à plus de 108 km/h. Des problèmes techniques ont pu entraîner d'autres interruptions temporaires du téléphérique, pénalisant la fréquentation des ateliers des Capucins, alors moins facilement accessibles depuis la rive gauche. Mais en dépit de ces imprévus inhérents au caractère innovant du système, les deux cabines ont transporté 720 000 passagers la première année, au lieu des 675 000 attendus. C'est le week-end que l'on observe le plus grand nombre de traversées. En 2018 et 2019, les pics annuels de fréquentation ont eu lieu au mois d'août.

Outre les quelque 2 000 déplacements quotidiens qu'il assure, le téléphérique est l'occasion de réinvestir par les airs le cours militaire de la Penfeld, celui de l'arsenal, espace teinté de mystère pour le grand public. La prise de hauteur offre un panorama inédit sur la ville, sa rade et la presqu'île de Crozon en toile de fond. Mis en avant dans les communications institutionnelles, floqué sur des t-shirts, doté de son propre fan-club sur les réseaux sociaux et arrière-plan prisé par les amateurs de selfies, le téléphérique troque volontiers son costume d'infrastructure de transport pour celui d'icône touristique. Certains passagers regrettent même que le trajet soit trop court, bien que la vitesse n'excède pas les 10 km/h. Les deux cabines pourraient d'ailleurs se réapproprier un ancien slogan publicitaire du TGV, qui invitait les voyageurs à « prendre le temps d'aller vite ».



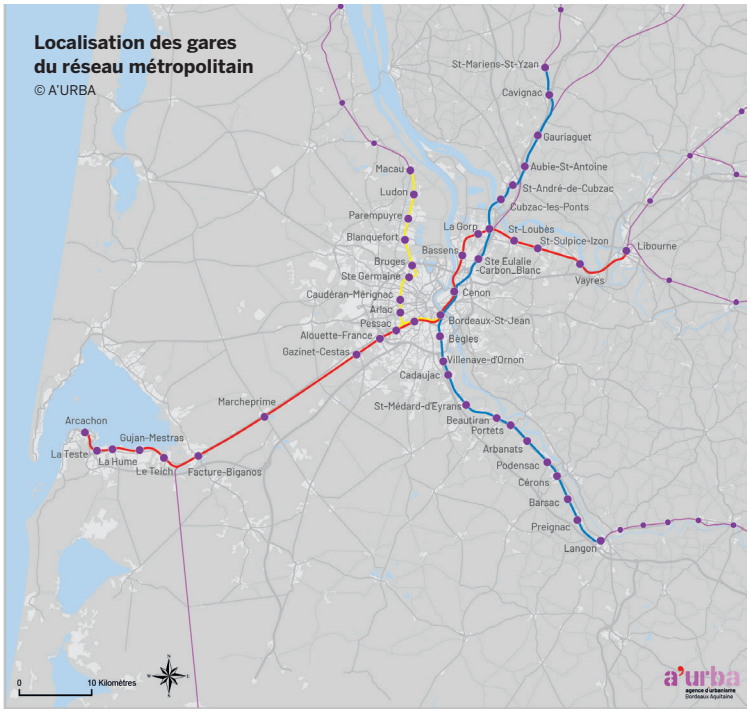
Téléphérique
© M LEGALL

MÉTROPOLE DE BORDEAUX

Vers un RER métropolitain associant train et cars express



Gare de Mérignac Arlac
© A'URBA



FRANÇOIS PÉRON, AGENCE D'URBANISME BORDEAUX AQUITAINE (A'URBA)

Après l'ouverture en 2017 des LGV vers Rennes et Bordeaux, le modèle ferroviaire français se repositionne vers les « trains du quotidien ». La loi d'orientation des mobilités consacre le concept de RER métropolitain, affirmant la nécessité « d'orienter les investissements de développement [...] en priorité vers les déplacements du quotidien » et de « faire dans nos grandes métropoles l'équivalent de ce que la construction du réseau express régional a permis en Île-de-France, en transformant des lignes radiales en liaisons transversales rapides, fréquentes et interconnectées ». L'idée était déjà en germe dans l'agglomération bordelaise, pour mieux intégrer les offres de transports publics ferroviaires et routiers, notamment dans les territoires périurbains.

● UN CONTEXTE LOCAL FAVORABLE ET UNE SOLUTION SUR-MESURE

Dès 2012, en réponse à la congestion du trafic et à la hausse des déplacements périurbains, le Grenelle des mobilités de l'agglomération bordelaise projetait « un réseau métropolitain de transport collectif, par amélioration des interconnexions entre réseaux urbains, départementaux et régionaux [...] ou par création d'un réseau spécifique impliquant de nouvelles lignes (routières ou ferroviaires) intégrant les potentialités, à évaluer, de la ceinture ferroviaire ».
Cette réflexion collective, animée par l'association Mouvable[1] puis par le syndicat mixte Nouvelle Aquitaine Mobilités, a fait émerger un projet original de RER combinant volets ferroviaire et routier. La région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole ont délibéré fin 2018 sur une feuille de route commune, dont les actions sont échelonnées sur dix ans.
Le volet ferroviaire programme l'optimisation de l'existant, notamment la réorganisation des services TER en trois lignes dont deux traversant l'agglomération, au lieu des terminus systématiques en gare de Bordeaux Saint-Jean. À l'horizon 2028, ces améliorations concerneront 47 gares girondines dont 15 dans la métropole bordelaise, incluant deux créations de gares.

Le volet routier a identifié des corridors concentrant les déplacements entre la métropole et les territoires girondins non desservis par le train. Sur cette base, une nouvelle ligne a été expérimentée dans un territoire à l'habitat très dispersé entre Bordeaux et Créon avec un haut niveau de service : cadencement à 15 minutes aux heures de pointe et à l'heure en périodes creuses, amplitude horaire large (de 6 heures à 22 heures), douze arrêts seulement sur 26 kilomètres pour garantir le caractère « express », parkings-relais ouverts au covoiturage, véhicules haut de gamme. Région et Métropole ont chacune financé ce test à hauteur de 500 000 euros pour la première année : les usagers étant au rendez-vous, la ligne a été pérennisée. Le volet tarifaire prévoit la possibilité, à terme, de prendre le train avec son abonnement aux transports urbains dans le périmètre de la Métropole.

● UN PROJET MULTIPARTENARIAL PAR NATURE

La clé du succès réside dans le travail multipartenarial : outre les importants cofinancements, les partenaires ont dédié une équipe au volet ferroviaire et déployé un plateau commun. Le volet routier est nécessairement collaboratif : la Région exploite la ligne ; la Métropole assure un soutien technique sur son périmètre (notamment les priorités aux feux) ; le Département aménage les parkings et couloirs sur ses voiries ; le syndicat mixte étudie de futures lignes.
Le traitement des points d'interconnexion conditionnera la simplicité d'usage pour les voyageurs : l'objectif d'un réseau « sans couture » sera atteint si le dépassement des périmètres institutionnels se traduit, au-delà du maillage des lignes, par l'aménagement de lieux d'intermodalité efficaces et soigneusement intégrés dans l'espace urbain.

