

Traits d'agences

L'actualité des agences d'urbanisme

Supplément au n° 86 de **traits urbains**, le magazine opérationnel des acteurs de développement et du renouvellement urbains (ne peut être vendu séparément).

NOUVELLES MOBILITÉS

PORTRAITS

Florence Gall-Sorrentino,
révélatrice de connaissances
et de compétences

Patrice Vergriete,
de l'agence à l'écharpe



29

HIVER 2016 - 2017



Nouvelles mobilités, alter-mobilités, proxi-mobilités, mobilités partagées, mobilités augmentées, mobilités virtuelles... les mobilités évoluent à toute vitesse sous l'effet conjugué de l'évolution des modes de vie, des enjeux écologiques, énergétiques et climatiques, des contraintes budgétaires et de la révolution numérique qui offre de nouveaux usages et bouleverse les modèles économiques.

Les modes de transport sont réinterrogés. La voiture fait un grand retour dans les projets de mobilité : voiture partagée, voiture temporaire, mais aussi voiture autonome devenue objet de multiples expérimentations et prospectives... Brest installe le premier téléphérique urbain français, un transport de montagne réinterprété en transport collectif économique dans les villes latino-américaines et qui s'affirme comme nouvelle offre originale et compétitive dans les systèmes de transport urbain. Saint-Etienne travaille sur des « stations augmentées » porteuses de services. On s'emploie à massifier le vélo et on redécouvre que la marche à pied est un mode de transport à inscrire dans une chaîne d'inter-modalité et comme meilleur outil d'appropriation de l'espace public.

Les frontières entre transports publics et privés, motorisés ou non, sont devenues floues et l'ensemble forme un système en interaction. Nous sommes rentrés dans une logique d'optimisation des mobilités tant du point de vue de l'individu-usager-acteur que de celui des collectivités autorités organisatrices d'une mobilité durable ou de celui des entreprises. Le partage numérique des données permet le partage des mobilités en optimisant les parcours, les infrastructures, les véhicules collectifs ou individuels. Nous sommes entrés dans l'ère de l'info-mobilité.

Innovation technologique et optimisation digitale, s'ils en sont des ingrédients, ne font pas seuls la ville de la mobilité intelligente. Les démarches d'agences d'urbanisme présentées dans ce numéro, comme les rencontres citoyennes de la mobilité à Clermont-Ferrand ou Saint-Omer ou la chaîne de mobilité flexible à Paris, montrent tout l'enjeu de la compréhension des pratiques, de la connaissance partagée, de la co-construction entre les acteurs de solutions adaptées aux différents contextes. La mobilité est affaire d'intelligence collective.

Jean Rottner, Président de la FNAU, Maire de Mulhouse

Traits d'agences

HIVER 2016 – 2017

BRÈVES D'AGENCES PUBLICATIONS **3 5**

DOSSIER NOUVELLES MOBILITÉS **7**

- ▶ Point de vue de Jean-Marc Offner **8**
- ▶ Nouvelles mobilités : les Brestois s'envoient en l'air **9**
- ▶ Bordeaux : Mobilité piétonne universelle, un complément des transports en commun **10**
- ▶ Rennes : Le vélo comme expérience urbaine **11**
- ▶ Paris : Vélib' métropolitain **12**
- ▶ Saint-Etienne : Le tramway peut-il être encore porteur d'innovation ? **12**
- ▶ Clermont-Ferrand : Mobilité autonome, made in Auvergne **13**
- ▶ Saint-Omer : La mobilité du futur selon les habitants d'un territoire rural **14**
- ▶ Clermont-Ferrand : Les rencontres citoyennes de la mobilité **15**
- ▶ Paris : Vers une mobilité urbaine durable et innovante **16**
- ▶ Ile-de-France : Faut-il développer les services de nouvelles mobilités ? **17**
- ▶ Toulouse : Le numérique, vecteur de mobilités, vecteur « d'immobilités » ? **18**
- ▶ Aix-Marseille : Vers une dimension métropolitaine de l'autopartage **19**
- ▶ La mobilité mobilise en grande région grenobloise **20**
- ▶ Reims : Covoiturage, des méthodes innovantes pour appréhender les pratiques **21**
- ▶ Vers un schéma des aires de covoiturage de la région mulhousienne **22**
- ▶ Du péage autoroutier aux nouvelles mobilités : le cas du Péage Nord de Perpignan **23**
- ▶ Le PDIE, solution innovante pour faciliter les déplacements sur le Technopôle Nancy-Brabois **24**
- ▶ Besançon : la résistance au changement, quid de l'habitude ? **25**
- ▶ 37^e Rencontre de la FNAU : Nouveaux territoires, nouvelles mobilités **25**

PORTRAITS

- ▶ Florence Gall-Sorrentino **26**
- ▶ Patrice Vergriete **27**

TRAITS D'AGENCES actualité des agences d'urbanisme, supplément au numéro 86 de Traits urbains, le magazine opérationnel des acteurs du développement et du renouvellement urbains (ne peut être vendu séparément) - Editeur : Innovapresse - 5 rue Saulnier - 75009 Paris - Tél. : 01 48 24 08 97 - Fax : 01 42 47 00 76 - www.innovapresse.com - RCS Paris B 329 255 566 - ISSN : 1776-9604 - Commission paritaire : 0218 T 87608 - Directeur de la publication : Gaël Chervet - Traits d'agences est réalisé en partenariat avec la Fédération nationale des agences d'urbanisme : 22 rue Joubert, 75009 Paris - Tél. 33 (0)1 45 49 32 50 - www.fnau.org - Comité éditorial : Brigitte Bariol-Mathais, Florence Gall-Sorrentino (FNAU), Florent Gallet (AUSB), Dominique Riou (IAU IdF), Olivier Schampion (ATU) et Marie-Christine Vatov (Groupe Innovapresse). Ont participé à ce numéro : Bruno Balmot (aua/T), Nicolas Bauer (aduan), Frédéric Bossard (Epures), André-Marie Bourlon (APUR), Henri Briche (agur), Sylvie Bugueret (aua/T), Louise Chasset (AURCA), Isabelle Collet (Agam), Vanessa Delevoeye (Agur), Jean-Michel Demard (Clermont Métropole), Valérie Diaz (a'urba), Stéphane Dreyer (AURM), Louis-Laurent Dupont (Agam), Juliette Duszynski (AURH), Alix Gay (AURH), Liza Gayral (AgAM), Antonio Gonzalez Alvarez (a'urba), Elie Guitton (Aduan), Florence Hanappe (APUR), Hélène Joinet (IAU IdF), Gabriel Jourdan (AURG), Eric Le Breton (université de Rennes 2), Bruno Le Corre (Audiar), Cora Longo (AURCA), Marianne Malez (Fnau), Philippe Mazeas (ADEUPa), Jean-Marc Offner (a'urba), Frédérique Predali (IAU IdF), Anne Quantin Pottecher (AURG), Cécile Rasselet (A'URBA), Sébastien Reilles (Clermont Métropole), Eugénie Ruckebusch (AUDRSO), Guillaume Stern (AUDRR), Catherine Trébaol (AUSB), Bertrand Verfaillie (Groupe Innovapresse). - Conception graphique : Laëtitia Loas-Orsel - Directeur artistique : Maxime Buot - Maquette : Maxime Buot - Abonnement annuel à Traits urbains : 119 € TTC (7 numéros) - 19 € le numéro, 25 € le hors série - TVA : 2,1% - Renseignements et abonnement : abonnement@innovapresse.com - Imprimeur : Chirat - Dépôt légal : à parution. En couverture : © Dominique Leroux / Brest Métropole.

FNAU**Manifeste de Bayonne – les agences d'urbanisme de demain**

© AUDAP

Jean Rottner, Emmanuelle Cosse et Jean-René Etchegaray lors de la 37^e Rencontre

A l'occasion de la 37^e Rencontre nationale des agences d'urbanisme organisée par l'agence Atlantique Pyrénées, le réseau des agences d'urbanisme a formalisé un manifeste. Intitulé « Les agences d'urbanisme de demain, agir pour des territoire en bonne intelligence », il donne à voir, dix ans après leur premier manifeste adopté à Grenoble, comment les agences conduisent le changement pour accompagner et anticiper les mutations territoriales.

Cultivant leur ADN partenarial, les agences

d'urbanisme évoluent pour accompagner les transitions sociétales et territoriales. Les élus et professionnels des agences veulent ainsi, plus que jamais, affirmer que les agences d'urbanisme en réseau sont une chance pour favoriser la coproduction et les alliances territoriales et pour mettre les individus en capacité d'être créateurs de ville. Les agences prennent de nouvelles formes, élargissent leur partenariat et défrichent de nouveaux métiers pour contribuer à construire le « bien commun territorial ». C'est ce qu'a salué Emmanuelle Cosse, ministre du Logement et de l'habitat durable, à l'issue de la 37^e Rencontre, soulignant la qualité de l'action et l'inventivité des agences d'urbanisme, outil d'ingénierie adapté aux territoires. ■ manifeste disponible sur www.fnau.org

CLUB HABITAT / ILE-DE-FRANCE**Audition de la FNAU sur le projet de loi Egalité et citoyenneté**

Les débats parlementaires sur le projet de loi égalité et citoyenneté ont débuté en juin 2016. Dans ce cadre, Philippe Bies, rapporteur thématique sur le titre II relatif au logement, a souhaité auditionner la FNAU, représentée pour l'occasion par son club Habitat et l'IAU Île-de-France.

Le volet habitat du projet de loi s'inscrit dans une logique d'approfondissement de la loi Alur et intègre les effets de la refonte de la carte intercommunale. La mixité sociale dans et hors des quartiers de la politique de la ville constitue un de ses fils directeurs. Lors de l'audition, l'essentiel des articles a été discuté en s'appuyant sur les analyses des chargés d'études des agences sollicités en amont. Plusieurs dispositions impacteront d'ailleurs directement leurs missions d'étude et d'aide à la décision, telles les mesures visant à améliorer la qualité des données sur le parc social et son occupation, leur accessibilité et le niveau de restitution géographique. De même, la proposition de renforcer le volet foncier des PLH et de favoriser la mise en place d'observatoires du foncier suscite la pleine adhésion des agences impliquées de longue date dans l'observation foncière. Enfin, pour la FNAU, la fusion d'EPCI et la constitution d'EPCI XXL ne doivent pas enrayer la dynamique des PLU intercommunaux. Le cap à tenir reste celui d'un document unifié, quitte à prévoir des mesures transitoires. ■

CLUB MOBILITES**Le club mobilités à Bordeaux**

© a urba

Le 4 octobre 2016, l'a-urba a accueilli le club mobilités pour une journée de réflexions autour d'une approche renouvelée des grands axes de voirie d'agglomération. Cette rencontre a pu s'appuyer sur la visite de l'exposition en cours « Rodeau territoire de projets » qui propose de poser un œil neuf sur cette infrastructure métropolitaine majeure aujourd'hui pour donner envie d'inventer la rocade de demain.

Les échanges se sont prolongés à partir des travaux en cours sur le réaménagement des boulevards et sur les Grandes Allées Métropolitaines, un concept nouveau visant à assurer à la fois fluidité lente et rapide et à concilier vie riveraine et trafic de transit. Enfin, une boucle à vélo autour des ponts a permis d'apprécier l'ampleur des projets urbains à l'œuvre dans l'hypercentre bordelais : des Bassins à flot et de la récente Cité du Vin aux quartiers Bastide-Niel-Brazza, en passant par l'Opération d'Intérêt National Euratlantique autour de l'arrivée prochaine de la LGV Bordeaux-Paris. ■



© DR

MOUVEMENT

Catherine Trébaol – Sud Bourgogne

Catherine Trébaol, architecte DPLG et urbaniste OPQU, dirige l'agence Sud Bourgogne depuis le 16 août 2016. Créée en 2012 par la Communauté urbaine Creusot Montceau-les-Mines, le Grand Chalon, la Communauté de communes Sud Côte Chalonnaise, le Département de la Saône-et-Loire et la Région Bourgogne, l'AUSB a étendu son périmètre en accueillant en 2016 la Communauté de communes du Grand Autunois Morvan. C'est donc au sein d'un territoire multipolaire de petites villes en forte demande d'accompagnement en matière d'ingénierie qu'elle poursuit son parcours. De 2011 à 2016, elle dirigeait l'Agence d'urbanisme de l'agglomération orléanaise après avoir été successivement directrice du Pôle aménagement de la Communauté d'agglomération du Beauvaisis et architecte libérale. « Ici, nous tissons des liens entre des territoires forts différents, en nous penchant sur des questions propices au développement comme la silver économie, l'attractivité des villes moyennes, mais aussi les besoins en équipements de santé. L'Ausb assure donc un service de proximité tout en étant un outil de veille et de prospective ». ■

FNAU/MARSEILLE

Lancement d'une démarche « mutualisation et numérique »

Le numérique est devenu un enjeu majeur pour les territoires et leurs outils d'ingénierie. La transformation digitale se développe dans la plupart des métiers de l'urbanisme : observation (bases de données, SIG, tableaux de bord), planification/projet urbain (modélisations, 3D), partenariat (modes collaboratifs), représentations (datavisualisation), communication (sites Web, réseaux sociaux), etc. Dans un contexte de rationalisation budgétaire, seule la mutualisation des ressources des agences leur permettra de rester dans la course pour adapter leurs métiers. C'est dans cette logique qu'une démarche de mutualisation numérique vient d'être engagée par la FNAU. Elle vise à mutualiser entre agences les données, outils, applications métiers, compétences et expertises numériques. Cette démarche s'attachera à produire des résultats concrets à court terme, à porter sur les cœurs de métiers des agences. Elle s'appuie sur une quinzaine d'agences volontaires qui participent au groupe « Mutualisation Numérique ». ■



DUNKERQUE

Bus gratuit : lancement d'une évaluation

Un an après la mise en place de la gratuité des bus le week-end, l'agence d'urbanisme et de développement de la région Flandres Dunkerque (AGUR) a lancé, avec l'appui de la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD), l'évaluation des premiers effets de cette mesure sur les habitudes de mobilité et le ressenti des habitants de l'agglomération. Afin de mener à bien cette mission, un partenariat de sept mois a été conclu avec le bureau d'étude Ville Innovation et Gestion des Savoirs (VIGS) qui a mis à disposition un jeune chercheur en résidence, pendant toute la durée de l'étude, à l'AGUR. Il y développe une enquête qualitative en recueillant, par le biais d'entretiens et d'observations, les témoignages des usagers, des chauffeurs de bus et des personnes impactées de près ou de loin par la gratuité. Cette analyse constitue aussi la première pierre posée en vue d'une analyse plus approfondie des effets de la gratuité totale du réseau toute la semaine, prévue pour 2018. Document de prospective, le rapport issu de cette enquête servira de guide pour la collectivité. Il représente aussi l'occasion de faire de Dunkerque un laboratoire de la gratuité : aucune étude scientifique rigoureuse n'a en effet été menée sur les territoires ayant opté pour la gratuité de leurs transports en commun. ■

