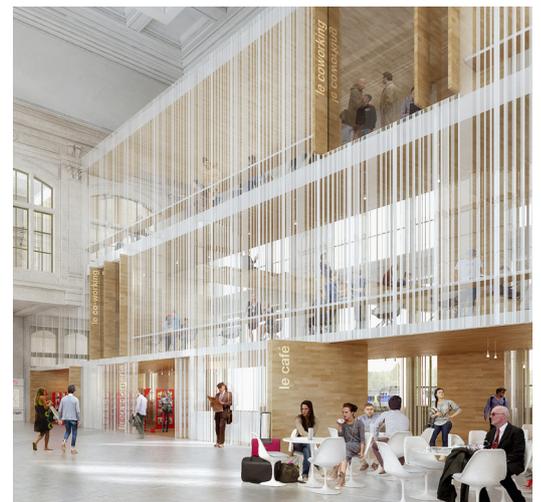
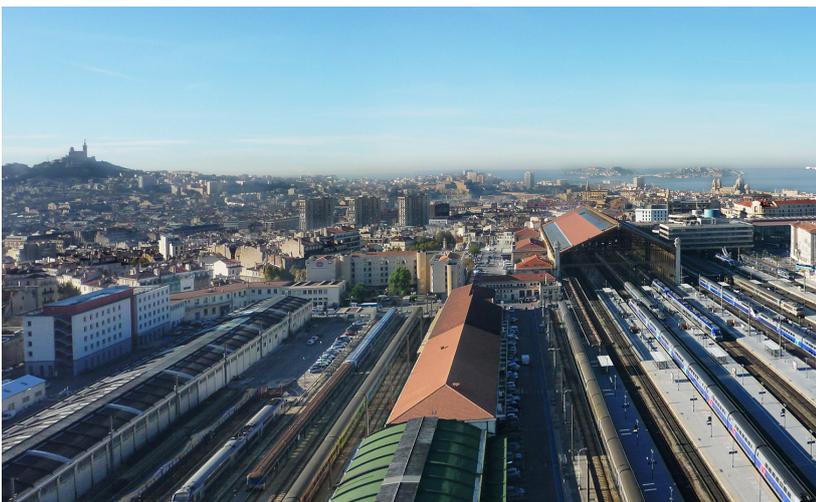
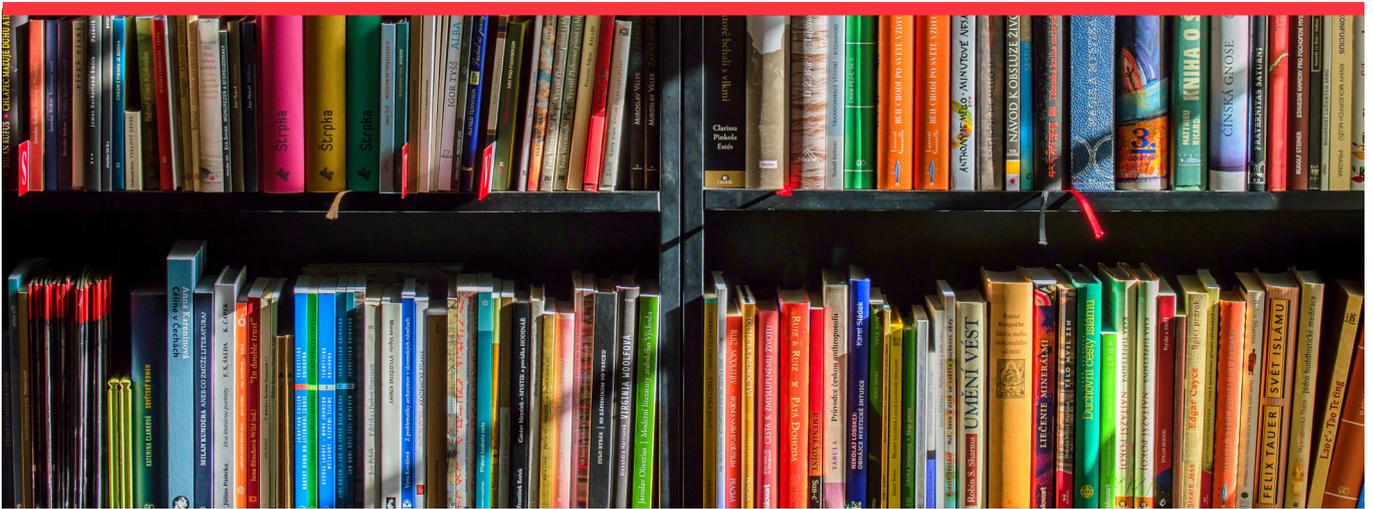