1. Créée en 2009 par les trois autorités organisatrices de transport intervenant sur l'aire bordelaise : Région, Département, communauté urbaine

PAROLES D'ACTEURS

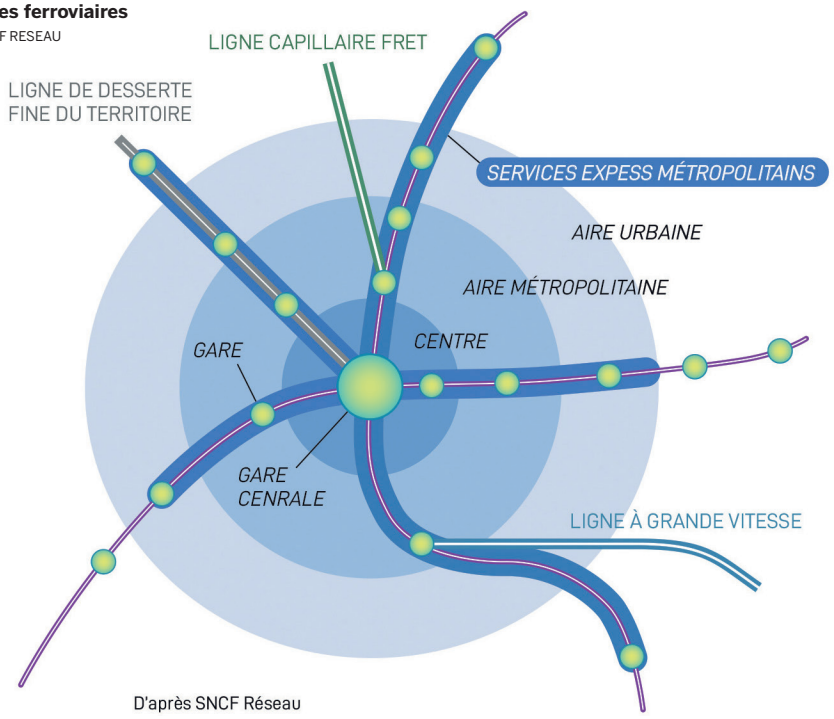
SNCF : étoiles ferroviaires et services express métropolitains

NAJI RIZK, SNCF RÉSEAU

La mobilité est au cœur des enjeux sociétaux, économiques et environnementaux. Les constats sont simples : des émissions de CO2 incompatibles avec le réchauffement climatique, des infrastructures de transport souvent saturées, des coûts économiques et environnementaux de la voiture individuelle difficilement soutenables. Le ferroviaire apparaît comme le mode possédant un bilan carbone très favorable, adapté au transit de masse et à l'intermodalité. Le train peut devenir la principale réponse aux grands défis posés par la métropolisation.

Les métropoles possèdent la plupart du temps une étoile ferroviaire, capable d'innerver l'aire urbaine, en connectant la ville centre aux principales zones périurbaines. Ces étoiles constituent les zones naturelles de circulation de futurs services express métropolitains (SEM) sur le réseau.

Étoiles ferroviaires
© SNCF RESEAU



D'après SNCF Réseau

● DES SEM ADAPTÉS AU BESOIN

La mobilité dans les métropoles requiert un service ferroviaire fréquent et régulier, de grande amplitude horaire, avec des arrêts rapprochés, et si possible une information et une tarification intégrées dans un réseau de transport multimodal. Un label spécifique aiderait à distinguer cette offre de haut niveau de service.

● L'INTERMODALITÉ COMME FACTEUR DÉTERMINANT

Le développement de connexions entre les réseaux collectifs (ferré, métro, tramway, bus…) est essentiel pour offrir des parcours de bout en bout et ainsi peser dans le choix entre la voiture individuelle et les autres modes.

● UNE DÉMARCHE PARTENARIALE INDISPENSABLE

Ne pouvant abstraire la réalité du réseau et des autres circulations existantes ou en projet par ailleurs, l'offre de service nécessite une approche en commun et itérative entre les autorités organisatrices de la mobilité et SNCF Réseau. SNCF Réseau propose pour cela la mise en place d'un dialogue permanent avec les parties prenantes, par territoire concerné. Ce dialogue favorise le partage d'une connaissance commune des services visés et des solutions les plus appropriées en trois grandes étapes :

• **Étape 1 – potentiel de marché, services visés et économie associée :** c'est la définition d'une desserte cible avec des niveaux intermédiaires à différents horizons, en fonction du besoin et du marché captable. S'y ajoutent pour la définir le besoin de connaissance des infrastructures et l'économie du projet de service pour ses promoteurs et utilisateurs, comme pour ses exploitants, dès cette étape.

• **Étape 2 – études horaires** : c'est l'analyse de la possibilité d'intégration de tous les services souhaités dans la construction horaire, en prenant en compte les circulations de la grande vitesse, des trains régionaux et des services express métropolitains comme du fret, tout en s'appuyant d'abord sur les infrastructures existantes.

• **Étape 3 – études techniques et économiques, trajectoires d'évolution services et infrastructures :** étape nécessaire pour définir les solutions les plus appropriées et la trajectoire d'évolution fonctionnelle et temporelle, à la fois des services et des investissements nécessaires. Le choix des solutions et leur agencement dans le temps prennent en compte les coûts et les délais de réalisation, mais aussi les aspects socio-économiques et économiques.

● L'APPROCHE AMBITIEUSE DE SNCF RÉSEAU

Pour le court terme, SNCF Réseau entend accompagner ce développement par un agencement des circulations au plus près des possibilités des infrastructures, un travail sur les plages de surveillance pour permettre davantage de circulations en heures creuses à mettre en regard de l'organisation et des coûts de gestion du réseau. Sur un plus long terme, il s'agit de la modernisation des systèmes d'exploitation comme de développement d'infrastructures complémentaires.

En résumé, les conditions de succès sont liées aux spécificités des services et aux circonstances de leur mise en œuvre : des projets partenariaux avec une bonne articulation territoriale sur un périmètre élargi (au-delà de la métropole), avec une prise en compte des autres circulations, une progressivité et une inscription dans la durée selon une logique de trajectoire de réalisation, ainsi qu'une soutenabilité économique (investissement et exploitation).

La connaissance et les données

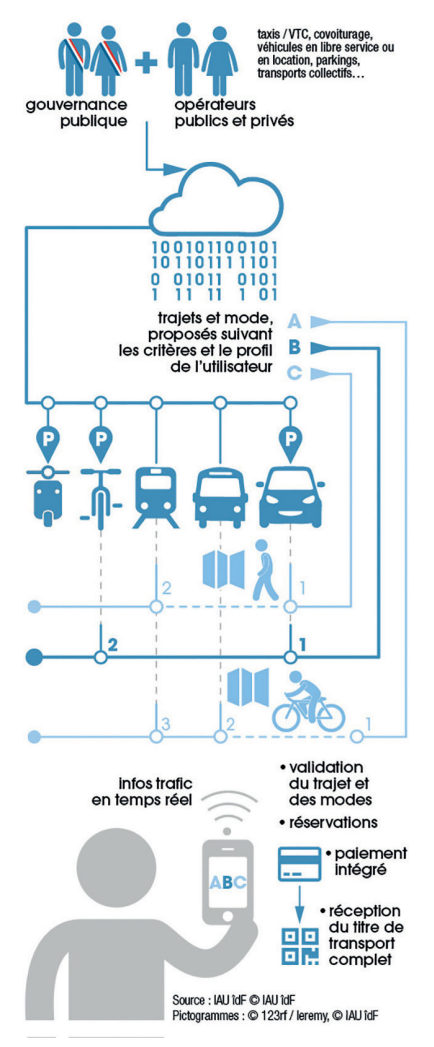
La connaissance des mobilités dans les territoires est un socle indispensable pour orienter et piloter les politiques de mobilité, mettre en œuvre des réponses différenciées et innovantes adaptées à chaque contexte, mesurer et évaluer leur efficacité. Ce besoin de connaissance concerne tous les acteurs de la mobilité : État, collectivités, exploitants, usagers. C'est un enjeu pour guider l'action et les projets, de comparaison, de partage des expériences et des innovations et de mise en perspective au niveau national et international.
Outre les sources statistiques nationales classiques de données – Insee, l'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC²) –, les données mises à disposition par les exploitants (transport public, voiries…), une multiplicité de nouvelles sources de données existent notamment via les outils numériques : téléphonie mobile, billétique, plateformes numériques de mobilité en temps réel ou toute autre plateforme liée aux usages du quotidien, gérés par une myriade d'acteurs privés et publics (entreprises, start-up, collectivités…). La mobilisation des données fournies par les usagers eux-mêmes, le crowdsourcing, représente aussi un énorme gisement d'informations.