CLUB TERRITOIRES MARITIMES ET PORTUAIRES

Le port du futur au service de la cité du futur

Les Assises du Port du Futur se sont déroulées les 20 et 21 septembre dernier à Paris et ont réuni 170 personnes. L'événement propose de réfléchir à l'avenir des ports français et de promouvoir la recherche et l'innovation dans le domaine portuaire. Pour la première fois, une session ville-port était programmée. Le club Territoires maritimes et portuaires de la FNAU, animé par l'AURH (Le Havre) et l'AUDELOR (Lorient), a été invité à construire cette session d'une demi-journée intitulée « Le port du futur au service de la cité du futur ». La parole a été donnée à des acteurs sensibilisés aux enjeux des territoires urbano-portuaires qui cristallisent les échanges, les cohabitations, les changements de cultures, les expérimentations, les ré-enchantements. Elle a, par des visions complémentaires d'architectes, d'artistes, d'urbanistes, de géographes, d'autorités portuaires, abordé des exemples français et étrangers permettant de comprendre comment port et ville font territoire : en maîtrisant les flux, en cohabitant, en étant des lieux d'attractivité, d'innovation et de création, en sachant s'adapter, se réinventant et rebondissant face aux crises... L'événement est organisé par le Cerema pour le compte du ministère de l'Écologie et du Développement durable avec l'appui de l'Union des Ports de France, les Pôles Mer, les pôles de compétitivité Nov@log et I-Trans, ainsi qu'avec le Cluster maritime français. En savoir plus : <http://www.eau-mer-fleuves.cerema.fr/retour-sur-les-6emes-assises-du-port-du-futur-r402.html> ■

ATLAS DE L'ESPACE MÉTROPOLITAIN DE BORDEAUX

Bordeaux



Avec quels territoires Bordeaux et sa région entretiennent-elles des relations ? L'atlas de l'espace métropolitain de

Bordeaux répond à cette question cruciale dans un monde de réseaux et de mobilités. La métropolisation des géographes et des économistes dessine des systèmes territoriaux aux multiples échelles, des échanges et des interdépendances. Elle souligne le développement d'une économie relationnelle, marquée par l'innovation, où les métropoles sont à la fois incubateurs et commutateurs. Un tel atlas bouscule les codes du genre. Les flèches remplacent les limites, les flux s'ajoutent aux stocks, les périmètres institutionnels s'estompent au profit de géométries variables. La carte perd en efficacité synthétique ce qu'elle gagne en capacité de représentation de la complexité du monde. ■

→ Disponible sur mollat.com

AGENCES D'URBANISME ET STRATÉGIES TERRITORIALES EN RELAIS DES POLITIQUES DE L'ÉTAT

FNAU



L'État soutient les agences d'urbanisme depuis leur origine et accompagne la FNAU dans sa stratégie de développement pour un meilleur maillage du territoire français et d'ouverture européenne et

internationale du réseau des agences d'urbanisme. Cette publication met en valeur les partenariats existants entre agences d'urbanisme et services de l'État en s'appuyant sur une enquête qualitative menée en 2015 auprès des services déconcentrés de l'État et des agences d'urbanisme. Ce dossier FNAU n°39, a été réalisé en partenariat avec la DGALN du ministère du Logement et de l'Habitat durable. ■

→ www.fnau.org/fr/publication/agences-durbanisme-et-strategies-territoriales-en-relais-des-politiques-de-letat

LA MÉTROPOLÉ LITTORALE – BÂTIR UN PROJET DE TERRITOIRE AUTOUR DU LITTORAL

Marseille



Forte de 255 kilomètres de côtes, la Métropole Aix-Marseille-Provence est baignée par les eaux de la mer Méditerranée et possède l'une des

plus vastes lagunes d'Europe : l'étang de Berre. Plus qu'une simple zone de contact entre la terre et la mer, le littoral est le lieu de nombreuses inter-relations aux enjeux écologiques, économiques et sociaux majeurs ainsi qu'un élément fondateur de l'attractivité de la Métropole. L'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (Agam) a souhaité donner un éclairage sur les spécificités et les enjeux croisés que recouvre le littoral d'Aix-Marseille-Provence avec une publication pédagogique largement illustrée, et contribuer ainsi à faire du littoral un élément central du projet métropolitain. ■

→ www.agam.org/fr/publications/car-nets-de-lagam.html

ATELIER PROJET URBAIN & PAYSAGE À SAINT-PIERRE

Club projet urbain et paysage



L'atelier 2016 du Club projet urbain et paysage de la FNAU s'est déroulé à Saint-Pierre, en Martinique, ville détruite par l'explosion de la Montagne Pelée au début du 20^e siècle, et qui,

reconstruite depuis, se réinvente un avenir. Ce furent cinq jours d'échanges et d'élaboration d'un projet de territoire multi-scalaire, avec une dizaine d'experts des agences, en association avec des professionnels locaux de la ville, du Parc naturel régional de Martinique, de la DEAL et d'architectes libéraux.

Cette publication rassemble les éléments présentés aux élus locaux, proposant une lecture subtile des enjeux du territoire piérotin, des orientations urbaines, des propositions ainsi qu'une approche pragmatique et sensible du patrimoine, qui pourra nourrir les réflexions des acteurs martiniquais. ■

→ <http://www.fnau.org/fr/publication/atelier-projet-urbain-et-paysage-de-saint-pierre>

TERRITOIRES SOUMIS À RISQUES : RÉSILIENCES ET OPPORTUNITÉS

Toulouse



Dans l'objectif de mieux appréhender l'intégration de la gestion des risques en matière d'aménagement du territoire, l'aua/T a sollicité des étudiants de Sciences Po Toulouse pour comparer six territoires - Dunkerque, Lyon, Nîmes, Rotterdam, Strasbourg, Toulouse - dans leur

approche des risques naturels et technologiques majeurs. Trois problématiques ont structuré l'analyse : la ville peut-elle accepter d'être soumise à un ou des risques majeurs, accepter sa vulnérabilité et celle de sa population ? Comment intégrer la politique de gestion des risques en aménagement du territoire pour une meilleure adaptation, notamment au changement climatique ? En quoi la synergie des politiques publiques est-elle favorable au territoire, notamment à l'amélioration de sa résilience ? ■

→ A télécharger sur le site de l'aua/T

LOGEMENT ABORDABLE, LES ENJEUX DU BAIL RÉEL IMMOBILIER

FNAU



Permettre des parcours résidentiels fluides et un logement abordable pour tous est une préoccupation croissante des élus et des acteurs de l'habitat. Elle fait écho au constat

d'un marché immobilier, et particulièrement celui de la production nouvelle de logements, qui reste inaccessible à une grande partie des ménages. Privilégier l'usage plutôt que la propriété est un modèle qui se diffuse pour les services, la voiture. Pourquoi ne pas explorer cette voie pour le logement et le foncier ? Ce nouveau dossier FNAU n° 40, réalisé en partenariat avec l'Institut du développement durable et des relations internationales de Sciences Po IDDRI et la Caisse des Dépôts, illustre la mise en œuvre locale des nouveaux dispositifs incitatifs pour permettre un accès facilité au logement abordable. ■

→ www.fnau.org/fr/publication/logement-abordable-les-enjeux-du-bail-reel-immobilier

Les agences d'urbanisme et le nouvel agenda urbain mondial

[Par **Marianne Malez**, chargée de mission, FNAU]

L'Équateur a accueilli 50 000 personnes du 17 au 20 octobre, à l'occasion de la Conférence Habitat III, organisée par ONU Habitat tous les vingt ans. Quito a été la scène de toutes les réflexions pour définir le nouvel agenda urbain : un agenda voulu comme celui de la reconnaissance de la question climatique, de la place des femmes et d'une vraie politique concernant le continuum urbain-rural.

Quatre jours entre plénières, ateliers et formations où la FNAU, l'IAU ÎdF et l'Apur ont été très mobilisés pour présenter les travaux des agences d'urbanisme françaises. Invités à s'exprimer à l'occasion d'événements organisés par le ministère de l'Environnement, de l'énergie et de la mer, l'ONU et l'Unesco entre autres, les études et spécificités des agences ont pu être présentées assez longuement. Par ailleurs, le portage politique était assuré par Jean Rottner, maire de Mulhouse et président de la FNAU, Patrice Vergriete, maire de Dunkerque, et Claude Raynal, sénateur de la Haute-Garonne, accompagnés par Damien Carême, maire de Grande-Synthe. Chacun avait été invité à venir parler des agences d'urbanisme autour de thèmes présents dans le réseau : planification et changement climatique, mobilités, participation citoyenne ou finances locales.



© FNAU

cette initiative se veut être un outil pour la mise en œuvre du nouvel agenda urbain. Outre la valorisation des travaux des agences dans le monde, ce réseau permettra de favoriser les échanges bilatéraux entre réseaux, d'avoir une action de lobbying plus forte - et ainsi un accès à des financements européens et internationaux facilité - et enfin, de développer les agences urbaines.

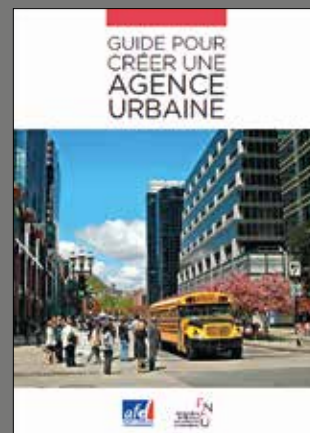
de développer les agences urbaines.

Quelle mise en œuvre ?

Toute la question autour de ce nouvel agenda urbain demeure celle de la mise en œuvre. Le texte du nouvel agenda présente la planification comme un des deux piliers (avec la mise en place d'une gouvernance urbaine) de la réalisation concrète du Programme pour les villes. Habitat III aura été l'occasion pour la FNAU, accompagnée du réseau des agences d'urbanisme marocaines (MAJAL) et de celui des agences mexicaines (AMIMP), de lancer un réseau mondial des réseaux d'agences d'urbanisme : MTPA - Metropolitan and Territorial Planning Agencies network. Présentée et portée politiquement par Emmanuelle Cosse, ministre du Logement et de l'habitat durable et cheffe de la délégation française et européenne,

Un guide pour présenter les agences d'urbanisme

En partenariat avec l'Agence française de développement, la FNAU a publié un guide pour créer une agence urbaine dans les pays en développement. Autour d'exemples d'agences à l'étranger, des réseaux existants mais aussi des projets notamment de l'IAU ÎdF, de l'Apur et de l'agence de Lyon, l'outil partenarial que sont les agences est présenté comme un des instruments permettant un développement urbain durable, adapté aux réalités locales. Plusieurs pages méthodologiques détaillent les écueils et les conditions de réussite pour créer une agence urbaine. Présenté à Habitat III, ce guide a reçu un accueil très favorable et a permis de valoriser les agences, à la fois comme un outil de diagnostic, d'aide à la décision, mais aussi comme un des instruments indispensables à la mise en œuvre de l'agenda urbain défini à Quito. ■



© FNAU

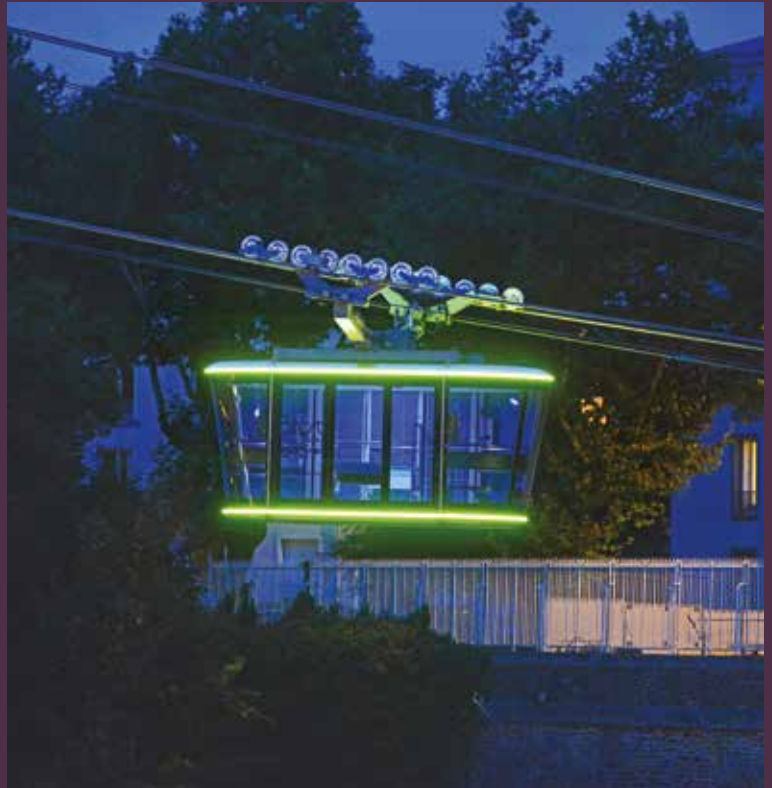
NOUVELLES MOBILITÉS

Pour faire face à la demande grandissante de mobilité, nos territoires se sont développés dans une logique quasi-exclusive de réseaux : routes et transports en commun, puis plus récemment voies cyclables et piétonnes. Or, depuis quelques années déjà, nous sommes entrés dans un contexte où des contraintes de tous ordres pèsent de manière croissante sur les systèmes de transport : contrainte sur les ressources à l'investissement, difficiles équilibres budgétaires, vieillissement des infrastructures, demande structurellement en hausse. Dans ce contexte, d'autres exigences, sociales et environnementales, deviennent parfois difficiles à concilier : besoin de vitesse, mobilité H24, inacceptation des congestions, lutte contre les pollutions.

Il faut rechercher de nouvelles recettes, penser la mobilité dans sa globalité et non plus uniquement en termes de « tuyaux » ou de « mode ».

Le concept de « nouvelles mobilités » ne doit ainsi pas être pris au sens restreint de nouveautés, mais bien au sens d'un focus large sur tous les éléments à l'œuvre, ou émergeant, pouvant impacter la mobilité urbaine, des personnes comme des biens, dans un triptyque regroupant les nouvelles offres de transport (comme le téléphérique urbain brestois ou la mobilité autonome made in Auvergne), les mutations dans les pratiques de déplacement (comme le montre la description des cyclistes rennais d'aujourd'hui par rapport aux cyclistes d'hier ou encore le tramway porteur d'innovation à Saint-Etienne) et les évolutions des contextes sociétaux et urbains (la mobilité du futur de Saint-Omer ou « la mobilité numérique » de Toulouse).

Ce numéro de Traits d'Agences sur les nouvelles mobilités est ainsi l'occasion de faire un état des lieux des émergences de tout ordre, ainsi que des outils qui favorisent leur développement, dont très certainement, au premier plan, les agences d'urbanisme.



POINT DE VUE

L'avenir des nouvelles mobilités

[Par **Jean-Marc Offner**, Directeur général de l'agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine]

La métropole de Lille a récemment décidé d'expérimenter un « éco-bonus mobilité », sorte de péage inversé consistant à donner de l'argent aux automobilistes qui acceptent de faire leur trajet domicile-travail hors des heures de pointe, afin de désengorger les autoroutes d'accès. Le système fonctionne à Rotterdam, où il donne toute satisfaction. La vraie révolution des « nouvelles mobilités » ne serait-elle pas là ? Oser s'intéresser à la voiture sans pour autant apparaître comme un anti-écolo primaire. Autrement dit, en finir avec la doctrine du transfert modal qui confisque nos politiques de déplacements urbains depuis près d'un demi-siècle (la réduction du trafic automobile par le seul développement des transports collectifs en site propre) ; utiliser des outils de régulation de la demande de transport, à la place ou en complément des actions sur l'offre ; intégrer dans les projets de mobilité la gestion des temporalités.