FRANCE MOBILITÉS : UNE PLATEFORME EN VUE DE CAPITALISER ET DIFFUSER L'INNOVATION DANS LES MOBILITÉS[1]

Créée par le ministère de la Transition écologique, pour faciliter la mise en œuvre des orientations de la loi d'orientation des mobilités, France Mobilités a pour objectif de capitaliser et diffuser les solutions innovantes pour améliorer les mobilités du quotidien. La plateforme est ouverte à tous les acteurs de la mobilité (collectivités, entreprises, start-up, incubateurs, fonds d'investissement, organismes de formation, associations, laboratoires de recherche, etc.). Elle se nourrit des expériences de terrain et offre des outils nécessaires à la diffusion des bonnes pratiques.

France Mobilités poursuit trois objectifs :
- animer une communauté d'acteurs ;
- faciliter les expérimentations de solutions ;
- déployer les solutions innovantes dans les territoires, notamment les territoires peu denses.

1. www.francemobilites.fr/demarche



Le MaaS : Mobility as a Service
© INSTITUT PARIS RÉGION

RÉSEAU URBA4 AUVERGNE RHÔNE-ALPES : LES AGENCES D'URBANISME POUR LA DIFFUSION DES INNOVATIONS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

De nombreuses solutions nouvelles de mobilité émergent localement comme des alternatives à la voiture individuelle et sont autant de réponses possibles, notamment dans les territoires ruraux ou périurbains. Ainsi, dans le cadre du réseau Urba4, les agences d'urbanisme d'Auvergne Rhône-Alpes ont mis à profit leur connaissance du local pour créer un recueil d'expériences sur les mobilités innovantes.
Ce travail a été initié en 2018 par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement et les Directions départementales des territoires d'Auvergne Rhône-Alpes, associant notamment l'État, l'Ademe et les quatre agences d'urbanisme de la région. Ce recueil co-construit avec les acteurs locaux et cherchant une représentativité de la variété des territoires et de ses acteurs (territoires urbains, périurbains, ruraux, public ciblé, grand public, acteurs privés, acteurs publics, etc.) a pour vocation de présenter succinctement des démarches liées à la mobilité de différentes natures. Ces initiatives sont regroupées dans plusieurs chapitres à savoir les mobilités cyclables, la voiture partagée, la tarification, les innovations technologiques, l'innovation numérique… Elles sont analysées au travers de fiches sur leurs impacts et leurs coûts et permettent d'identifier des contacts.
L'objectif, au-delà du recensement des services existants, est d'enclencher une dynamique territoriale autour de la mobilité, pour aider les acteurs locaux à déployer des solutions favorisant une mobilité accrue et/ou facilitée.

PAROLES D'ACTEURS

Cerema : mieux connaître les habitudes de déplacements sur un territoire

BARBARA CHRISTIAN
JORIS MARREL,
CEREMA TERRITOIRES ET VILLE

● À QUOI SERVENT LES EMC² ?

Les enquêtes mobilité certifiées Cerema (EMC²) servent à caractériser les comportements de mobilité d'une population géographique donnée. Elles se basent sur une collecte active – et non passive (cas des compteurs, par exemple) – et un échantillonnage maîtrisé, à la différence des données massives. Dès leur conception, elles sont pensées pour être représentatives de la population résidente du territoire enquêté. Les EMC² s'apparentent au recensement de la population, sauf qu'elles se limitent aux seules mobilités sur un territoire donné.

Plus précisément, elles renseignent de manière fiable et précise les déplacements – tous modes de transport – d'un échantillon représentatif de la population d'un territoire, plutôt centré autour d'un noyau urbain. D'abord utilisées pour connaître la répartition des déplacements par mode, les données des EMC² permettent aussi de comprendre la manière dont ces indicateurs sont distribués dans la population, les caractéristiques des déplacements (mode et motif) étant reliées directement à celles des personnes, des ménages, voire des véhicules utilisés. Du fait de la pérennité de la méthode dans le temps, les enquêtes dégagent les évolutions à l'œuvre et leurs déterminants.

La comparaison des données entre agglomérations est possible. Pour cela, le Cerema élabore une base dite « unifiée », qui regroupe l'ensemble des résultats des enquêtes réalisées depuis 2009-2010.

Enfin, au-delà du strict cadre des politiques publiques de mobilité et de la mesure de leur impact sur l'environnement, notamment en matière d'émissions de gaz à effet de serre, le questionnaire traite également des notions de modes de vie ou de santé et favorise ainsi les croisements thématiques.

● LE DISPOSITIF EMC² : UNE ENQUÊTE-CŒUR ET DES OPTIONS

Le dispositif EMC² est modulable, autour d'une enquête-cœur resserrée, commune à tous les territoires, et des enquêtes complémentaires, pour répondre au mieux aux besoins locaux.

L'enquête-cœur répond à trois objectifs :

1. fournir les données pour élaborer et évaluer des politiques publiques d'aménagement et pour construire des modèles de déplacements ;
2. garantir la comparabilité avec les enquêtes passées, d'une part, et entre territoires, d'autre part ;
3. diminuer le coût des enquêtes en préservant la fiabilité des données recueillies.

L'enquête-cœur, basée sur des entretiens, vise à reconstituer la mobilité des habitants pour un jour ouvrable « moyen » de semaine, hors vacances scolaires. C'est pourquoi elle est réalisée de fin septembre à début avril, hors périodes de vacances scolaires, avec une durée minimale de collecte des données sur le terrain de huit semaines. Les entretiens peuvent se dérouler en face à face, par téléphone ou en mixant ces deux modalités. L'enquête peut concerner également des collectivités de plus petite taille, moyennant une adaptation possible du dispositif de collecte.

● LES ENQUÊTES COMPLÉMENTAIRES

Optionnelles, les enquêtes complémentaires s'adaptent mieux aux problématiques locales, tout en permettant une comparaison avec d'autres territoires. Elles offrent la possibilité de connaître plus en détail la mobilité hors jour moyen de semaine (notamment le week-end), certaines sous-populations, ou encore de suivre plus régulièrement certains indicateurs, par exemple au moyen de données GPS. Plusieurs de ces enquêtes complémentaires sont fondées sur le principe de ré-interrogation de ménages ou d'individus enquêtés dans la première phase de l'enquête-cœur.

● LES EMC² AU SERVICE DES PLANS DE MOBILITÉ DES COLLECTIVITÉS

L'ensemble de ces données sert à modéliser les comportements de déplacement, donc à prévoir les mobilités sur une temporalité plutôt longue (de l'ordre de plusieurs années), sur une échelle géographique plutôt large (du quartier à l'agglomération, voire au-delà). Les EMC² sont ainsi des outils d'aide à la décision pour la planification stratégique des politiques publiques de mobilité (aide à la décision d'aménagement, d'infrastructures de transport).

En renouvelant leur format autour d'une enquête-cœur avec des options, elles se veulent ouvertes à un panel de collectivités plus large. Elles apparaissent ainsi mieux adaptées à des collectivités de moindre taille également, qui souhaitent malgré tout comprendre les flux de mobilité au sein de leurs populations et mener une politique plus engagée de maîtrise ou d'orientation de ces mobilités.

C'est pourquoi les EMC² pourraient se révéler particulièrement intéressantes pour des collectivités nouvellement autorités organisatrices des mobilités (AOM), comme un premier jalon dans le cadre de leur prise de compétence.

PAYS BASQUE ET LANDES

Mesurer les mobilités littorales estivales

SÉBASTIEN GRANDJEAN, AGENCE D'URBANISME ATLANTIQUE ET PYRÉNÉES (AUDAP)

Le territoire basco-landais est attractif : durant la période estivale, la population s'accroît et, par un effet de dilatation, les conditions de circulation se font plus compliquées. Ces constats n'étaient jusqu'à présent que la traduction de ressentis. La fréquentation et les pratiques de mobilité en saison n'avaient en effet jamais été objectivées à l'échelle de ce grand espace littoral et rétro-littoral allant de Moliets à Hendaye. C'est à ces fins que les collectivités territoriales du littoral basco-landais, avec l'appui des services de l'État, de l'Ademe et le soutien de l'agence d'urbanisme Atlantique et Pyrénées, ont engagé en 2015 une démarche visant à mieux connaître les fonctionnements de ce territoire durant l'été[1].

● UN DISPOSITIF D'ENQUÊTES POLYMORPHES POUR COMPRENDRE LES MOBILITÉS ESTIVALES

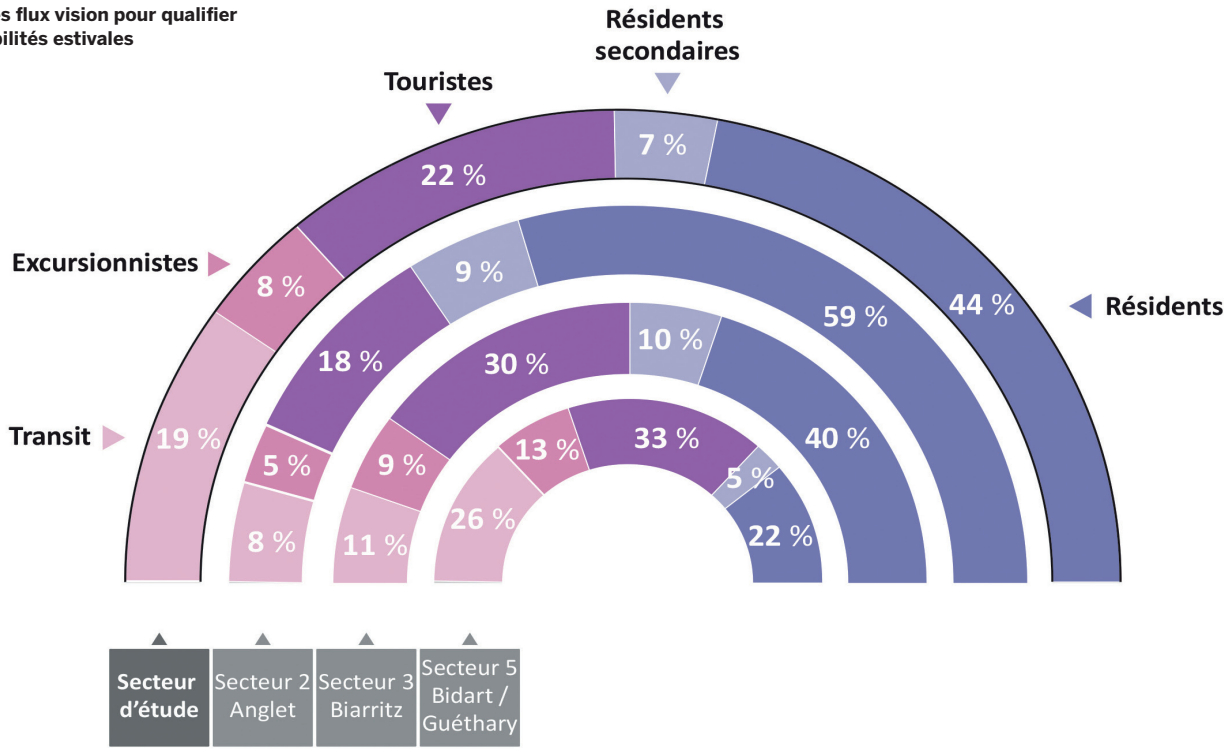
Pour mener à bien ce projet, disposant de peu de bases de comparaisons à l'échelle nationale, a été défini un protocole inédit d'enquêtes multiples fondé sur plusieurs techniques d'enquêtes, classiques et innovantes : des comptages routiers, une grande enquête en face à face (3 000 personnes), une enquête cordon (18 000 personnes), des données de circulation issues des GPS embarqués dans les véhicules… Après un traitement des quatre grandes enquêtes précitées et une livraison des résultats dans une première publication, il a été décidé de poursuivre et d'approfondir la démarche avec une nouvelle source de données : la base « Flux Vision » d'Orange. Ces données sont issues des traces numériques laissées par la téléphonie mobile. Elles permettent de convertir en temps réel des millions d'informations techniques du réseau mobile Orange en indicateurs statistiques, afin d'analyser la fréquentation des zones géographiques et le déplacement des populations. Ces indicateurs sont produits sur des volumes très importants, sans équivalent à ce stade, et apportent des connaissances nouvelles. En outre, « Flux Vision » livre de l'information « fraîche », quelques semaines seulement après qu'elle a été captée.

● UN SÉMINAIRE POUR PARTAGER LES CONCLUSIONS DE LA DÉMARCHE ET TRAVAILLER LES PERSPECTIVES

Le premier constat de cette démarche d'enquêtes est l'existence affirmée d'une saisonnalité sur le fonctionnement du territoire. En période estivale, le volume et la structure de la population changent et entraînent une autre physionomie des mobilités que nous connaissons mieux aujourd'hui. L'organisation territoriale favorise la superposition des flux locaux, d'échanges et de transit.
Cette démarche d'enquêtes est le point de démarrage d'une stratégie de mobilité durable à imaginer collectivement, offrant l'opportunité à la conurbation littorale basco-landaise d'améliorer son accessibilité et ses mobilités internes, qu'elles soient saisonnières ou quotidiennes. Un séminaire réunissant l'ensemble des acteurs techniques du territoire s'est tenu fin 2019 pour faire émerger les enjeux d'une saison estivale plus éco-mobile. On retiendra, parmi les pistes d'actions, l'idée d'un appel à projet « partenarial » qui pourrait être testé pour soutenir des expérimentations avec les différentes autorités organisatrices de la mobilité et les collectivités locales. Un jury collectif et une enveloppe financière mutualisée structureraient le dispositif.

1. Pour aller plus loin télécharger la publication « Mobilités littorales estivales : Résidents, Touristes, vers une saison plus éco-mobile ? », mars 2020 - https://cutt.ly/Livy2KA

Données flux vision pour qualifier les mobilités estivales
© AUDAP



RÉGION STÉPHANOISE

Observer les mobilités pour aider à la décision publique

GUILLAUME ARSAC, RÉFÉRENT DU PÔLE MOBILITÉ DE L'AGENCE D'URBANISME DE LA RÉGION STÉPHANOISE (EPURES)

Si de nombreux « observatoires » fleurissent en matière de mobilité, leur pérennité ou leur profondeur d'analyse peut parfois interpeller. Les principes de continuité, dans l'espace et dans le temps, et de mutualisation que portent les agences d'urbanisme en font des acteurs clefs pour la capitalisation, le partage et l'analyse des données relatives aux transports et aux mobilités, de même que leur croisement avec d'autres enjeux territoriaux.