Tendances globales pour scénarios locaux

Les prospectives de la mobilité privilégient trois scénarios : l'hyper-mobilité, poursuite des tendances actuelles, où la vitesse fait gagner de l'espace ; l'alter-mobilité, qui transfère vers des modes de transport plus vertueux que la voiture ou l'avion nos nécessités ou envies de bouger ; la proxi-mobilité, qui contient les distances en jouant sur les agencements territoriaux et les services numériques.

Nos visions du futur doivent en outre considérer trois tendances lourdes : la population, toujours en mouvement, certes vieillissante mais avec des habitudes de « vie mobile » désormais peu réversibles ; la voiture, toujours là (moins chère, moins énergivore) ; des budgets-temps plus toujours constants, parfois en augmentation, valorisation des moments de déplacement aidant (fin du temps « perdu »).

La combinaison de ces éléments dessine des « futuribles » variés pour articuler aspirations individuelles et défis collectifs. L'inventivité locale trouve alors toute sa place dans cet exercice, à condition de ne pas céder à la tentation technocratique : proposer des solutions sans avoir mis en discussion les problèmes.

High-tech et innovations organisationnelles

En matière de transport, l'aveuglement technologique guette le prospectiviste. L'engouement pour la voiture sans chauffeur fait ainsi oublier que le principal défaut de l'automobile est sa consommation abusive d'un espace urbain rare. C'est d'ailleurs pour cela

que la science-fiction aime tant la voiture volante : elle supprime la congestion ! L'avenir de l'automobile sera peut-être, pour certains territoires et certaines utilisations, électrique et autonome. Mais il faudra surtout que la voiture devienne « publique » (régulée dans ses usages) et « collective ». Le numérique y aidera, si les acteurs publics et les employeurs savent coopérer pour mettre en œuvre gouvernances et montages financiers adaptés.

Le talent des concepteurs d'applications numériques permet effectivement d'élargir des marchés ou d'en créer de nouveaux : échanger, partager ou mutualiser informations, stationnements, moyens de transport... au profit de l'optimisation du système de déplacement. Ce n'est pas rien... si les institutions suivent. Sans innovation technologique, on a inventé la Carte orange il y a 40 ans. Mais il faut toujours deux tickets pour passer d'un bus à un métro parisien !

Espaces-temps en débat

Il fut un temps où les trains arrivaient à l'heure. Aujourd'hui, les réseaux sociaux s'activent pour que chacun puisse profiter des renseignements aptes à compenser un manque de fiabilité chronique du réseau ferroviaire. Il fut un temps où la possession d'une bicyclette suffisait à... rouler à deux-roues. Aujourd'hui, pédaler nécessite un dispositif, coûteux, de vélos en libre-service, qui suppose lui-même une application fournissant l'état d'occupation des stations. L'ajustement en temps réel de l'offre et de la demande peut, à la longue, fatiguer. Bien des innovations se contentent d'aménager à la marge les systèmes existants. Tout signal faible ne vaut pas révolution. L'avènement d'un nouveau modèle de mobilité ne peut s'exonérer d'un retour aux fondamentaux du déplacement : l'espace, ses distances et ses surfaces ; le temps, ses durées et ses rythmes. Cela tombe bien, ce sont des sujets d'urbanistes ! ■



Parking Victor Hugo à Bordeaux, œuvre de Jean-François Dosso

**BREST**

Nouvelles mobilités : les Brestois s'envoient en l'air

[Par **Philippe Mazeas**, Pôle études urbaines, ADEUPa Brest-Bretagne]

Après le tramway en 2012, Brest métropole a opté pour un téléphérique urbain. En plein centre-ville, les Brestois se déplacent à partir du mois de novembre 2016 en téléphérique, à 70 mètres du sol. Un trajet de 420 mètres entre les rives de la Penfeld, que les deux cabines d'une capacité individuelle de 60 personnes relie en trois minutes.

Relier les deux rives et élargir le cœur de l'agglomération

Lieu hautement symbolique, l'embouchure du fleuve Penfeld est l'abri naturel où Brest est née. Alors que la Marine Nationale commence à planifier la reconstitution de ses installations, la Penfeld, légitimement identifiée en tant qu'espace majeur de développement, apparaît comme l'un des éléments potentiels de ce renforcement du cœur de ville. L'aménagement du plateau des Capucins concrétise cet élargissement du centre-ville sur l'autre rive, au travers notamment de l'implantation d'équipements métropolitains. Le téléphérique permettra d'accéder depuis le centre-ville aux Capucins, ancien site industriel militaire de l'Arsenal en cours de réhabilitation. Le site s'étend sur 16 hectares et comptera à terme des logements, des commerces, des bureaux, mais aussi un pôle culturel et de loisirs comportant une médiathèque, des cinémas, des commerces et une immense place couverte.

La solution la mieux adaptée

Le projet trouve son origine dans des travaux d'études menés en 2009 par l'agence d'urbanisme sur la recherche d'un nouveau type de lien entre la rive droite de la Penfeld et le centre-ville situé sur la rive gauche. Pour relier ce nouveau quartier au centre-ville, plusieurs hypothèses convoquant des solutions classiques ont été comparées et évaluées. La présence du port militaire impose des contraintes spécifiques. Tout particulièrement celle de préserver le passage des navires à fort tirant d'air-48 m - de la Marine Nationale alors que les rives ne sont qu'à une trentaine de mètres d'altitude. De fait, les ouvrages auraient dû être mobiles. L'option d'un pont routier levant était évaluée entre 40 et

La station du téléphérique côté Capucins



© Dominique Leroux / Brest Métropole

60 millions et celle d'une passerelle piétons et cycles autour de 25 millions d'euros. C'est un élément qui a pesé en faveur du choix du transport par câble, d'un coût de 19,1 millions d'euros. Le financement est partagé entre le versement transport et les subventions publiques territoriales, de l'Etat et de l'Europe.

Une offre globale de déplacement

Pour la première fois en France, ce téléphérique est intégré au réseau de transport public de Brest métropole. Il est accessible avec un titre de transport unique, au prix d'un ticket de bus ou de tramway. Sur la rive gauche, la gare du téléphérique est distante de 70 mètres de la station de tramway Château. De l'autre côté, son insertion dans le bâtiment permet un accès direct aux ateliers des Capucins. D'une capacité de 1200 passagers/heure, par sens, il devrait transporter annuellement 675 000 voyageurs. Il fonctionnera 358 jours par an avec une amplitude horaire de 17 heures. Cette liaison aérienne par câble

va permettre de délester les deux ponts routiers existants, aujourd'hui en limite de capacité, tout en assurant une jonction en ligne droite. L'équipement devrait attirer des visiteurs supplémentaires qui viendront admirer d'en haut le port du Ponant et son exceptionnelle rade.

Une réalisation à la pointe

Techniquement, le système « saut de mouton » est une première mondiale : il consiste dans le croisement des deux cabines à mi-ligne au niveau du pylône central dans le plan vertical. L'avantage de cette solution est que les cabines arrivent sur le même quai, ce qui a permis de bâtir des stations compactes. Au point de départ, dans le bas de la rue de Siam, il surplombe pendant quelques secondes des habitations. Pendant ce court moment, les vitres deviennent automatiquement opaques, le temps pour les cabines de s'éloigner. L'installation a été réalisée par Bouygues Construction et la société suisse d'installations par câble Barthelet. ■

BORDEAUX

Mobilité piétonne universelle : un complément des transports en commun

[Par **Antonio Gonzalez Alvarez**, directeur de l'équipe Dynamiques Territoriales, a'urba]

La marche a souvent été reléguée au dernier rang des priorités dans les politiques de mobilité. Et pourtant c'est un mode de déplacements non seulement intéressant pour l'urbaniste, mais aussi très efficace en complément des réseaux de transports collectifs urbains. La preuve à Bordeaux, où une étude originale identifie tous les itinéraires à pied permettant de gagner du temps par rapport à l'utilisation exclusive du tramway. Le travail pose des éléments de réflexion qui alimenteront la révision du plan piéton de l'agglomération.

Du point de vue de l'urbaniste, la marche est un mode à privilégier. C'est le piéton qui anime la ville, qui rend possible les interactions, les échanges, les rencontres programmées ou inattendues. De plus, en situant le piéton au cœur des réflexions urbaines, la conception de la ville gagne en pertinence et en efficacité, pour imaginer des espaces publics plus conviviaux, pour prévoir la mixité des usages, la place de la nature, ou encore pour intégrer des enjeux de santé publique... Et pourtant, les politiques de mobilité urbaine ont souvent relégué le piéton au dernier rang des priorités, en investissements comme en ingénierie consacrée. Erreur ! Car au-delà des enjeux d'urbanisme, la marche peut être un mode de déplacements très performant, notamment en complément des transports collectifs (TC).

Alliance marche - transports collectifs

L'alliance nécessaire entre politiques de développement des TC et de la marche ne fait plus de doute. C'est principalement à pied que l'on accède aux réseaux de TC, et améliorer la « marchabilité » des alentours des arrêts peut permettre d'accroître considérablement leur attractivité. La Ville de Strasbourg en a conscience ; elle a inscrit dans son plan piéton une originalité : prévoir 1% du budget de toute nouvelle infrastructure de TCSP pour des aménagements piétons dans un rayon de 500 mètres autour des stations.¹

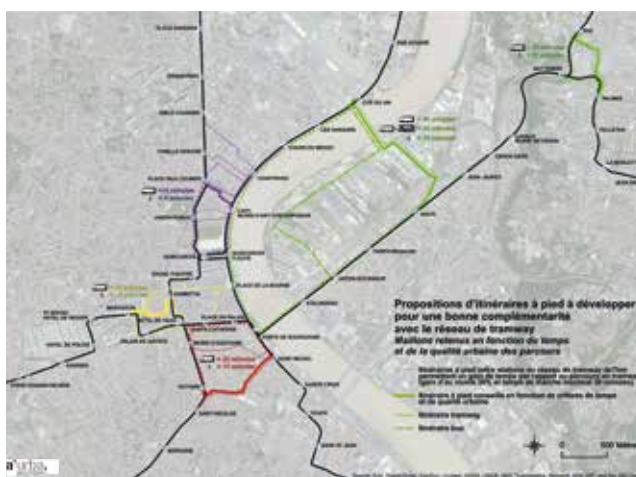
Mais il n'y a pas qu'aux abords des stations que la marche peut être utile aux TC. Entre les arrêts, certains itinéraires

à pied peuvent compléter efficacement le maillage du réseau de transport public tout en permettant de délester des tronçons surchargés aux heures de pointe. Dans cette optique, une expérimentation a été lancée en 2014 à Bordeaux sous l'impulsion du Forum des vies mobiles, pour inciter les usagers des transports urbains à marcher

entre deux stations de l'hypercentre. Les résultats ont été plutôt satisfaisants², de telle sorte qu'une question s'est posée ensuite : si l'on devait généraliser ce type de démarche, quels seraient les itinéraires à promouvoir ?

Un logiciel de calcul des temps de parcours intermodaux

L'étude menée par l'a-urba en 2016 vise à identifier tous les itinéraires à pied permettant de gagner du temps par rapport aux itinéraires en tramway avec des correspondances. Le travail d'analyse systématique de tous les itinéraires a été rendu possible par l'utilisation d'un logiciel spécifique qui permet de calculer les temps des parcours intermodaux (en tenant compte des attentes et des correspondances à partir des horaires réels d'exploitation des lignes). Les itinéraires ont été générés en faisant varier trois critères : le temps de marche accepté, le gain de temps souhaité et le temps d'attente à l'origine. Six cartes ont ainsi été produites. Elles permettent de visualiser le réseau



de tramway maillé par toute une série de « barreaux » piétons qui permettent un gain de temps plus ou moins important sur le déplacement en tramway. Une analyse multicritère a permis ensuite de choisir les itinéraires sur lesquels il semble le plus pertinent de mener une politique globale afin de développer la marche en complément du réseau de tramway. Pour chaque itinéraire ont ainsi été analysés l'accessibilité, la présence d'équipements pour le piéton, l'animation des rez-de-chaussée, la présence d'arbres et de végétation ou le potentiel de réaménagement. L'enjeu est désormais de convaincre la collectivité de choisir, parmi tous, un « itinéraire vitrine » sur lequel expérimenter toute une série d'aménagements innovants pour accompagner la démarche du futur plan piéton de l'agglomération bordelaise. ■

¹. Pour plus de détail sur le plan piéton de Strasbourg voir, Hérain, F., 2012, Strasbourg ou l'exemple d'une politique globale en faveur du piéton, CAMBO n°2, pp. 42-44

². L'expérimentation fut conçue par les urbanistes-payagistes Lucas Delafosse et Stéphane Malek (avec le soutien de Keolis et de l'a-urba). Pour les détails voir le site du Forum des Vies Mobiles : <http://forumvies-mobiles.org/>



RENNES

Le vélo comme expérience urbaine

[Par **Bruno Le Corre**, Audiar, et **Eric Le Breton**, Université de Rennes 2]

Les cyclistes d'aujourd'hui ne ressemblent pas aux cyclistes des années 70-80. La pratique et les motivations ont profondément changé, les matériels et les équipements également. Faire du vélo est une expérience personnelle forte.

Une enquête réalisée par l'audiar auprès de 40 cyclistes à partir d'entretiens et de parcours commentés restitue cette expérience afin qu'elle soit accueillie dans la réflexion en cours à Rennes Métropole sur la révision de la politique en faveur du vélo.

Les pratiques émergentes

Trois types de pratiques émergent.

Le vélo piéton :

c'est le vélo des courtes distances (3 à 4 kilomètres), souvent une pratique d'habitants du centre-ville travaillant dans le centre-ville ou d'habitants de centre-bourg utilisant le vélo pour des activités de proximité. Ils circulent sur les bandes et pistes cyclables, les grandes avenues, les rues piétonnes et les couloirs de bus. Ils sont largement indifférents au code de la route, prennent les sens interdits, glissent au feu rouge... Ils circulent doucement, presque autant sur le vélo qu'à côté. Ils pratiquent le porte à porte. C'est là aussi que l'on trouve les utilisateurs du vélo en libre-service.

Le vélo cabotage :

c'est le vélo des distances moyennes (une dizaine de kilomètres), de ceux dont c'est le mode de transport exclusif. Le vélo est leur « compagnon » dans la vie quotidienne. C'est parmi les caboteurs que l'on trouve les militants du vélo, partisans d'une ville des courtes distances et des moindres nuisances.

Le vélo au long cours :

c'est le vélo des longs trajets sur des déplacements domicile-travail, 20 à 30 kilomètres. Ces cyclistes ont de bons vélos et sont bien équipés. Ils apprécient les itinéraires tranquilles mais n'hésitent pas à prendre place dans le trafic routier dense. Quand ils parlent de leur pratique, ils mettent en avant deux éléments : le côté pratique, peu cher, rapide du vélo, et la dimension du sport, du bien-être, du rapport à la nature... C'est là aussi que l'on trouve les vélos à assistance électrique.

Qu'est ce qui compte pour les cyclistes ?

Un réseau fluide, continu et sûr :

le vélo dessine, dans ses pratiques, un

réseau hybride qui rassemble des routes et des rues, avec parfois des bandes ou pistes dédiées au vélo, des chemins et sentiers, des rues piétonnes et des trottoirs. Les cyclistes apprécient ce réseau composite, à condition d'y mettre maintenant de la cohérence. Ils demandent un réseau offrant de la continuité, de la lisibilité et de la sécurité. Il ne s'agit pas forcément d'un réseau complet de pistes et de bandes, mais le cycliste veut de la fluidité dans sa pratique. Le pire ennemi, c'est la fin de piste ou de bande avec une insertion brutale dans le flux automobile, et parfois l'accident.

Une expérience sensible :

faire du vélo, c'est être au contact des éléments naturels. C'est ressentir le vent et la vitesse, sentir la campagne ou les gaz d'échappement. C'est éprouver le froid, le chaud et l'effort physique. Cette expérience sensorielle est centrale dans la pratique du cycliste. Elle donne lieu à une appropriation forte de l'espace ; c'est sa marque spécifique. Elle prend une dimension particulière dans l'agglomération rennaise, caractérisée par une grande ville centre et des communes qui baignent dans des paysages de campagne.

Un outil facile et immédiat

Le vélo se situe pour le cycliste dans l'immédiateté, l'ici et maintenant. La pratique du vélo est libre. Elle dépend uniquement de soi. « Le métro, le bus, c'est contraint, les horaires, le voisinage, les arrêts. Le vélo, non ». Le vélo est facile d'usage. Il permet le porte-à-porte. Le cycliste fait corps avec son vélo. C'est un outil « convivial », non aliénant.

Ces différentes dimensions sont restituées sous forme de deux cartes narratives, afin de garder la dimension vivante de l'expérience et de la partager largement. ■



Le vélo, la marche... un mode de vie

PARIS

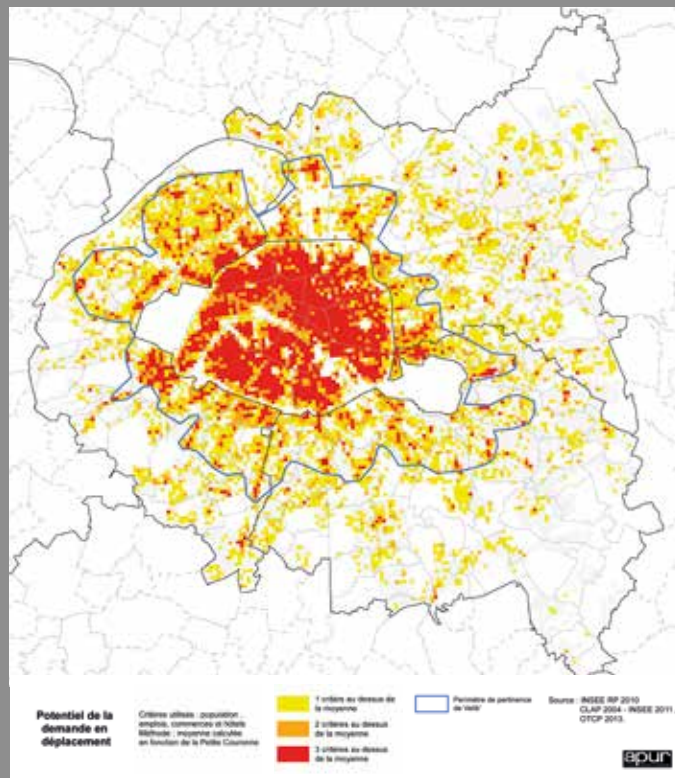
Vélib' métropolitain

[Par **André-Marie Bourlon**, adjoint à la directrice générale, Apur]

Vélib', système de vélos en libre-service, a été inauguré en juillet 2007 à Paris dans le cadre d'un contrat de dix ans entre la Ville de Paris et la société JC Decaux. Il a été étendu en 2009 à 30 communes proches de Paris, dans un périmètre de 1,5 km autour de la capitale, l'ensemble du dispositif correspondant à une offre de 1 238 stations (dont 1 006 dans Paris) pour environ 17 000 vélos disponibles. Le montage du système s'appuie, pour sa partie parisienne, sur un couplage entre le marché de la publicité et Vélib', et pour les 30 communes autour de Paris sur un financement direct de la Ville de Paris. L'implantation des stations a été déterminée en s'appuyant sur une étude de l'Apur de 2006, basée sur une cartographie de la demande de déplacements pour l'ensemble des motifs (domicile, travail, achats, loisirs). Cette étude prenait également en compte le critère du nivellement, fondamental pour l'accessibilité aux stations. Neuf ans plus tard, il a été demandé à l'Apur, à la veille de la relance d'un appel d'offres pour un système de vélos en libre-service, de tirer un bilan du système actuel et de réfléchir à l'opportunité d'un Vélib' métropolitain. Une première étude publiée en décembre 2015 a présenté : un bilan comparant le fonctionnement réel observé en 2014 et 2015 aux hypothèses de demande de déplacements faites en

2006, avec une cartographie actualisée de la demande de déplacements, réalisée à l'échelle de la Métropole ; une vision prospective qui propose un système public de vélos pour la Métropole s'appuyant sur une offre de vélos en libre-service dans les secteurs denses et mixtes qui le justifient, combinée à un système de location longue durée de vélos pour les autres secteurs.

En février 2016 a été créé un Syndicat d'études Vélib' Métropole auquel pouvaient adhérer les communes figurant dans le périmètre d'opportunité déterminé par l'étude de l'Apur, soit 57 communes. En août et septembre 2016, l'Apur a rencontré les 51 communes ayant adhéré à ce syndicat d'études, hors Paris. Une analyse du fonctionnement de chacune des stations existantes pour les communes accueillant aujourd'hui Vélib', ainsi que des propositions d'implantation de stations pour l'ensemble des communes leur ont été présentées. Le même travail a été réalisé pour les communes de Montrouge et de Puteaux, qui sont dans le périmètre actuel Vélib' mais qui n'ont pas souhaité pour le moment adhérer au Syndicat d'études. A la suite de ces échanges, il a finalement été proposé un dispositif global maximal



d'environ 1 600 stations (dont le maintien des 1 006 stations existantes dans Paris), le nombre réel de stations à mettre en œuvre dans chaque commune étant néanmoins conditionné par leur coût de revient.

En parallèle, le Syndicat d'études Vélib' Métropole a lancé un appel d'offres sous forme de dialogue compétitif, qui doit déboucher début 2017 sur le choix d'un nouveau prestataire pour le système métropolitain de vélos en libre-service. Les offres devront inclure une part significative de vélos à assistance électrique. Un autre appel d'offres a été lancé en parallèle pour retenir un prestataire pour un système de location longue durée de vélos. ■

SAINT-ETIENNE

Le tramway peut-il être encore porteur d'innovation ?

[Par **Frédéric Bossard**, directeur, Epures]

Disons-le tout de suite, la réponse est oui. Ce n'est pourtant pas d'une évidence absolue après plus de deux décennies de redéveloppement de ce type d'infrastructures dans les principales agglomérations françaises. Pourtant, un projet de tramway peut

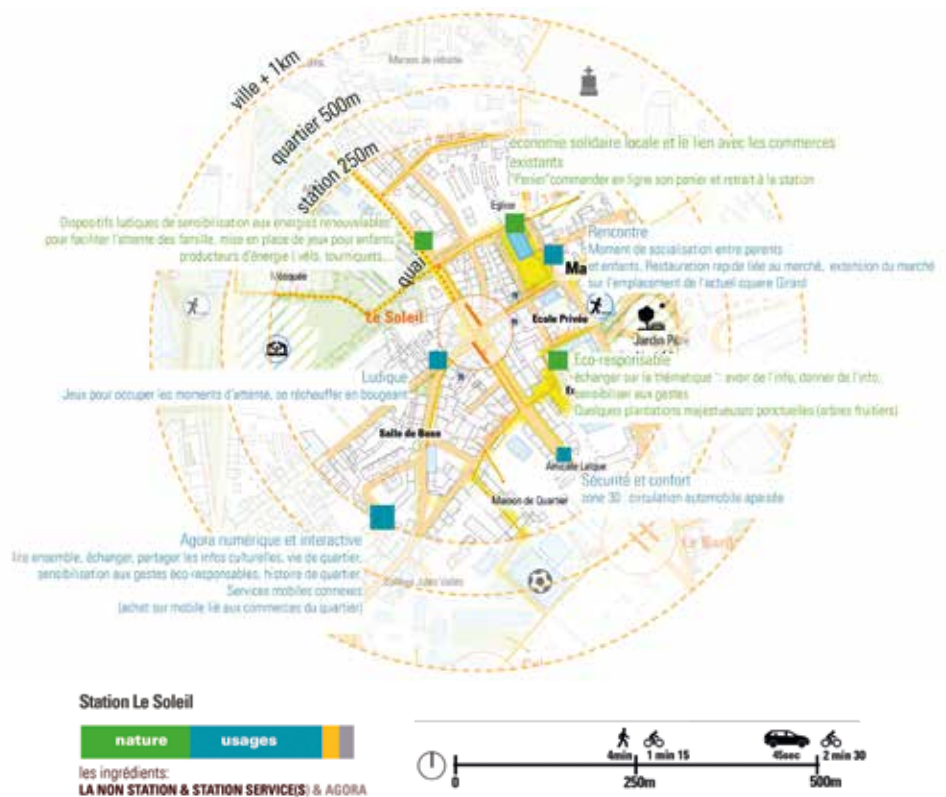
encore être porteur d'innovations, notamment sur la question des usages.

Saint-Etienne est une des très rares villes françaises à n'avoir jamais abandonné le tramway. Le débat sur l'évolution du réseau est un débat local ancien qui a connu quelques vicissitudes. Les élections municipales de 2014 ont donc logiquement

porté ce thème, avec notamment un projet d'extension de la troisième ligne de tramway souhaité par le candidat élu, Gaël Perdriau. Dès son élection, ce dernier concrétise ses intentions avec l'objectif d'une mise en service avant la fin du mandat. Capitale française du design, Saint-Etienne Métropole organise naturellement



le projet en intégrant fortement le design dans le process de conception. Un travail regroupant designers, architectes et anthropologue est lancé en amont afin de fournir un cahier de préconisations que la maîtrise d'œuvre intègre ensuite dans le projet. Ces préconisations portent aussi bien sur la conception même des stations que sur les usages proposés par ces stations ou encore l'organisation des cheminements doux irriguant les quartiers desservis ou reliant le tramway aux équipements de proximité. Il en résulte la création de « stations augmentées » qui offriront, outre l'information usager classique, des informations et services connexes comme des informations locales ou de proximité sur l'offre culturelle, le quartier, les équipements alentours ou encore des services de stationnement de vélos, de livraisons de paniers bio... Démarche design oblige, ces stations feront l'objet d'une expérimentation grandeur réelle via un prototypage à l'échelle 1 lors de la prochaine Biennale internationale du design, début 2017. ■



CLERMONT-FERRAND

Mobilité autonome, made in Auvergne

[Par **Rachid Kander**, directeur, Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole]



© Easy Mile

EasyMile est un véhicule électrique sans chauffeur, pouvant transporter jusqu'à dix personnes, tout en garantissant un haut niveau de sécurité. Projet « auvergnat » par excellence, EasyMile est né d'une réflexion et de partenariats entre les chercheurs de l'Institut Pascal à Clermont Ferrand et l'industriel Automobiles Ligier basé à Vichy.

Comme son nom l'indique, la vocation d'EasyMile est de faciliter les transports sur de courtes distances communément appelées « du dernier kilomètre », tant pour le transport de personnes que pour la logistique.

Pour l'heure, EasyMile n'a vocation à circuler qu'en secteurs « non ouverts à la circulation » : campus universitaires, centres-villes piétonniers, zones de mobilité douce partagée avec voie cyclable, aéroports, parcs d'attractions, parkings, centres hospitaliers, sites industriels...

À l'image d'un « ascenseur horizontal », EasyMile est conçu pour effectuer des trajets courts et prédéfinis, et si nécessaire 24 heures sur 24. Il se dirige automatiquement sur un parcours pour lequel il est programmé, grâce à deux caméras permettant une reconnaissance du trajet et couplées à un système électronique de reconnaissance des formes. Doté d'une sécurité avancée et redondante, tant pour les piétons que pour ses passagers, EasyMile adapte son

comportement et détermine sa vitesse, voire son arrêt total, en fonction de l'environnement qui l'entoure, grâce aux différentes technologies embarquées.

La mise en circulation de ce véhicule autonome nécessite une infrastructure très légère (bornes d'appel, stations, bornes de recharge) permettant une modification aisée du parcours du véhicule tout en limitant considérablement l'investissement initial. Après avoir accompagné une première expérimentation en 2013 sur le site du CHU Estaing, dans le cadre du label EcoCités, l'Agence Clermont Métropole s'implique actuellement aux côtés de la Communauté urbaine et du Syndicat des transports pour la mise en place d'un service EasyMile sur le parc technologique La Pardieu, en interconnexion avec le tramway et la gare SNCF. Une seconde démarche est également menée avec les acteurs de l'aéroport Clermont Auvergne sur des besoins de mobilité autonome liés à l'exploitation et à la logistique. ■

SAINT-OMER

La mobilité du futur selon les habitants d'un territoire rural

[par Eugénie Ruckebusch, chargée d'études Mobilité, AURDSO]

Depuis l'approbation du SCoT, les collectivités du Pays de Saint-Omer, à caractère rural et périurbain notamment, se sont engagées dans le développement des transports en commun, dans la réalisation des aires de covoiturage ou dans le déploiement de l'électromobilité. Après une évaluation en 2014, les élus ont décidé de lancer une concertation avec les habitants visant à contribuer au renouvellement de la stratégie de mobilité par le biais de l'Instance régionale du Débat public promue par le Conseil régional des Hauts-de-France.

Objectifs de la concertation

De novembre 2015 à mars 2016, l'Agence d'urbanisme et de développement Pays de Saint-Omer - Flandre intérieure, accompagnée de Rouge Vif Territoires, a sollicité acteurs locaux et citoyens pour proposer leurs idées afin de faire évoluer leurs déplacements au quotidien. Les dispositifs participatifs déployés ont relevé principalement d'une enquête sur leurs sentiments vis-à-vis des pratiques actuelles, de micro-trottoirs sur leur définition des mobilités, de forums et de mini-débats sur l'échange d'expériences vécues ou envisagées pour amener à la formulation de propositions d'amélioration. Objectifs : décrypter les pratiques de déplacement en identifiant besoins et contraintes qui président aux choix de déplacements, et identifier les leviers les plus adaptés au changement.