Trolleybus de Saint-Etienne © EPURES

À Saint-Étienne, les premières réflexions autour de la constitution d'un « observatoire des déplacements » datent de 1998, dans le contexte d'une mutation du paysage institutionnel local et d'une révolution en matière de planification des déplacements (loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, 1996). Il s'agissait alors de capitaliser les données, pour alimenter les études d'un plan de déplacements urbains et d'un dossier de voiries d'agglomération (DVA) associant les services locaux de l'État, les collectivités et les exploitants. L'agence d'urbanisme de la région stéphanoise a été chargée d'en assurer la constitution et l'animation. Vingt ans plus tard, l'observatoire est ancré dans le « paysage local ». Les EPCI, les syndicats mixtes de SCoT, les exploitants, les autres acteurs techniques locaux ainsi que ceux de la coopération métropolitaine Lyon / Saint-Étienne constituent le tour de table d'un observatoire qui couvre désormais les deux tiers sud du département de la Loire, maintient son ouverture vers le tiers est de la Haute-Loire et a développé des passerelles techniques et partenariales avec les voisins de l'agence d'urbanisme de Lyon.

Les enquêtes ménages-déplacements successives (aujourd'hui EMC²), menées tous les dix ans environ, demeurent un temps fort d'alimentation de l'observatoire. L'outil de modélisation multimodale du Sud Loire et son dérivé, qui calcule l'accessibilité multimodale de tout lieu ou générateur de déplacement, ont été développés à partir du socle de données agrégées au sein de l'observatoire. Car c'est l'une des clefs de la pérennité et de l'utilité de l'observatoire : dans la confiance partenariale et dans la durée, les sources de données les plus diversifiées ont progressivement nourri des bases de données géo-référencées. Le « trésor de connaissances » ainsi constitué représente, sur une assez longue durée et sur un vaste territoire, un « fil rouge » qui éclaire les usages, les actions publiques passées et, bien sûr, les démarches de planification et de modélisation à moyen et long termes.

À l'heure où l'on parle beaucoup de « data » et de « MaaS » (Mobility as a Service), le recours massif au système d'information géographique (SIG) et l'attention constante portée à l'administration de programmation pilotée par le comportement (bases de données « propres » (c'est-à-dire rapidement mises à jour, mais qui n'oublient pas les données antérieures), sont les mots d'ordre des équipes d'Epures pour maintenir et développer ce socle de connaissances. Dans un monde où l'open data se développe de manière exponentielle, la capacité à trouver les données, à les capitaliser, à les mettre en forme et à les « faire parler » est aujourd'hui un défi, auquel il est bien moins évident de répondre qu'il n'y paraît… Le rôle d'Epures, en la matière, est reconnu, puisque des passerelles alimentent en flux direct les SIG de plusieurs des adhérents de l'agence d'urbanisme. Le Web-SIG permet également, en interne, d'utiliser et de croiser les données de l'observatoire, y compris pour les non-sigistes. Enfin un outil de consultation « grand public » met à disposition de tous quelques données choisies, sur le site internet de l'agence (outil e-observ).

Aux thèmes devenus « traditionnels » de l'observatoire (trafics routiers et transports en commun, aménagements cyclables, intermodalité, air et bruit, accidentologie…) viennent se greffer, d'année en année, des thématiques moins connues (chaîne logistique et transport de marchandises, budget des ménages…) ou plus émergentes (nouveaux services ou usages de mobilité, consommation énergétique…) ; mais certaines analyses demeurent encore aujourd'hui délicates ou peu précises, par manque de données… ou d'accès aux données (différentes formes de stationnement, fréquentations de cars interurbains ou de trains…).
En vingt ans, l'observatoire des déplacements est devenu incontournable, localement, pour alimenter à la fois des publications thématiques, mais aussi contribuer à toutes les démarches de planification et de mise en projet de la région stéphanoise, depuis l'échelle du carrefour urbain jusqu'à la coopération métropolitaine Lyon-Saint-Étienne. Pour autant, le financement et l'alimentation en données de l'observatoire demeurent une « grande cause partenariale » à répéter annuellement… car les temps d'analyse et de croisement de données manquent souvent plus que les données elles-mêmes !

BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE

Une toile territoriale de la mobilité

FLORENT GALLET, AGENCE D'URBANISME SUD BOURGOGNE (AUSB)

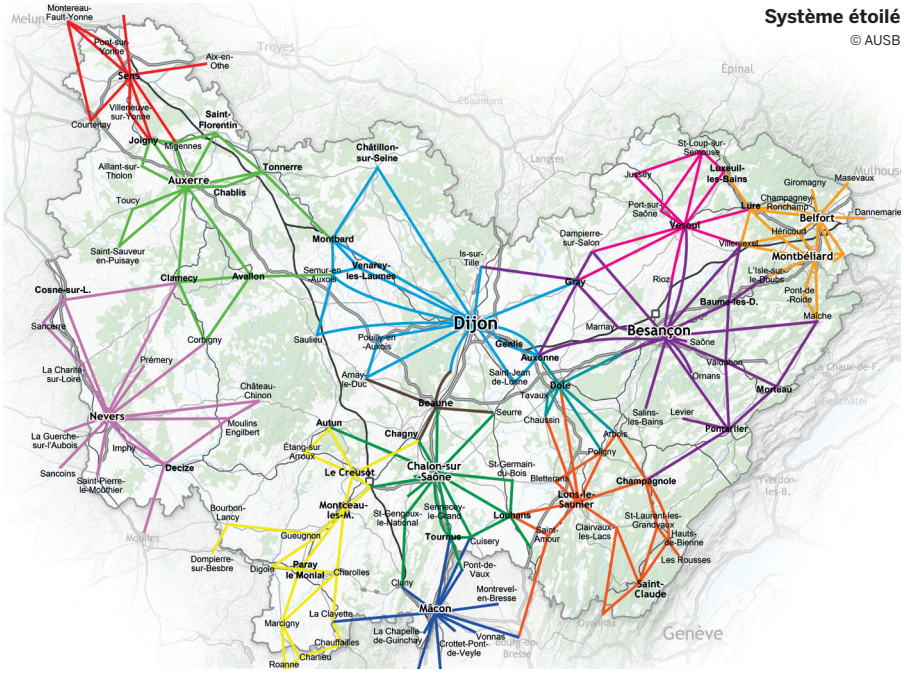
Le conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté et les quatre agences d'urbanisme de la région ont réalisé une suite de travaux dans le but de mieux comprendre l'articulation des unités de leur territoire. Une première étude avait abouti à la réalisation d'une typologie des bassins de vie et à l'établissement de portraits de territoires. L'étape suivante était de comprendre la nature des liens à l'œuvre entre ces unités et leurs systèmes de complémentarité (étude faisant l'objet de cette contribution). La troisième étape a été d'analyser et de caractériser les centralités de l'armature urbaine : comment les pôles exercent leurs fonctions de centralité dans leur bassin de vie ?

La Bourgogne-Franche-Comté fait partie des régions françaises nées de la fusion de régions préexistantes. Outre le fait que cette région nouvelle ne dispose pas de métropole à la mesure de son format élargi, elle a hérité de deux structures fonctionnelles différentes : la grappe franc-comtoise et la ville unique dans un environnement rural. Sur l'absence de suprématie métropolitaine prévaut donc la complexité du maillage multipolaire. Celle-là est sûrement plus délicate à gérer pour « faire région » au sens culturel. Difficile à percevoir depuis l'extérieur, le maillage multipolaire induit une gouvernabilité par le dialogue constant. Malgré ces inconvénients, la diversité des dynamiques locales peut être vue comme un facteur de robustesse du corps régional. La multiplicité des particularités suppose que chaque unité de territoire soit impliquée dans un jeu collectif, tout en investissant sur ce qui est sa force et son potentiel original.

L'étude de la toile territoriale de la mobilité démontre la prégnance de la proximité d'un point de vue fonctionnel général : 93% des migrations résidentielles et 65% des actifs restent dans le même bassin de vie. On ne sort que peu de cet espace de proximité qu'est le bassin de vie, et les bassins de vie eux-mêmes se complètent de proche en proche avec cette même logique de proximité. Certaines fonctionnalités correspondent à des distances plus grandes lorsqu'elles sont liées à une offre rare : l'enseignement supérieur, les soins hospitaliers, l'économie industrielle, les centres de décision économiques ou régaliens. Celles-ci peuvent donner de la lisibilité à l'espace régional, à condition de rester pertinentes, efficaces, convenablement accessibles et être liées à autre chose qu'une obligation.

La Bourgogne-Franche Comté, région elle-même périphérique, interstitielle, multipolarisée et dépourvue d'un grand centre, est justement riche de périphéries extérieures et de périphéries intérieures. Ces périphéries sont des ressources de développement. Elles sont à mettre « au centre » du projet régional. Il est évident que la Région, qui n'est pas un centre, n'en est pas moins un carrefour capable d'articuler Paris, la Méditerranée, le centre européen. La question est logistique, économique, sociale et même géo-historique. Elle implique une inscription dans les grands programmes d'infrastructures. Les périphéries intérieures sont une chance économique, environnementale et humaine où se trouvent les identités les plus fortes en termes de patrimoine et de résilience, du fait de la distance qui a préservé l'originalité. Un retournement du regard s'impose : la panacée du numérique ou de l'accessibilité illimitée, chargés de désenclaver absolument ces bassins de vie au rythme différent, ne risque-t-elle pas d'être cause d'une dénaturation irréversible ? Ce sont plutôt des politiques locales ciblées et véritablement innovantes dans des espaces de faible densité démographique qui ici auront le plus de sens.

L'étude a été l'occasion d'évoquer la dorsale Rhin-Rhône, ses plaques, ses portes. De même l'arc jurassien et transjurassien, le prolongement voulu de l'espace francilien, la construction de la Loire moyenne sont déjà identifiés parmi ces grands sujets qui chacun méritent « un plan ». On pourrait probablement examiner le potentiel Saône-Moselle, peu lisible à cette heure, mais susceptible d'ouvrir une voie d'échange avec la Lorraine et l'Europe du Nord.



Système étoilé
© AUSB

MOBILITÉ DE DEMAIN

La majorité des mobilités restent dans les modes classiques : voiture, transports collectifs, vélo et marche mais dont les usages se transforment avec l'essor des services de partage, la digitalisation, l'affirmation d'une mobilité de services (Mobility as a Service) plutôt que d'infrastructures. La crise de la Covid-19 a changé les pratiques en massifiant le télétravail, réduisant les mouvements et distances, questionnant la résilience de nos modèles. Anticiper les formes de mobilité de demain est aujourd'hui un enjeu pour les politiques locales.



Ete du Canal de L'ourcq
© APUR

PAROLES D'ACTEURS

Institut Paris région : entre tendances lourdes et ruptures, quelques pistes de résilience…

DOMINIQUE RIOU, INSTITUT PARIS REGION

Les années 2010 ont été marquées par la nécessité impérieuse de faire évoluer nos systèmes de mobilité. Impératif climatique, primauté de l'urbain, révolution numérique ont annoncé et imposé de grands changements, laissant souvent les acteurs et les usagers face à des choix difficiles. En 2020, la crise internationale de la Covid-19, sans mettre les choses à plat, a ouvert de nouvelles perspectives, tels la généralisation du télétravail et le retour de solutions éprouvées comme le vélo, et elle a replacé de fait les individus au centre des réflexions. De nouvelles pistes se dessinent-elles pour une mobilité résiliente et adaptative ?

● DES MODES DE DÉPLACEMENT PLUS SOBRES ET PLUS SOUPLES

Dans un monde toujours plus consommateur d'énergie et demandeur de mobilité, la nécessité d'inventer de nouvelles manières de se déplacer, plus sobres, plus souples, plus utiles, n'est pas nouvelle. L'urgence de résoudre la quadrature du cercle entre impératifs environnementaux, sociaux et économiques n'est plus à démontrer.

Les nouvelles solutions numériques ont ouvert depuis une dizaine d'années de nombreuses voies de progrès, même si parfois il reste une certaine marge entre les concepts et leurs mises en œuvre. Les mutations sont engagées dans la plupart des grandes métropoles mondiales, les services de covoiturage se développent, les bornes de recharge des véhicules électriques se multiplient, des navettes autonomes commencent à entrer en service, les routes promettent d'être « intelligentes ». Pour autant la production d'une offre de transport reste encore massivement une affaire d'infrastructures qui demande du temps et de l'argent. À l'heure de la ville numérique et de la révolution des mobilités par les nouvelles technologies, il reste plus que jamais primordial de se pencher sur « le dur », l'infrastructure. De fait, la matérialité du déplacement n'a pas disparu, les réseaux et les territoires restent totalement imbriqués et leurs interactions se multiplient. À ce titre les quartiers de gare et de station des transports structurants continuent à jouer un rôle primordial dans l'organisation urbaine et la répartition des densités.

Progressivement, les modes actifs retrouvent leur légitimité, et leur place dans la mobilité urbaine redevient ainsi une des préoccupations majeures. Si le modèle de transport reste encore largement empreint de l'époque du tout-voiture, la transition est à l'œuvre et interpelle l'aménagement et l'organisation de l'espace public des voiries d'une manière générale, et du trottoir en particulier. Un renversement de la hiérarchie des préoccupations, plaçant en tête les modes actifs, apparaît nécessaire pour que le système de transport dans son ensemble retrouve de la fluidité.

Le concept de MAAS (acronyme de Mobility as a Service) cherche à transcender l'offre existante en proposant à chacun, via des solutions numériques, le service le plus adapté de porte à porte, itinéraire et billet compris. Conçu pour rendre encore plus performantes les offres alternatives à la voiture individuelle, il permet également à la collectivité d'optimiser et de rationaliser la performance de son système de transport public tout en réduisant ses coûts globaux. De fait, la sensibilisation et la formation des différents publics restent fondamentalement essentielles pour appréhender et promouvoir les nouvelles offres de mobilité alternative, pour que chacun puisse oser faire évoluer ses propres pratiques.

Une autre clé des mutations en cours concerne le commerce et le transport des biens. À la faveur de la rapidité des évolutions technologiques et du développement des plateformes numériques, les consommateurs, aujourd'hui très majoritairement urbains, changent et la distribution s'adapte, de nouveaux formats de magasins ont réinvesti les centres-villes tandis que le recours aux smartphones permet toujours plus d'immédiateté et d'être livrés quasi instantanément au lieu choisi.