Approche du changement de comportement

Si plusieurs entrées dans le débat ont été proposées aux habitants, l'approche par les principaux motifs de déplacement tels que travail, école, loisir et accès aux commerces et services a été privilégiée par ces derniers. Dans une moindre mesure, l'approche temporelle a été abordée, en prenant en compte l'âge, pour évoquer notamment les difficultés rencontrées par les personnes âgées. Même si l'utilisation de la voiture individuelle est prépondérante sur le territoire, la plupart des participants ont déjà utilisé des modes complémentaires ou alternatifs à son usage et souhaitent développer ces pratiques dans leur quotidien. Aussi, dans les conditions favorables au changement, les termes de sécurité, confort, liberté de déplacement, et économies



Un projet au fil du temps

financières sont, sans surprise, revenus régulièrement, mais les notions de respect de l'environnement, de convivialité ou de solidarité ainsi que la santé ont elles aussi été très présentes dans le débat. Les freins évoqués relèvent quant à eux de la faiblesse de l'offre en transports en commun, du temps de trajet - souvent plus important par les modes alternatifs -, du déficit en aménagements sécurisés pour la pratique cycliste et piétonne, mais aussi d'une méconnaissance des solutions existantes et d'un manque de sensibilisation et d'accompagnement au changement.

Propositions d'amélioration

Avec plus de 600 participants, ce sont près de 140 propositions qui ont été formulées, relevant à 45 % d'une amélioration de la qualité de l'offre et des services associés tels que tarification et intermodalité, à 34 % du développement des aménagements physiques visant le confort et la sécurité, et à 21 % d'incitations au changement

de comportement par de l'information et de la pédagogie. Lors des forums citoyens, le covoiturage a été plébiscité pour se rendre à des activités ou des événements, tandis que les modes actifs étaient sollicités pour les activités de proximité. Les augmentations d'usage des transports en commun ont davantage été envisagées pour effectuer des achats et accéder aux loisirs. Certaines solutions formulées portent également sur la réduction des déplacements au travers d'une offre de services de proximité, via des permanences, l'itinérance ou le portage à domicile, ainsi que le développement des services numériques. Si les nouveaux usages de la voiture, en-dehors du covoiturage, ont été peu évoqués dans les démarches collectives, le véhicule électrique est très présent dans l'imaginaire de la mobilité en 2030, ainsi que le désir de véhicules innovants, autonomes, propres et volants, sans oublier la téléportation... ■

Plus d'information : <http://mobilites-pays-sainto.participons.net/>



CLERMONT-FERRAND

Les Rencontres citoyennes de la mobilité

[Par **Jean-Michel Demard**, directeur d'études, et **Sébastien Reilles**, chargé d'études Mobilité, Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole]

Avec la volonté de réaliser une concertation sur le territoire, les Rencontres citoyennes de la mobilité avaient un double objectif concernant les nouvelles pratiques de mobilités durables : sensibiliser les citoyens et recueillir leurs besoins et les freins vécus dans leur quotidien. Cette dynamique a permis de faire émerger les 22 premières solutions de mobilité co-construites qui vont se mettre progressivement en place via la plateforme City Lab.

Une maturation politique progressive

Les Rencontres citoyennes de la mobilité (RCM) sont issues d'une longue maturation politique animée par l'Agence Clermont Métropole depuis 2012 : analyse de l'enquête ménages déplacements (Atlas des pratiques de déplacements) et concertation des institutions sur les enjeux d'une mobilité au service de la mise en œuvre de la ville durable (Livre Blanc des mobilités - 2014). Ce document a été présenté aux nouvelles équipes d'élus afin d'interroger leur niveau d'ambition sur la stratégie de mise en œuvre des nouvelles mobilités sur le territoire. Convaincus du rôle prégnant de l'adhésion citoyenne dans ces changements de pratiques, Clermont Communauté et la ville de Clermont-Ferrand ont ainsi initié une concertation avant de mettre en révision le Plan de déplacements urbains (PDU).

Cinq enjeux et une gouvernance articulée aux différentes échelles

Cinq enjeux ont structuré l'« ADN » de l'ensemble des rencontres :

- « la voiture autrement » ou comment adapter l'usage et rééquilibrer les espaces des différents modes sur nos territoires ;
- « la mobilité alternative » ou comment rendre séduisantes les offres alternatives ;
- « le mix-mobilité » ou l'art de la combinaison fluide des offres multiples de mobilité ;
- « e-mobilité » ou comment faire émerger une communauté d'utilisateurs-acteurs et des nouveaux services en s'appuyant sur le numérique ;
- « mobilité pour tous » ou comment prendre soin de tous les usagers.

Libre comme l'R, une méthode de concertation à trois pétales

Les rencontres, labellisées « Libre comme

l'R » (<http://librecommel-r.fr>), ont été l'occasion d'une concertation à trois niveaux :

- « Citoyenne » avec des modes de concertation et d'animation effervescente innovante au plus proche de l'habitant, là où il vit sa propre mobilité, par la société « What time is it » : quinze points de rencontres dans des hubs de vie (gare, marché, centre commercial, événement sportif, etc..), cinq ateliers en s'appuyant sur des ambassadeurs

locaux (Parc naturel régional des Volcans, Epicentre, etc.).

- « Experte » avec cent acteurs publics et privés impliqués dans les mobilités, répartis en quatre collèges et cinq ateliers d'émergence de pistes d'actions partagées. L'animation de ces ateliers a été réalisée par l'agence d'urbanisme et le SMTC.
- « Opinion » avec dix débats menés par les élus au sein des comités de quartier et/ou d'associations ciblées.

Une dynamique qui va se traduire en actions concrètes

Aujourd'hui, la dynamique engendrée par les Rencontres citoyennes de la mobilité positionne le territoire clermontois comme celui des mobilités durables et intelligentes et comme un véritable territoire laboratoire et d'expérimentation, en mettant l'expertise



d'usage au cœur des processus ; tout comme les différents labels (French Tech Mobility : frenchtech-clermont.com) et les outils (le bivouac.com) qui s'organisent. En novembre 2016, la restitution des RCM a permis de présenter les différentes actions issues de cette concertation (manifeste des mobilités) et ainsi montrer que cette dynamique territoriale se poursuit notamment via :

- « City lab mobilités », plateforme de croisement et d'échanges entre le monde universitaire et éducatif, les usagers et associations, le monde économique et les institutions publiques, qui facilitera l'émergence des solutions de demain,
- AuverMoov (auvermoov.fr) incubateur d'idées et de solutions ciblées sur le transport public urbain. ■

PARIS

Vers une mobilité innovante et durable

[par **Florence Hanappe**, Chef de projet mobilités, Apur]

Par son innovation en matière de données et ses travaux sur l'espace public, l'Atelier parisien d'urbanisme contribue au changement d'approche sur les usages et la mobilité dans la métropole du Grand Paris.

Paris soutient depuis plusieurs années le développement d'une mobilité innovante afin d'améliorer la qualité de l'air et de répondre aux enjeux de déplacements. Les actions dans ce domaine se sont traduites par une offre renforcée en modes non polluants, mais aussi par de nouvelles manières de concevoir l'espace public, d'y développer des usages et des appropriations collectives. C'est ainsi que les systèmes Vélib', Autolib' et les services SVP de véhicules partagés ont été mis en place comme alternatives à la voiture individuelle. Récemment, les scooters électriques Cityscoot ou le développement d'incubateurs dans le cadre du programme Paris&Co ont contribué à l'innovation ouverte et au soutien d'une logistique et de transports plus durables. Demain, le Vélib' métropolitain et les perspectives en matière de covoiturage, de navettes autonomes, de platooning ou de services de transports collectifs à la demande offriront d'autres services complémentaires des transports publics...

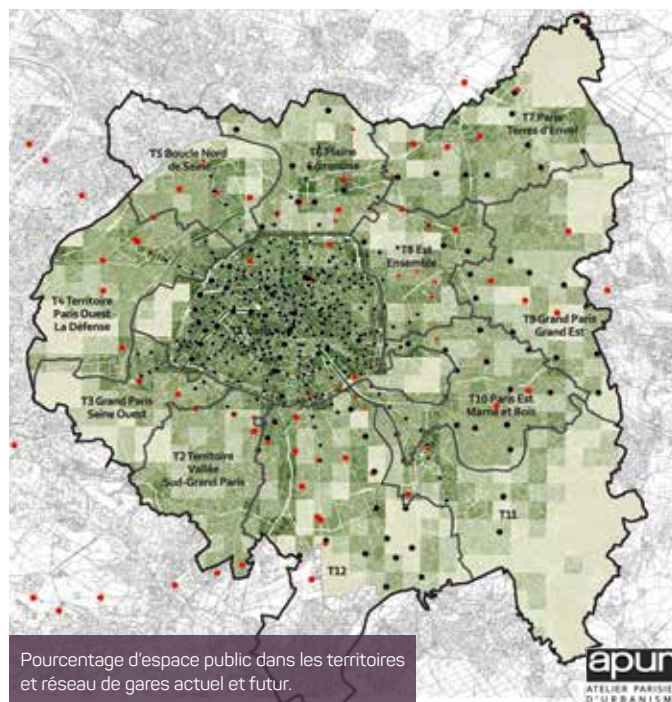
Vers une chaîne de déplacements flexible

Cette mobilité complexe et ramifiée nécessite des partenariats et des échanges toujours plus nombreux entre acteurs publics et privés. Il s'agit d'arriver à mettre en place une chaîne de déplacements multiple et flexible, modulable en temps réel par l'utilisateur, en fonction de ses besoins et de ses envies (perturbations de trafic, conditions météo, disponibilité, agrément du parcours...). Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) travaille ainsi à un portail unique voyageurs, associé à un service de billetterie embarquée. L'application rassemblera sur un seul site l'ensemble des services de mobilité, que ce soit l'offre en parking vélo et parcs-relais, les infos trafic, l'offre de taxis, Autolib', Vélib' ou encore l'indication des

temps de marche. A l'autre bout de cette chaîne de déplacements, l'estimation de la probabilité de trouver un véhicule en partage à destination, ou encore le temps de recherche d'une place de stationnement, forment d'autres outils importants pour l'utilisateur, sur lesquels travaillent déjà les start-up.

Diffusion des connaissances

La généralisation des sites d'open data et l'enrichissement des connaissances forment les pierres angulaires de ces nouvelles politiques de mobilité et d'espace public. Dans ces deux domaines, l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) contribue activement à l'enrichissement et à la diffusion des connaissances sur le territoire métropolitain. En premier lieu par l'innovation en matière de données, pour laquelle l'agence d'urbanisme s'est vue décerner le Prix de l'Excellence Géographique par ESRI SIG en 2015. Depuis 25 ans, les travaux menés à la double échelle, celle de Paris et celle de la Métropole du Grand Paris, ont permis de constituer un socle de données de référence dans un contexte de partenariats institutionnels élargis, avec l'Insee, la DRIEA et l'IAU-Idf notamment. Le portail cartographique Cassini, développé sous Arc GIS, et le site d'open data de l'Apur permettent de visualiser et de diffuser tous ces travaux. Cette richesse des systèmes d'information a



Pourcentage d'espace public dans les territoires et réseau de gares actuel et futur.

permis les études d'implantation et de dimensionnement des stations Vélib' et Autolib' dans Paris, à partir du croisement d'une batterie d'indicateurs tant sociaux et économiques qu'urbains. Ces travaux se poursuivent aujourd'hui à plus grande échelle avec le Vélib' métropolitain. Plus récemment, les études sur la trame viaire d'agglomération et sur l'espace public parisien ont permis de construire, avec les gestionnaires de l'espace public, une plateforme partagée de connaissances. Ces travaux ont abouti à des indicateurs nouveaux, comme la largeur et la pente des rues, leur sollicitation piétonne, l'accessibilité des trottoirs, la thermographie et la couverture végétale des espaces publics. Car le renseignement précis des caractéristiques de l'espace public et de ses usages forme un préalable indispensable pour améliorer la qualité de séjour dans la ville et soutenir une organisation durable de la mobilité, favorable aux piétons et aux vélos. ■



ILE-DE-FRANCE

Faut-il développer les services de nouvelles mobilités ?

[Par **Frédérique Prédali**, chargée d'études Mobilité, IAU Île-de-France]

Avec le déploiement de Vélib' et Autolib', les nombreux VTC et opérateurs d'autopartage, les diverses initiatives de covoiturage, l'Île-de-France paraît en pointe sur les nouvelles mobilités¹. Les collectivités ont-elles intérêt à développer ces nouvelles offres ? Faudrait-il les étendre à tout le territoire régional ? Comment les soutenir ?

L'IAU Île-de-France a, depuis sa création, essayé d'anticiper les besoins de mobilité des Franciliens, en lien avec sa mission première d'élaborer le schéma directeur régional. Aujourd'hui, l'IAU veille sur les tendances à l'œuvre et alerte la région sur les disparités qui se creusent entre les territoires et les habitants ayant ou non accès à un panel de services de mobilité².

Des offres diverses plus ou moins pérennes

Parmi les nouveaux services, certains rencontrent une demande croissante auprès du public, tandis que d'autres peinent à trouver une clientèle. La pérennité des sociétés d'autopartage n'est pas encore assurée, d'autant que l'environnement est très concurrentiel en cœur d'agglomération, ou en périphérie avec la voiture personnelle, omniprésente. Probablement plus proches de la masse critique nécessaire, les offres avec chauffeur, VTC ou covoiturage, semblent connaître plus de succès.

Ces pratiques restent difficiles à mesurer, la dernière enquête sur les déplacements 2010-2011 ne reflétant pas les évolutions récentes. Les nouvelles mobilités répondent encore actuellement à un volume de demande probablement faible à l'échelle des 40 millions de déplacements quotidiens en Ile-de-France. Seule l'offre Vélib', inaugurée en 2007, connaît un indéniable succès de fréquentation, et a contribué au retour du vélo.

Que disent les tendances sur les besoins futurs de mobilité ?

Si l'engouement est réel, les profils de clientèle de ces services sont souvent assez semblables et restreints : jeunes adultes ou d'âge moyen ayant un bon



Des services pour plus de multimodalité.

© Gildéon / Flickr-CC

niveau d'études, confirmant que les plus multimodaux sont les plus agiles et équipés d'un Smartphone. Or ces profils ne sont pas encore assez diversifiés : l'accès à ces services reste à généraliser pour l'ensemble de la population francilienne. Les zones périurbaines continuent de s'urbaniser et d'avoir recours à l'automobile, faute de services adaptés.

Cependant, les nouvelles formes de communication induisent une mutation profonde des modes de vie. Les pratiques d'achat évoluent avec les commandes via Internet. De même, l'organisation du travail change, avec la création de tiers-lieux et la généralisation du télétravail ponctuel dans les grandes entreprises... Le rapport à l'automobile évolue en Ile-de-France, avec moins d'achat et d'usage de la voiture, et des jeunes passant moins le permis de conduire. Ce sont autant de signaux qui appellent à une adaptation des services pour se conformer aux nouvelles demandes. Les décideurs redoutent pourtant d'inciter au développement de ces services étant donné la faiblesse relative du modèle de transport public face aux géants du web. A la crainte

de l'ubérisation s'ajoute celle d'un certain regain du mode routier. Aujourd'hui, l'application des progrès du numérique au domaine de la mobilité est aussi questionnée par le spectre de la perte de contrôle sur les données personnelles et leur monétarisation par des tiers.

Comment favoriser leur essor ?

La complémentarité des nouvelles offres de mobilité avec les transports publics et les modes actifs est à améliorer par une billettique intégrée et une information multimodale, mais aussi par la généralisation de bouquets de services, comprenant du conseil en mobilité, pour toucher tous les publics. Le développement de ces services repose aussi sur une ville plus attractive où la qualité de l'espace public incite aux mobilités actives, conformément aux préconisations du schéma directeur régional. ■

¹. Les nouvelles mobilités sont ainsi définies en référence au recours au numérique, mais reposent sur des pratiques bien connues (autostop, location de voiture ou vélo...).

². voir NR sur l'autopartage <https://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/le-partage-de-vehicules-un-marche-francilien-en-expansion.html>

TOULOUSE

Le numérique : vecteur de mobilités, vecteur « d'immobilités » ?

[par **Bruno Balmot**, chargé de projets déplacements et politiques de mobilités, aua/T]

La mobilité tend à baisser dans les grandes agglomérations françaises, malgré l'apparition de multiples formes de mobilité liées aux outils numériques. Vecteurs de nouvelles mobilités, et si ces outils numériques étaient aussi porteurs de nouvelles « immobilités » ?

Portées par l'avènement des outils numériques, de nouvelles formes de mobilité émergent et trouvent leur place dans le bouquet des offres de transport. Elles visent notamment à optimiser nos déplacements et nos infrastructures, de manière multimodale et partagée. Elles semblent contribuer à répondre à des besoins croissants en déplacements, et à une mobilité devenue une injonction, un capital et un facteur de réalisation de soi.

Pourtant, les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) de plusieurs grandes agglomérations françaises font émerger une tendance récente : la mobilité individuelle (en semaine) est en baisse. A Toulouse, celle-ci est passée de 4,1 à 3,8 déplacements par jour et par personne entre 2004 et 2013, soit une baisse de 8 %. Dans le cadre des analyses menées sur l'EMD avec l'autorité organisatrice des transports urbains de la grande agglomération toulousaine (SMTC-Tisséo), l'aua/T cherche à dégager les déterminants de cette diminution, son caractère choisi ou subi et sa possible durabilité. Parmi le faisceau de présomptions apparaissent des pistes structurelles et conjoncturelles.

Effets de la crise et du vieillissement

L'effet « crise économique » fait partie de ces pistes, d'autant plus que les jeunes de 18 à 24 ans et les chômeurs sont particulièrement touchés (respectivement -15 % et -18 % de déplacements par personne par jour). Il apparaît, de plus, que la diminution concerne une part non négligeable de déplacements aux motifs « non obligés ».

Le vieillissement de la population apparaît également comme une hypothèse. Sur l'agglomération toulousaine, la part des seniors est passée de 12 % à 15 % entre

2004 et 2013. Cette classe d'âge moins mobile participe à la baisse de mobilité constatée. Il est cependant difficile de percevoir la durabilité de cette tendance : si le vieillissement de la population constitue une évolution structurelle, l'évolution de la mobilité des seniors est moins lisible. Seront-ils plus mobiles, dans une société leur offrant

davantage de services et d'autonomie ? Du côté des actifs et étudiants, une diminution du nombre de retours au domicile la journée (en semaine) explique une baisse de mobilité. La pause méridienne, notamment, est de moins en moins génératrice de déplacements.

La congestion et l'allongement progressif des distances de déplacements peuvent également expliquer la baisse de la mobilité. Le budget temps quotidien alloué aux déplacements étant globalement stable, l'accroissement des temps de parcours laisse une place moins importante à certaines activités

Effets du développement du numérique

Les outils numériques ont également leur place dans ce faisceau de présomptions. Vecteurs de nouvelles mobilités, ils sont également sources de nouvelles « immobilités », qui répondent aussi à des besoins de rationalisation des déplacements et de désengorgement des infrastructures. Travail, démarches administratives, achats... sont autant d'activités du quotidien de plus en plus réalisables via des outils numériques qui dissocient



Pratiques de coworking à la Cantine Numérique, Toulouse Métropole.

© Toulouse Métropole

l'acte de ses emprises géographique et temporelle. Ces « e-outils » (e-administration, e-commerce, télétravail, coworking, tiers-lieux, etc.) peuvent offrir une réponse à des risques de vulnérabilité pour des ménages éloignés des réseaux de transports collectifs, dont les distances et temps de déplacements s'allongent, et captifs d'une voiture au coût d'usage de plus en plus élevé.

Si elle déconnecte l'activité de sa localisation spatiale, cette « immobilité » peut reconnecter l'individu à l'environnement proche du domicile en resserrant son bassin de vie. Favorise-t-elle un retour à des quotidiens davantage structurés dans la proximité ?

Cette « immobilité » choisie et portée par les outils numériques peut être une réponse à certaines vulnérabilités. Elle offre du temps quotidien, rationalise les coûts liés à la mobilité, permet un retour à la proximité, et devient ainsi progressivement une valeur. Comme pour les nouvelles pratiques de mobilité liées à internet, ces formes positives d'« immobilités » questionnent le risque de fracture numérique ■



AIX-MARSEILLE

Vers une dimension métropolitaine de l'autopartage

[Par **Liza Gayral**, chargée d'études Mobilités, Agam]

L'Agam accompagne la Métropole Aix-Marseille-Provence dans l'élaboration de son Agenda de la Mobilité Métropolitaine, auquel les usages novateurs automobiles seront pleinement intégrés. L'autopartage connaît déjà un certain succès sur le territoire marseillais. Comment l'offre existante se structure-t-elle ? Quels en sont les impacts et le potentiel de croissance sur le territoire ? Et comment accompagner son développement ?

Les habitants de la métropole Aix-Marseille-Provence perdent en moyenne six jours chaque année dans les embouteillages. Les impacts environnementaux, sanitaires et fonctionnels de ces problèmes récurrents de congestion sont significatifs. Renforcés par la multipolarité du territoire qui favorise l'autosolisme, ils pointent l'urgence d'une action volontariste en faveur des usages « partagés » de l'automobile. L'Agenda de la Mobilité Métropolitaine, en cours de construction, fixera les priorités d'intervention pour organiser la mobilité sur le territoire. En parallèle de ce travail, une démarche partenariale a été engagée entre l'agence, la Métropole et les opérateurs locaux de l'autopartage. Facilitée par la dynamique portée par l'observatoire des Mobilités, celle-ci a permis d'affiner la connaissance de l'offre et des pratiques locales pour mieux questionner leur développement, et orienter ainsi l'action de la Métropole.

Une meilleure connaissance de l'autopartage local

Avec près de 2 900 abonnés et des usages en progression constante, l'autopartage séduit toujours plus d'usagers à Marseille. L'arrivée récente de nouveaux acteurs sur ce marché témoigne de ce succès. Deux opérateurs structurent désormais une offre qui ne cesse de s'étendre, bien qu'encore très concentrée sur Marseille. L'autopartage traditionnel « en boucle » proposé par Citiz et le service de location de petits véhicules électriques en *free floating* de TOTEM mobi répondent à des besoins de mobilité très différenciés.

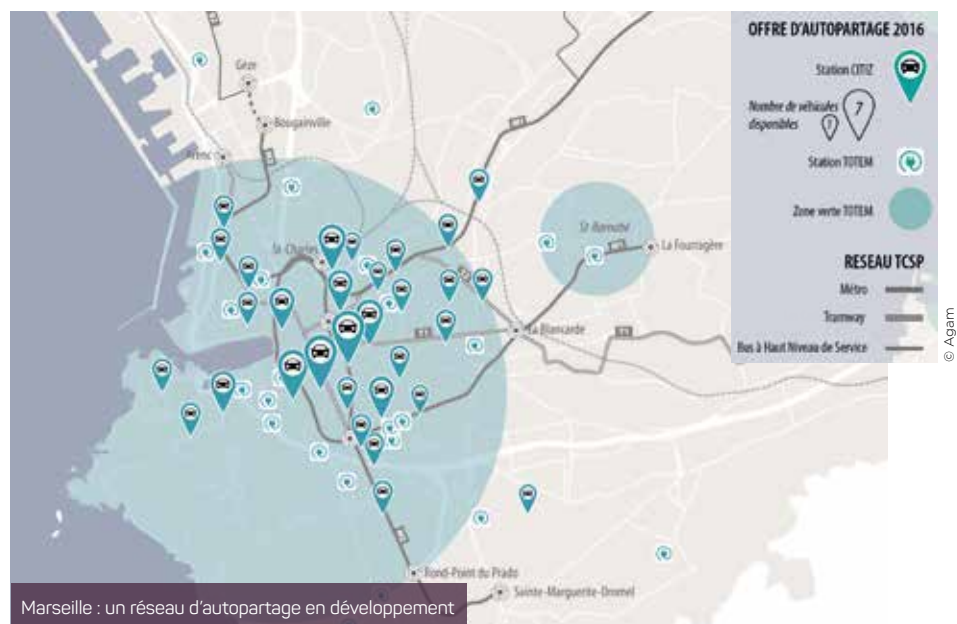
En se substituant à la voiture personnelle pour la mobilité occasionnelle

de ses abonnés, le service Citiz a un impact fort sur l'évolution des pratiques. L'exploitation des résultats locaux de l'enquête nationale montrent une réduction de 30 % des kilomètres annuels parcourus en voiture, et une forte baisse de la motorisation, avec 84 % d'abonnés non motorisés contre 34 % avant adhésion. L'offre de TOTEM mobi se positionne quant à elle sur des trajets ponctuels en complément du réseau de transports collectifs, en secteur moins bien desservi ou pour l'accès aux zones d'emplois sur le dernier kilomètre. La complémentarité des services est largement confirmée par les retours d'usage, qui révèlent des kilométrages et des durées de réservation très contrastés. Les clientèles ciblées ne sont d'ailleurs pas les mêmes. Si Citiz s'adresse en priorité à une clientèle urbaine, active et diplômée, TOTEM mobi semble toucher une population plus jeune et moins aisée.

Un développement à accompagner

Le potentiel de l'autopartage est encore sous-exploité sur la métropole : un réservoir existant de 23 000 usagers supplémentaires peut être identifié. Quelles perspectives pour le développement à l'échelle de la métropole ?

Renforcement et extension de l'offre aux autres centralités et zones d'emplois du territoire, organisation d'une intermodalité au niveau des pôles d'échanges, actions de promotion ou encore « label » métropolitain... Les leviers d'interventions identifiés sont multiples. Si l'avenir de l'autopartage est prometteur sur la métropole, le rôle de la collectivité sera majeur pour accompagner son développement, dans toutes ses formes possibles. L'intégration de l'autopartage comme composante de la stratégie de mobilité métropolitaine constitue un signal encourageant en ce sens. ■



GRENOBLE

La mobilité mobilise en grande région grenobloise

[Par **Gabriel Jourdan**, chargé d'études Déplacements, et **Anne Quantin Pottecher**, responsable communication, AURG]

Mieux prendre en compte les interdépendances des territoires et la diversité de leurs situations en matière de déplacements pour optimiser les actions des autorités organisatrices de transport et de mobilité, et des intercommunalités : c'est la volonté des acteurs de la mobilité en grande région grenobloise, en passe de cosigner une charte partenariale du covoiturage et des parkings-relais.

Les acteurs du SCoT, avec les EPCI et les AOM de la région grenobloise, ont souhaité engager une réflexion sur un meilleur usage de l'automobile grâce au développement du covoiturage, de l'auto-stop organisé et des parkings-relais, dans un contexte de restrictions budgétaires qui limite les possibilités de développement des transports en commun et nécessite d'être inventif.

L'offre est là, mais ses performances actuelles sont limitées

L'Agence d'urbanisme de la région grenobloise a recensé les parkings-relais et les aires de covoiturage existants. Un travail qui a souligné la relative importance de l'offre, mais aussi sa répartition et son utilisation inégales sur le territoire. Il a également mis en exergue le grand nombre d'acteurs concernés, soit trois autorités organisatrices, le Département, la Région, divers EPCI non autorités organisatrices, des communes, le concessionnaire autoroutier (parkings d'échangeurs), des grandes surfaces commerciales (covoiturage informel sur leurs parkings). Ce travail a fait émerger une vision commune des enjeux et la volonté de coopérer, autour des services et avantages comparatifs en faveur d'une pratique améliorée du covoiturage. Il repose sur des objectifs partagés visant à atténuer la congestion aux entrées de la métropole, à limiter la pollution atmosphérique, l'émission de GES et la consommation d'énergie, à offrir des solutions de mobilité complémentaires aux transports collectifs et à favoriser l'intégration sociale en répondant aux besoins de déplacements des populations en situation précaire ou qui n'ont pas accès à la voiture.

Avancer ensemble : une charte partenariale du covoiturage et des parkings-relais

Cette volonté de se coordonner se traduit aujourd'hui par l'élaboration et la signature prochaine d'une « charte du covoiturage et des parkings relais de la grande région grenobloise » par l'ensemble des partenaires potentiels de la mobilité à l'échelle de l'Enquête Ménages Déplacements, soit près de 3 millions déplacements quotidiens (dont 59 % en voiture) sur 354 communes (les deux tiers de l'Isère !) incluant les quatre massifs riverains : Vercors, Chartreuse, Matheysine, Oisans. Il s'agit de s'organiser collectivement pour favoriser un usage du covoiturage, de l'auto-stop organisé et des transports collectifs sur les distances les plus longues possibles. À cet effet, les signataires vont élaborer un « document-cadre d'intentions » qui définira les principes de développement et de localisation d'un réseau de parkings-relais et d'aires de covoiturage, un panel d'actions partagées (services, communication, signalétique), ainsi que des expérimentations et actions de sensibilisation collectives pour inciter à la pratique du covoiturage. Ainsi par exemple, l'ouverture de voies réservées sur les autoroutes et grandes voiries est à l'étude, comme la



possibilité de tarifs autoroutiers préférentiels. Pour donner force et visibilité à leur action et préfigurer le développement de services communs, les partenaires envisagent de doter leur projet d'une identité, aujourd'hui exprimée par le slogan : « Ensemble, on avance ».

La traduction opérationnelle du document relèvera directement des autorités organisatrices des transports et de la mobilité, et des collectivités territoriales volontaires. L'animation et le financement du processus de production sera pris en charge par le SCoT de la région grenobloise, avec l'appui de l'agence d'urbanisme, outil mutualisé des divers partenaires. ■



REIMS

Covoiturage : des méthodes innovantes pour appréhender les pratiques

[Par **Guillaume Stern**, chargé d'études mobilités, AUDRR]

Constatant l'inexistence d'informations relatives aux pratiques de covoiturage sur le territoire rémois, l'Agence d'urbanisme de Reims et les services de l'Etat dans la Marne ont mis en œuvre, en 2016, une enquête partenariale visant à mieux connaître les pratiques de covoiturage au sein des trois principaux bassins de vie marnais : Châlons-en-Champagne, Epernay et Reims. L'agence a ainsi pu développer et tester une méthodologie innovante, afin d'appréhender le nombre de covoituteurs potentiels et leurs pratiques de déplacements.