● LA CRISE DE LA COVID-19, ACCÉLÉRATEUR DE LA TRANSITION DES MOBILITÉS

Face à ces évolutions engagées depuis une décennie, la crise sanitaire de la Covid-19 a eu deux effets majeurs sur la mobilité et les systèmes de transport.

En tout premier lieu, les citadins ont eu une occasion inédite de découvrir leurs villes libérées de la pollution atmosphérique qui, si la preuve était encore à faire, apparaît bien corrélée au trafic automobile. Cette fenêtre ouverte sur une ville dépolluée et apaisée a d'emblée assis la légitimité d'une accélération des actions en faveur des modes actifs de restriction de circulation et de stationnement, de la ville des faibles vitesses et des courtes distances.

Le second point a été, lors du déconfinement et de la reprise progressive de l'activité, de constater que nos systèmes de transport fondés de longue date sur le duo transport collectif – voiture individuelle, manquaient de résilience et qu'il était nécessaire d'ouvrir largement à de nouvelles pratiques de mobilité comme le vélo ou de non-mobilité comme le télétravail. La crise sanitaire a peut-être durablement sorti nos sociétés urbaines d'une spirale de croissance frénétique vers toujours plus d'activités, de consommation de transport et de distance parcourue.

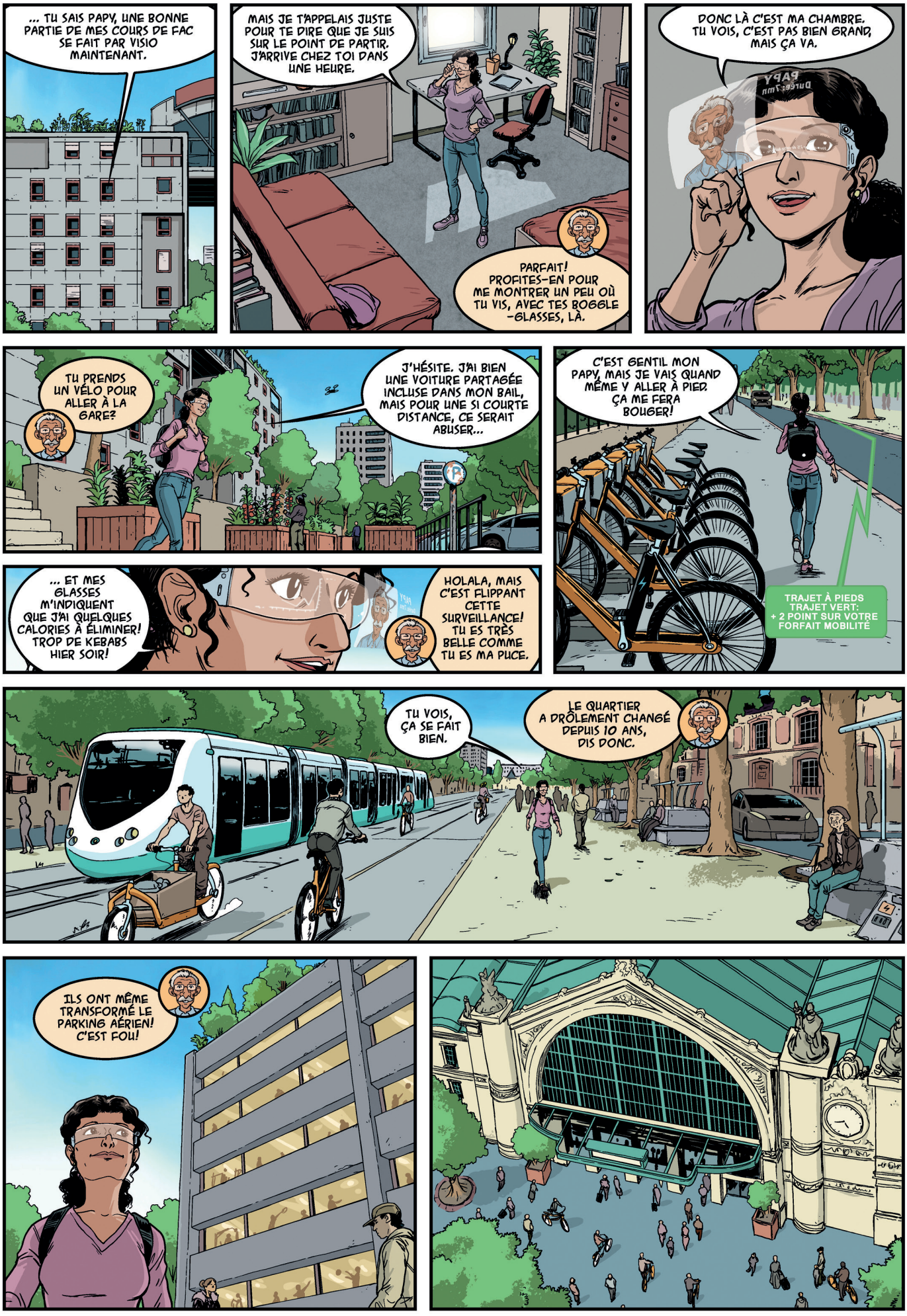
La mobilité de demain doit aujourd'hui s'appréhender avec ces deux prismes : celui des grands enjeux planétaires et des grandes évolutions technologiques et celui issu de la crise de la pandémie où les questions liées aux individus et au vivre-ensemble en ville dense prévalent et apportent au système des principes de résilience dont il a grandement besoin.

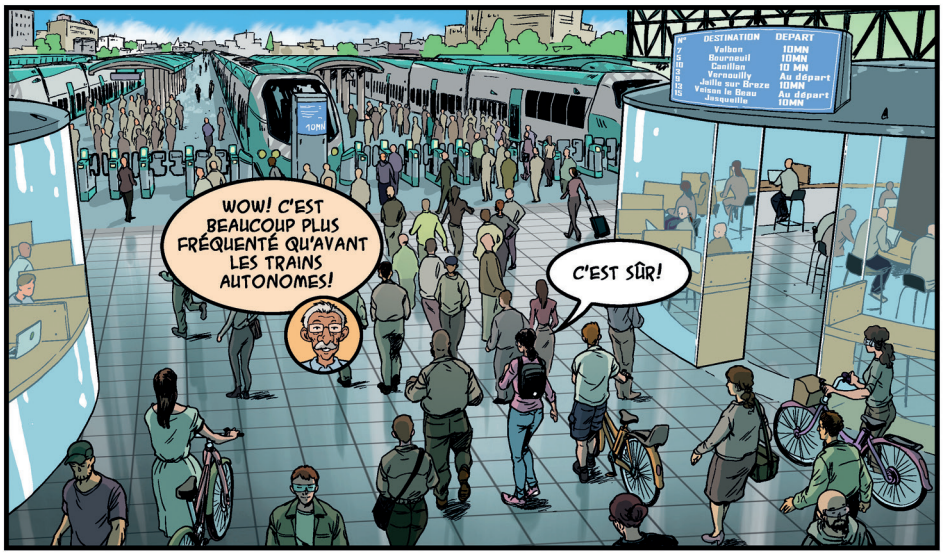
PROSPECTIVE À 2040 : « EXPLORONS NOS FUTURS HEUREUX »

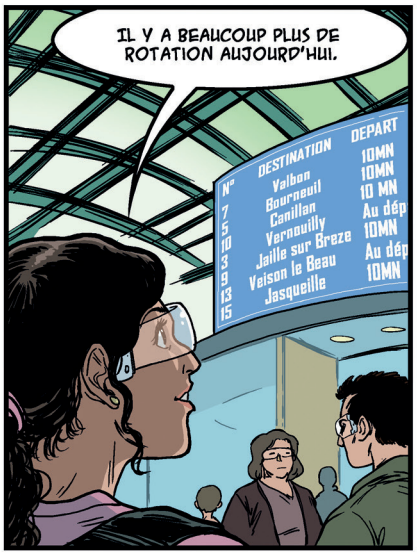
En 2020, les agences d'urbanisme avec le concours de leurs partenaires ont réalisé un travail de prospective à 2040 « Explorons nos futurs heureux » dans le cadre de la 41e rencontre des agences d'urbanisme organisée par l'Adeupa et la Fnau.

En prenant pour prérequis qu'en 2040, les transitions énergétiques, écologiques, numériques seront faites, l'atelier Mobilité a conduit à la production d'un scénario sous la forme d'une bande dessinée présentant les formes de mobilité et les usages d'une étudiante allant rendre visite à son grand-père (voir illustrations pages suivantes).

© JOHANN LEROUX



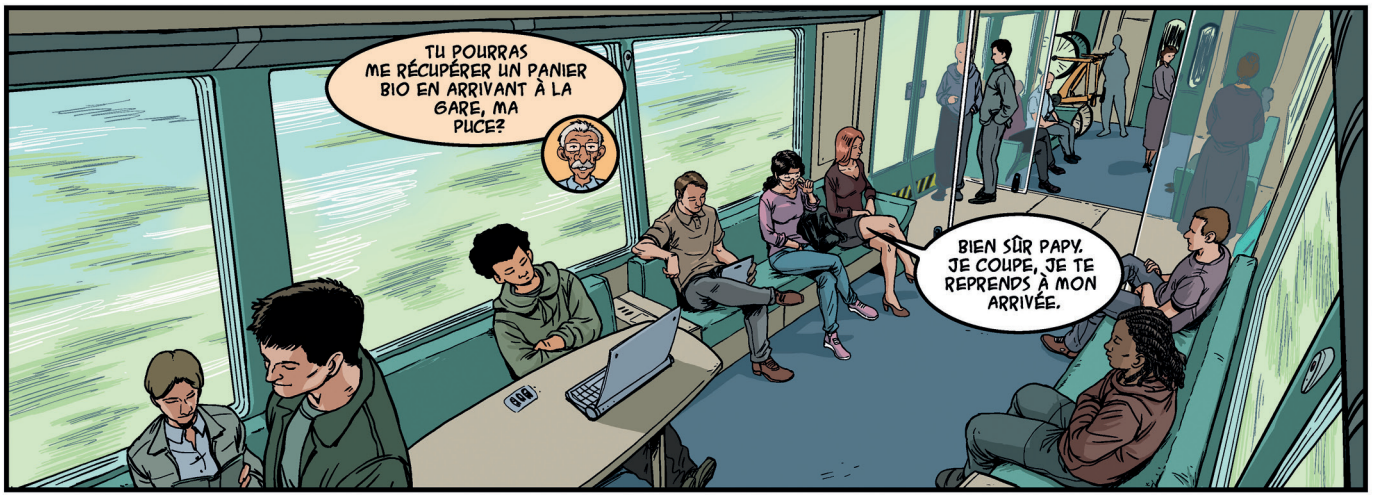

WOW! C'EST BEAUCOUP PLUS FRÉQUENTÉ QU'AVANT LES TRAINS AUTONOMES!
C'EST SÛR!
N° DESTINATION DEPART
7 Valbon 10MN
5 Bourneuil 10MN
10 Canillan 10 MN
3 Vernouilly Au départ
9 Jaille sur Breze 10MN
13 Veison le Beau Au départ
15 Jasqueille 10MN


IL Y A BEAUCOUP PLUS DE ROTATION AUJOURD'HUI.
N° DESTINATION DEPART
7 Valbon 10MN
5 Bourneuil 10MN
10 Canillan 10 MN
3 Vernouilly Au dép
9 Jaille sur Breze 10MN
13 Veison le Beau Au dép
15 Jasqueille 10MN




SCAN RÉTINIEN
1 ALLER-RETOUR 30KM EN HYDRO-TRAIN: - 9 POINTS SUR VOTRE FORFAIT MOBILITÉ
TRAJET VERT: + 1POINT SUR VOTRE FORFAIT MOBILITÉ
IL VOUS RESTE 41 POINTS SUR VOTRE FORFAIT MOBILITÉ.


HYDRO TRAIN


TU POURRAS ME RÉCUPÉRER UN PANIER BIO EN ARRIVANT À LA GARE, MA PUCE?
BIEN SÛR PAPY. JE COUPE, JE TE REPRENDS À MON ARRIVÉE.



Avec le soutien de

ADEME
AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

DIRECTRICE DE LA PUBLICATION : Brigitte Bariol-Mathais, Déléguée Générale de la Fnau

PILOTAGE ÉDITORIAL : Zoé Chaloin (Fnau), arine Hurel (Fnau), Brigitte Bariol-Mathais (Fnau)

COORDINATION DE LA DÉMARCHE : Christelle Bortoloni (Ademe), Zoé Chaloin (Fnau), Jilliane Pollak (Fnau), Vincent Tinet (AGAM)

CONTRIBUTEUR.ICES : Jérémie Almosni (Ademe), Guillaume Arsac (Epures), Louise Baixe (A'urba), Bruno Balmot (AUAT), Jessica Berlet (Adeus), Pacôme Bertrand (ANPP), Zoé Chaloin (Fnau), Etienne Chaufour (France urbaine), Barbara Christian (Cerema), Romain Cipolla (Gart), Agnès Descamps (Aduga), Valérie Diaz (A'urba), Clément Dreveton (AURG), Stéphane Dreyer (AURM), Guillaume Dubrulle (AGUR), Florent Gallet (AUSB), Stephane Godefroy (Agape), Olivier Godin (SDEA), Sébastien Grandjean (Audap), Benjamin Grebot (Adeupa), Severine Grould (Audiar), Sophie Haddak-Bayce (A'urba), Ingrid Hautefeuille (AURAV), Michel Heinrich (Fédération des SCoT), David Herrgott (Région de France), Gabriel Jourdan (AURG), Sylvie Lartigue (Agam), François Lefebvre (Fnau), Bertrand Macé (AdCF), Joris Marrel (Cerema), Corentin Le Martelot (Adeupa), Cécile Mezger (Audat-var), Céline Mouvet (MTE), Jean-Marc Offner (A'urba), François Péron (A'urba), Marie Pouponneau (Ademe), Benjamin Puccio (Urbalyon), Nicolas Pujos (Région de France), Olivier Richard (APUR), Dominique Riou (Institut Paris Région), Naji Rizk (SNCF Réseau), Thomas Rousseau (Urbalyon), Eugène Ruckebush (AUD Saint-Omer), Olivier Schampion (ATU), Fabien Soria (Aguram), Vincent Tinet (Agam), Frédéric Toupin (AUAT)

CRÉDIT PHOTOGRAPHIQUE DE LA COUVERTURE : Cours des Cinquante otages, Nantes (Fnau) – **GRAPHISME :** Héloïse Tissot – **IMPRESSION :** Imprimé avec des encres végétales par l'Imprimerie de la Centrale Lens, 62302 Lens, janvier 2021 – **ISSN :** 1295-5760

Document téléchargeable sur www.fnau.org

FÉDÉRATION NATIONALE DES AGENCES D'URBANISME

22, RUE JOUBERT – 75009 PARIS – FRANCE
01 45 49 32 50 – FNAU@FNAU.ORG – WWW.FNAU.ORG