L'importance du covoiturage sur le territoire rémois a pu être appréhendée grâce à une première étude menée par l'agence pendant l'été

2014. Les informations disponibles sur le principal site Internet de covoiturage ont été recensées tous les jours pendant les quatre mois de l'étude. Les covoiturations au départ, à destination ou passant par Reims ont ainsi été dénombrés.

Ce premier test s'est poursuivi en 2016, avec la réalisation d'une enquête partenariale Etat/agence. La méthode repose sur trois piliers : d'une part, une enquête diffusée sur le site Internet de l'agence et à destination du grand public, d'autre part, une mobilisation des partenaires de l'agence et de l'Etat sur le territoire pour relayer et diffuser le questionnaire, enfin, des interviews d'acteurs des mobilités pour compléter le recueil d'informations par les réflexions d'aménageurs. Cette méthode a permis d'obtenir des données jusque-là inexistantes : qui sont les covoituteurs, combien sont-ils et comment organisent-ils leurs déplacements ?

Les covoituteurs sont nombreux

Le dénombrement des covoituteurs montre qu'entre 300 et 400 véhicules par jour sont concernés par un covoiturage au départ, à destination ou faisant étape à Reims. En tenant compte du taux de remplissage de ces véhicules, c'est entre 900 et 1 000 covoituteurs journaliers qui passent donc par Reims à l'été 2014. Il s'agit majoritairement de covoituteurs sur des moyennes et longues distances. La seconde enquête menée auprès des habitants des bassins de vie châlonnais, rémois et sparnacien a permis de recueillir 590 réponses exploitables sur deux mois, en 2016. Parmi celles-ci, plus de la moitié

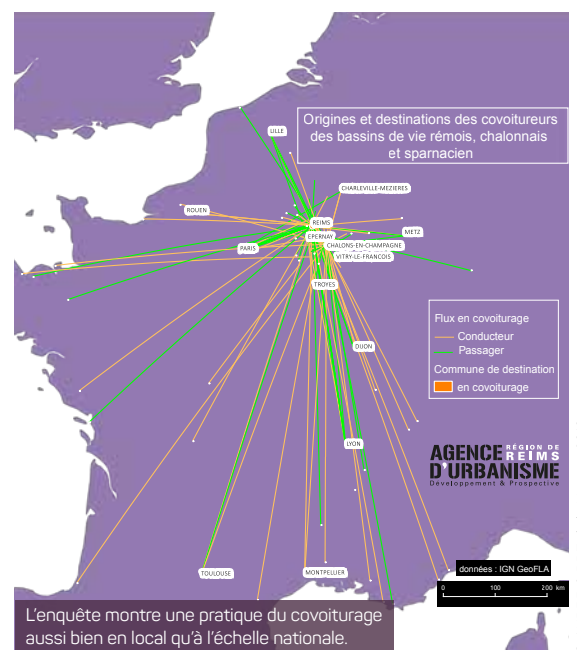
des répondants covoitent, soit un nombre de covoituteurs potentiels de près de 800 personnes.

Le covoiturage concerne tous les trajets, mais pas tous les jours

Si les enquêtes réalisées révèlent que le covoiturage est bien ancré dans les pratiques de mobilité, elles montrent également qu'il concerne l'ensemble des trajets et motifs. On trouve, parmi les réponses, des trajets domicile-travail, des covoiturations occasionnelles pour les loisirs, le sport... Ainsi, les covoiturations ont autant lieu la semaine que les week-ends ou pendant les congés. Pourtant, le covoiturage n'est pas un mode de transport « réflexe », il s'inscrit dans une lecture particulière et individuelle de l'organisation des déplacements. Les enquêtes montrent que les covoituteurs sont plus à même d'envisager leur mobilité sous l'angle de la multimodalité, et de choisir leurs modes de transports en fonction de leurs besoins ponctuels.

Quels aménagements du territoire ?

Cette hétérogénéité des pratiques met à jour des besoins précis et parfois contradictoires : aménagements dédiés, besoins de flexibilité dans l'organisation urbaine, nécessité de se rassurer quant à la qualité des covoituteurs et de leurs véhicules. Si les aménagements s'avèrent nécessaires au développement et à la



sécurisation de ce mode de transport, la mise en œuvre de services aux mobilités semble incontournable : mise en relation, assurance, sécurité, informations en temps réel...

Enfin, les études menées ouvrent un large champ d'actions pour mieux comprendre l'organisation individuelle des déplacements. En effet, la mise à disposition, par la collectivité, d'une offre de mobilité multimodale, implique une juste compréhension des enjeux à l'échelle de celui qui se déplace. Or, il semble que les déplacements appartenant à la sphère privée et intime soient encore mal identifiés par les répondants eux-mêmes.

De ce point de vue, le covoiturage serait donc le moyen de déplacement à la frontière entre les modes individuels et collectifs : il fait le lien entre les trajets privés, les déplacements quotidiens, et les voyages. ■

MULHOUSE

Vers un schéma des aires de covoiturage de la région mulhousienne

[Par **Stéphane Dreyer**, chargé d'études principal Mobilités / réseaux, AURM]

Le covoiturage longue distance se développe de plus en plus. Le succès grandissant de BlaBlaCar témoigne de l'essor de cette pratique. En revanche, le covoiturage local pour se rendre au travail est trop rarement pratiqué. C'est pourquoi, en 2015, l'agence a proposé à ses partenaires d'élaborer un schéma directeur des aires de covoiturage de la région mulhousienne destinées aux déplacements du quotidien.

Un potentiel très important

La première étape de la démarche a consisté à évaluer l'offre, les pratiques et le potentiel de covoiturage dans la région mulhousienne, le sud-Alsace et la zone transfrontalière.

En 2015, l'agglomération de Mulhouse compte quatre aires officielles de covoiturage. Des aires spontanées sont apparues. Elles se localisent à proximité des échangeurs autoroutiers ou des voies express. Elles ne sont ni répertoriées sur les sites internet, ni signalées par des panneaux sur le terrain. A l'extérieur du territoire, l'agence a relevé que certains voisins s'impliquent fortement en faveur du covoiturage. Par exemple, côté allemand, des aires de covoiturage s'égrènent au droit des accès à l'autoroute reliant Bâle à Karlsruhe. Au sud de Mulhouse, le Pôle d'équilibre territorial et rural du Sundgau a mis en place un maillage fin d'aires de covoiturage sur son territoire.

Pour compléter le diagnostic, l'agence a élaboré une méthode d'analyse innovante des flux. Elle consiste à « superposer » les déplacements domicile-travail au réseau routier. Elle associe un itinéraire optimum empruntant les tronçons routiers les plus rapides à chaque déplacement. Ainsi, le nombre de déplacements et leurs longueurs sont connus pour n'importe quel point du réseau routier de l'agglomération. Chaque jour de la semaine, 170 000 déplacements domicile-travail entrent, sortent ou transitent par l'agglomération mulhousienne. Ces déplacements mesurent en moyenne 37 km. Ils génèrent quotidiennement 6 430 000 km, soit 17 fois la distance Terre-lune !

Dans ce contexte, la réalisation d'un schéma directeur des aires de

covoiturage a rencontré une forte adhésion des partenaires.

Hiérarchiser les aires de covoiturage

La multiplicité des aires de covoiturage favorise le développement de la pratique. Près de cinquante aires de covoiturations potentielles ont donc été identifiées dans la région mulhousienne et sa périphérie. Les aires proposées capitalisent le plus souvent des parkings existants des supermarchés et des équipements publics. Elles se positionnent également en des lieux stratégiques bien visibles comme à proximité des échangeurs autoroutiers. Le principe est de minimiser au maximum la consommation foncière dans une perspective de développement durable. Il s'agit aussi de réduire au maximum les coûts d'investissement.

Toutefois, le maillage est très ambitieux. Les propositions d'aires ont été hiérarchisées sur la base de deux critères : le nombre de déplacements domicile-travail au droit de l'aire et le coût des travaux à réaliser. Dans le cas d'aires installées sur des parkings existants, l'aménagement se limiterait à l'installation de panneaux de signalétique et à la signature d'une convention entre le propriétaire du terrain et la collectivité.



Au sud de Mulhouse, à Sierentz, des places sont réservées aux covoitureurs sur un parking de supermarché.

© AURM

Une déclinaison concrète

Les aires à fort potentiel voient passer un flux supérieur à 10 000 déplacements domicile travail. Le schéma a identifié 12 aires à fort potentiel, dont 7 sur des parkings existants. L'investissement serait donc limité.

Grâce à son entrée pragmatique et concrète, la proposition de schéma pourra avoir une déclinaison à court terme sur le terrain. Elle favorisera le développement du covoiturage courte-distance, pratique au cœur des nouvelles mobilités. ■



PERPIGNAN

Du péage autoroutier aux nouvelles mobilités : le cas du péage Nord de Perpignan

[Par **Louise Chasset**, chargée d'études Mobilités, et **Cora Longo**, architecte urbaniste, AURCA]

Le covoiturage n'est pas que virtuel : le péage autoroutier Nord de Perpignan voit chaque jour de plus en plus de voitures stationner le long de voies routières, faute d'espaces dédiés suffisants. Le dynamisme de projets du secteur est l'occasion d'y structurer l'organisation des mobilités.



nement aménagées par la société d'autoroute au droit du péage ne suffisent pas à absorber les pratiques de covoiturage actuelles. Cela crée des situations dangereuses, comme le stationnement le long de voies passantes. Au-delà des discussions en cours entre la société d'autoroute et les collectivités locales, les projets urbains et d'infrastructures autour de la Porte Nord sont l'occasion de structurer un véritable pôle d'échanges au cœur de la zone économique, à condition de le connecter aux points d'intérêt situés à proximité et d'ainsi recoudre le tissu urbain. Ce lieu des nouvelles mobilités accueillerait les services de transports collectifs urbains et interurbains en correspondance, les cars privés longue distance, un espace de stationnement sécurisé pour les covoitureurs, des services à l'usager comme l'information et un café, et pourquoi pas un service de location de vélos pour se rendre au supermarché ou dans le centre de Perpignan.

Le Secteur Nord, un espace en mutation

« On se retrouve au péage Nord ? » Point de rendez-vous fréquent des covoitureurs catalans, quotidiens et longue distance, l'échangeur autoroutier du Nord de Perpignan se situe dans un secteur d'intérêt métropolitain en pleine mutation où les projets sont nombreux : Parc régional d'activités économiques François Arago, extension de la zone commerciale Espace Roussillon, site d'implantation de l'enseigne Ikea, projet hôtelier au droit du Mémorial du Camp Joffre, tout juste ouvert au public, ville nouvelle de la commune de Clairà, raccordement de la future ligne ferroviaire à grande vitesse... au total près de 700 ha de projets à plus ou moins long terme. Au-delà de l'accentuation du déséquilibre commercial avec les centres-villes, la multiplication d'initiatives portées par des acteurs aussi bien publics que privés, interroge le fonctionnement actuel et à venir des déplacements de cette porte

d'entrée du territoire. En effet, le lieu est aussi bien traversé par des usagers en transit, qu'un point de destination commercial, professionnel, touristique ou résidentiel. La congestion routière, déjà prégnante sur la RD900 avec près de 48 000 véhicules par jour en moyenne en 2015, est appelée à s'amplifier, la desserte en transports collectifs est aujourd'hui faible, et les espaces publics sont aménagés exclusivement pour les automobilistes et créent des coupures urbaines marquantes : parmi les 700 étudiants accueillis chaque année au Centre de formation des apprentis, combien traversent la départementale pour aller manger un bout dans le centre commercial ?

Un pôle d'échanges pour structurer les mobilités dans le secteur Nord ?

L'échangeur est idéalement situé dans le système routier de la Plaine du Roussillon et la soixantaine de places de station-

Quelle gouvernance pour assurer la cohérence du secteur Nord ?

Secteur situé à cheval entre la Communauté urbaine de Perpignan Méditerranée et la Communauté de communes Salanque Méditerranée, c'est à travers le Schéma de cohérence territoriale de la Plaine du Roussillon que la cohésion de la zone sera discutée et traduite. Dans ce cadre, l'Agence d'urbanisme catalane réalise un « Schéma de Secteur Nord », occasion de réunir autour de la table toutes les parties prenantes. La révision du Plan de déplacements urbains communautaire et la démarche « atelier des Territoires » lancée par l'Etat sur le secteur sont également des lieux de construction du projet. Ces trois démarches complémentaires sont une opportunité pour intégrer aux documents de planification les aménagements supports à la pratique des nouvelles mobilités. ■

NANCY

Le Plan de Déplacement Inter-Etablissements : une solution innovante pour faciliter les déplacements sur le Technopôle Henri Poincaré

[Par **Élie Guittou**, assistant d'études mobilités, Aduan]

Comment proposer une desserte alternative à la voiture individuelle sur un site pensé pour elle ? Afin de répondre à cette problématique typique d'une zone d'activité de périphérie, les établissements du Technopôle se sont fédérés autour d'un Plan de Déplacement Inter-Établissements (PDIE). L'Agence de développement et d'urbanisme de l'aire urbaine nancéienne (Aduan) accompagne l'association des entreprises NB Tech dans cette démarche depuis 2011, avec le soutien de l'Ademe et de la Métropole du Grand Nancy.

Chaque jour, ce sont plus de 20 000 employés, étudiants et visiteurs qui se déplacent sur le Technopôle de Henri Poincaré, lieu du génie médical et scientifique de la Métropole du Grand Nancy. Construit dans les années 70, il accueille dans un cadre naturel de qualité le CHU, de grands instituts de recherche, des établissements d'enseignement supérieur et plus de 200 entreprises. Branché aux infrastructures autoroutières et connecté au centre de Nancy par le tramway, sa desserte en transports collectifs est néanmoins inégale, notamment en raison de l'étalement important du site. De plus, son positionnement géographique sur un plateau implique de fortes pentes à gravir et rend difficile son accès à pied et à vélo. D'où un usage très important de l'automobile (80 % des salariés se rendent sur le Technopôle seuls dans leur voiture), et des problèmes locaux de stationnement ou de sécurité routière. Mais les difficultés concernent principalement les usagers ne se déplaçant pas en voiture.

La force du collectif

Avec l'appui de l'Aduan, l'association des entreprises du Technopôle a mobilisé l'ensemble des établissements désireux de s'engager dans cette démarche. Un bureau d'études spécialisé a été recruté pour réaliser un diagnostic mobilités du Technopôle et proposer un plan d'actions. Les établissements ont ensuite mutualisé leurs compétences, leurs moyens financiers, techniques et logistiques afin de mettre en œuvre les actions proposées. Un collectif PDIE a été créé, constitué de référents de chaque établissement.

Coordonné par l'Aduan, il s'est positionné comme l'interlocuteur privilégié de la puissance publique pour toutes les questions de mobilités liées au Technopôle.

Des actions adaptées aux spécificités du site

Les différents axes de réflexion proposés par le plan d'actions se sont principalement concentrés sur la distance qui sépare le tramway des lieux de travail. Certaines actions sont financées par les établissements, comme l'achat groupé d'une flotte de vélos d'entreprise ou le subventionnement de vélos à assistance électrique. D'autres sont impulsées par le collectif mais réalisées par la collectivité, comme la création d'aires de covoiturage et d'un parking à vélos sécurisé à proximité du terminus du tramway. Les actions peuvent aussi être le fruit d'une négociation, par exemple avec la société de transport urbain pour l'adaptation des horaires de bus, ou avec les écoles présentes sur le site pour le décalage des horaires de cours des étudiants, afin de diminuer la saturation du tramway aux heures de pointe. Par ailleurs, certaines actions sont prises en charge en interne par une entreprise afin d'en faire profiter tout le collectif, comme par exemple le développement d'une application informatique permettant un



Le PDIE propose des services alternatifs à la voiture le long de l'avenue principale du Technopôle, dans une perspective multimodale.

affichage dynamique des passages de transports collectifs sur intranet, écran à l'accueil des entreprises... Enfin, des événements thématiques sont organisés, comme la Fête du Technopôle et de la Mobilité, le Printemps du Vélo ou les rencontres du covoiturage, occasion de faire de la pédagogie et de tester de nouveaux modes de déplacement (vélos à assistance électrique, trottinettes électriques, scooters électriques, gyropodes, échasses urbaines, voitures électriques et hybrides).

La communication est le levier de changement de comportement le plus puissant. C'est pourquoi un blog a été créé, ainsi qu'une importante communication sur les réseaux sociaux afin de communiquer sur les services existants sur le Technopôle, les dessertes et les tarifs de transports collectifs, les aides financières auxquelles les usagers ont droit, ou encore les économies qu'ils pourraient faire en covoiturant. ■



BESANÇON

La résistance au changement : quid de l'habitude ?

[Par **François Runge**, chargé de mission Transports et mobilité, AudaB]

Depuis plus de 30 ans, les politiques de déplacement visent une réduction de l'usage de l'automobile en ville. Cependant, malgré les divers niveaux de contraintes sur l'usage des modes, l'adhésion aux dispositifs mis en place n'est pas massive. La résistance au changement de mode concerne les zones peu denses mais également les communes centrales, denses et correctement desservies par les modes alternatifs. Les documents de planification dégagent généralement deux hypothèses concernant les comportements et les types d'automobilistes, ces derniers agiraient soit de manière rationnelle, en fonction de

leur intérêt propre uniquement, soit uniquement en fonction de valeurs. Or deux notions sont oubliées : d'une part la réalité du quotidien est répétitive, d'autre part la place du corps dans les déplacements et de tout ce qu'il peut faire en même temps est déterminante. La différence entre l'individu hypothétique et l'individu réel réside dans l'habitude, c'est-à-dire dans l'ensemble des savoir-faire intériorisés suite à la répétition d'une tâche. L'habitude se caractérise comme une force de résistance puissante face aux injonctions explicites (campagnes de communication) et implicites (adaptation des environnements urbains pour les rendre moins accessibles en automobile).

Mais cette habitude concerne tous les modes, elle ne touche pas que la voiture mais également les autres moyens de transport. De fait, aider à construire des habitudes pédestres ou cyclistes dès le plus jeune âge semble intéressant. Les habitudes sont fortes dans un quotidien stable mais le sont moins lorsqu'il y a une rupture dans ce dernier (déménagement, venue d'un enfant...). Ces moments de rupture représentent des « fenêtres d'opportunité » pour faire évoluer les comportements. ■

D'après les travaux de T. Buhler, Maître de conférences au Laboratoire Théma de l'Université Bourgogne-Franche-Comté, portant sur l'agglomération lyonnaise de 1995 à 2012.

37^E RENCONTRE DE LA FNAU

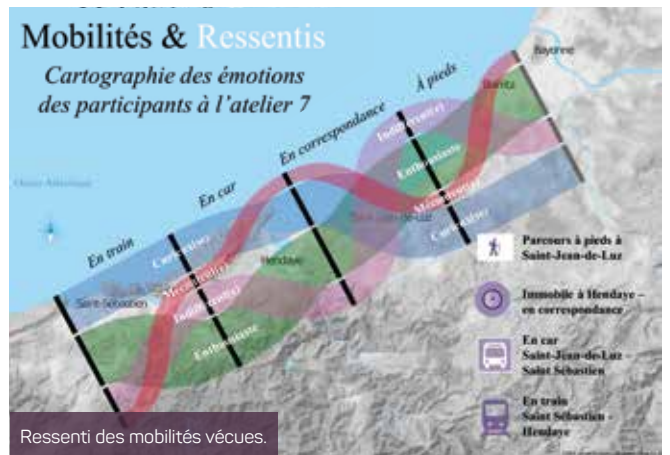
Nouveaux territoires, nouvelles mobilités

[Par **Romain Mathey**, AUDAP, **Guillaume Stern**, AUDRR, **Jean-Michel Demard** et **Sébastien Reilles**, Clermont Métropole]

L'organisation des mobilités est en proie à des mutations, structurelles, économiques et sociales. Nouvelles organisations des territoires (Région, EPCI), rareté des finances publiques et développement de nouveaux services font évoluer les réseaux traditionnels et leurs interconnexions. Appréhender ces évolutions et les replacer au cœur des besoins de mobilités des individus a été le fil rouge de l'atelier 7 organisé dans le cadre de la 37^e rencontre. Trente personnes ont collaboré dans deux séances de travail ponctuées par une « mobilité vécue » sur le corridor basque littoral. Dans le premier atelier, à Saint-Jean de Luz, Corinne Casanova, élue à l'ADCF et au GART, a dressé un panorama sur les nouvelles mobilités et des défis à relever. Chantal Kehrig-Cottencon, élue de l'agglomération Sud Pays Basque, a illustré ces défis par les actions mises en œuvre sur ce territoire : réseau de bus, intermodalité, modes actifs. Les agences de l'AUDAP et Reims ont mis en avant l'intérêt des données de téléphonie mobile pour mieux cerner les mobilités.

Enfin, l'agence de Clermont-Ferrand a présenté un processus innovant de concertation, les « Rencontres citoyennes de la mobilité » (cf. p.15), afin de replacer l'individu au cœur de l'organisation des mobilités. Le second atelier était un retour d'enseignements de la ville de Donostia San-Sebastian sur sa politique de mobilités « intégrées » (tarification unique, qualité des espaces publics et développement du vélo). La mobilité « sans frontière » a été évoquée par Florence Lasserre David, élue de l'agglomération Côte Basque Adour, en se penchant sur les partenariats en termes d'informations et de tarifs sur le corridor Basque. Philippe Viala, du Canton de Genève, a exposé les enjeux d'urbanisme autour du « Léman Express », qui assurera une liaison ferrée cadencée

entre la France et la Suisse en 2019. Les temps de déplacement (car, marche, TOPO, TER) ont été l'occasion de replacer les participants dans une position d'usagers, et de tester des outils pour appréhender les mobilités ressenties (voir illustration). En conclusion, l'organisation des mobilités doit s'appuyer sur des coopérations à toutes les échelles. Les agences se positionnent comme des facilitateurs de ces coopérations, pour bâtir les mobilités de demain. ■



© AUDRR



© Lionel Pagès

FLORENCE GALL-SORRENTINO, révélatrice de connaissances et de compétences

Vous avez sûrement croisé son regard vif et sa bonne humeur. Vous avez peut-être fait l'expérience de son exigence. Et vous avez pu mesurer combien la déléguée adjointe de la FNAU est impliquée dans sa fonction.

Parmi tous les travaux qu'elle a initiés, portés ou auxquels elle a contribué depuis cinq ans à la FNAU, Florence Gall-Sorrentino met en exergue la création de la base de données « Observ'agglo ». « C'est une forme de quintessence de ce que peuvent accomplir les agences d'urbanisme rassemblées en réseau : une démarche de recherche, innovante, révélant des résultats inédits sur les positions relatives de 36 grandes agglomérations dans cinquante domaines ; une construction mobilisant des experts des agences et des intercommunalités, menée avec un partenaire de poids, l'AdCF » (Assemblée des communautés de France). Pour la déléguée adjointe de la FNAU, « cette production d'intelligence collective » est aussi une petite fierté personnelle. Un temps fort dans l'exercice d'une fonction qu'elle assume depuis cinq ans et qu'elle aime.

A 37 ans, Florence Gall-Sorrentino, formée à l'urbanisme à Sciences Po, a déjà travaillé dans des sociétés d'aménagement et à l'Apur, en France et à l'étranger, dans la capitale et en région, à titre individuel et en équipe. Cette culture professionnelle diversifiée est un atout dans ses missions de coordination des clubs et groupes de travail de la FNAU ; elle lui est aussi utile dans ses collaborations avec les associations d'élus locaux réunies dans le GIE Joubert. Depuis son bureau de la fédération, elle ne confesse qu'un regret : n'être plus en contact direct et quotidien avec un territoire. « Le sentir palpiter, réagir, évoluer, c'est quand même une chose exceptionnelle ». Mais elle compense cette petite frustration par une immersion dans la réalité des agences : « j'en ai visité plus de la moitié et je crois bien avoir rencontré

un tiers des salariés. C'est important de comprendre leur fonctionnement et d'identifier leurs actions pour pouvoir valoriser au plan national ce qui se fait de mieux ».

Florence Gall-Sorrentino s'avoue presque inconditionnelle du réseau. « Il y a d'autres modèles d'ingénierie qui marchent mais l'interdisciplinarité des agences, la transversalité de leurs productions, leur capacité à intervenir à toutes les échelles sont incomparables ». Elle fait sienne cette phrase de Robert Herrmann, président de l'Eurométropole de Strasbourg : « Sans agence d'urbanisme, un territoire est aveugle ». La FNAU et ses membres sont connus et reconnus dans les univers de l'aménagement, de l'urbanisme, de l'habitat ; elles jouissent de la forte considération de l'Etat. Il leur reste à briser le mur de verre qui les sépare du « grand public averti ». La déléguée adjointe, chargée de la politique d'édition et des nombreuses publications de la fédération (dont Traits d'agences, bien sûr), en fait un enjeu majeur.

Même en ces temps d'équations financières compliquées, Florence Gall-Sorrentino n'est pas inquiète pour les agences. « Cette relative fragilité fait notre force car elle nous oblige à des remises en question et nous pousse à innover ». Elle se sent en confiance dans son poste, et même ressent « estime et respect » pour les élus et élues qui dirigent, « avec des orientations claires », ce lieu de réflexion a-partisan sur les territoires. Mère de deux enfants, mordue de danse et de montagne, Florence Gall-Sorrentino continuera à y investir tout son dynamisme : c'est selon elle la première qualité professionnelle nécessaire à sa fonction. ■

Bertrand Verfaillie



© DR

PATRICE VERGRIETE, de l'agence à l'écharpe

On n'ira pas jusqu'à dire que le maire de Dunkerque est issu de l'agence d'urbanisme. Mais il l'a animée pendant plusieurs années et travaille toujours avec elle aujourd'hui.

Malgré l'heure matinale, après quelques minutes consacrées à un récapitulatif de carrière, le discours ne tarde pas à s'épaissir. Les paroles s'accélèrent ; le rythme s'emballé. Quand Patrice Vergriete parle de la Ville et de sa ville, c'est avec flamme. Le cas est particulier et ne peut que nous intéresser : un directeur d'agence d'urbanisme devenu maire et président de communauté urbaine dans la même cité, Dunkerque.

L'homme est « né natif » du territoire. Fils d'un ouvrier des chantiers navals, propulsé au lycée Louis-le-Grand de Paris par un ami qui croyait en lui. Puis diplômé de Polytechnique, admis aux Ponts et Chaussées en 1992, embauché à l'OCDE en 1995 et intégré ensuite aux cabinets ministériels de Martine Aubry et Claude Bartolone, où il suit l'élaboration de la loi SRU, les premiers contrats de Ville, les GPV... « Travailler dans un cabinet ministériel, c'était une sorte de sommet », explique le petit gars (très grand par la taille) du Dunkerquois. « Mais après quinze ans à Paris, j'ai eu envie de retrouver une implication locale ». En novembre 2000, à 32 ans, il prend la direction de l'agence d'urbanisme de la région Flandre-Dunkerque (AGUR). Six mois plus tard, il est élu et devient adjoint au maire chargé de la jeunesse au côté de Michel Delebarre.

Sur le plan professionnel, l'homme s'attachera à repositionner l'agence. Elle avait été un des centres névralgiques de l'agglomération, mais les services de la communauté urbaine l'avaient peu à peu supplantée dans la construction de la Ville. « Je l'ai ancrée dans un rôle de conseil aux collectivités, qu'il s'agisse d'observation ou de prospective. J'ai aussi

voulu l'ouvrir sur l'extérieur et promouvoir une éducation populaire par le biais de conférences, de publications ». C'est de cette époque que date le projet de learning center sur la ville durable, désormais installé dans un bâtiment portuaire réhabilité...

En 2008, Patrice Vergriete quitte son poste et Dunkerque... pour mieux y revenir par la suite. Après avoir soutenu une thèse (sur le logement locatif défiscalisé) et travaillé au CGEDD, il se présente aux élections municipales, contre Michel Delebarre, et l'emporte. Dans son costume neuf de premier magistrat, il affiche les mêmes convictions qu'il cultivait à l'AGUR. Il s'efforce d'orienter le Dunkerquois vers l'économie résidentielle, en appoint de l'activité industrielle lourde ; il redéfinit le projet urbain en adaptant les enjeux de développement durable à la réalité locale ; il lance une refonte du service de transport par autobus qui aboutira à la gratuité pour les usagers.

Patrice Vergriete n'a pas pris la présidence de l'AGUR. Il en est seulement vice-président. Mais il a évidemment son idée sur le rôle de l'organisme. « Je lui ai demandé de nous faire réfléchir sur l'urbain, d'être une tête chercheuse. Elle a les compétences pour cela et le temps pour elle. Aux élus de gérer le quotidien et le rapport aux habitants ». Patrice Vergriete le maire s'en sent capable, il dit avoir Dunkerque « dans la peau ». Un lourd boulet, cependant, entrave sa marche : la baisse des dotations de l'Etat aux communes. « La Ville, comme d'autres, a perdu 10 % de ses recettes. Nous avons dû tailler dans les effectifs municipaux, c'est très dur à vivre. Si ça continue en 2017, il y aura une révolte des maires »... ■

Bertrand Verfaillie



50 INDICATEURS POUR DÉCRYPTER LES DYNAMIQUES DES GRANDES AGGLOMÉRATIONS

La publication *Observ'agglomération* propose une lecture nouvelle de la géographie urbaine française et des mutations territoriales.

Cet ouvrage est le fruit d'une démarche collaborative que la FNAU et l'AdCF ont conduite ensemble sur l'observation des évolutions urbaines des principales agglomérations de France métropolitaine.

Cette démarche produite par et pour les territoires dans une logique ascendante était attendue depuis longtemps.

Un groupe d'experts issus des agences d'urbanisme et des agglomérations s'est réuni depuis deux ans pour produire en commun une cinquantaine d'indicateurs originaux sur les dynamiques en œuvre dans les métropoles et les communautés françaises de plus de 200 000 habitants.



OBSERV'AGGLO

DISPONIBLE EN TÉLÉCHARGEMENT SUR WWW.FNAU.ORG