Travaux d'agences - Sélection bibliographique

GARES , QUARTIERS DE GARE ET MOBILITES



Cette bibliographie est associée au Traits d'Agences n°34 « Le renouveau des gares et de leurs quartiers ». Elle brosse un portrait des travaux des agences d'urbanisme dans ces domaines.

Cette sélection a été réalisée par les membres du club Info'Doc de la Fnau, coordonnée par Julien Cammas (AURBSE, Rouen), Véronique Pelot (UrbaLyon, Lyon) et Aurore Percher (AURA, Angers).

Ces publications sont accessibles depuis le portail des études des agences sur le site internet de la Fnau (www.fnau.org)

SOMMAIRE



LA GARE COMME LIEU DE PROJET URBAIN.....4



LES NOUVEAUX SERVICES LIÉS A LA GARE.....8



GOVERNANCE ET OBSERVATION.....10



LES NOUVEAUX MODES DE DÉPLACEMENT.....12



© SPL Lyon Part Dieu / Archigraphi

LA GARE ET SON QUARTIER COMME LIEU DE PROJET URBAIN

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE DE FRANCE

40 ans d'aménagement aux abords des nouvelles gares. Quelles leçons pour demain ?, 2018

L'attractivité autour des quartiers de gare ne se décrète pas. Pour accompagner l'articulation des politiques de transport et d'urbanisme, l'IAU, en partenariat avec la Société du Grand Paris, a choisi d'apprécier objectivement le développement urbain ayant eu lieu aux abords d'une dizaine de gares ouvertes au public depuis les années 1970 (et prochainement interconnectées avec le Grand Paris Express). Ce travail confirme qu'aucun lien systématique ne peut être établi entre l'ouverture d'une infrastructure de transport et le développement du territoire. Sur cette base, il est préconisé aux acteurs politiques et de l'aménagement de concevoir des stratégies de développement en identifiant les ressources propres à chaque lieu pour amorcer une dynamique urbaine.



INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE DE FRANCE

Quelles dynamiques urbaines autour des quartiers de gare ? Actes du séminaire ENS-IAU du 8 décembre 2017 sur les questions urbaines, 2018

Les gares ne sont plus aujourd'hui comme des espaces de transit mais

comme des plateformes multimodales et de véritables quartiers. Ce séminaire revient sur des questions telles que l'intensification de l'urbanisation autour des gares, l'articulation ville et transport dans les quartiers de gare, la méthode node-place, avec un éclairage international.

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE DE FRANCE

Articulation entre gares et quartiers de gare : la méthode node-place

Note rapide sur les territoires, n°762, novembre 2017

Point de jonction essentiel entre la ville et le transport, le quartier de gare fait l'objet de toutes les attentions de la part des aménageurs. L'IAU îdF a élaboré un outil de classification des gares franciliennes existantes, appuyé sur une méthodologie qui caractérise le rapport gare/quartier de gare. La démarche révèle les dynamiques à l'œuvre autour des 399 gares hors Paris. L'identification des équilibres et déséquilibres constitue une base objective pour cibler les actions d'intensification urbaine.

URBALYON, EPURES, AURG, REGION RHONE-ALPES

Quartiers durables Rhône-Alpes : expériences : 2013-2015

Le guide conclusif de 4 années de partenariat entre le réseau urbA3 et la région Rhône-Alpes a permis le montage d'un appel à projets Quartiers Durables et l'accompagnement des lauréats (fiches expériences).

URBALYON, EPURES, POLE METROPOLITAIN**Bilan de la démarche « Appel à idées Urbagare » : quels quartiers de gares pour demain, 2013**

Les enseignements de la démarche Urbagare organisée par le Pôle métropolitain et ses quatre agglomérations membres, Grand Lyon, Saint-Etienne Métropole, CAPI Porte de l'Isère et ViennAgglo, sur l'urbanisation autour des gares de Vienne Estressin, de Saint-Etienne Bellevue, de Vénissieux et de Bourgoin-Jallieu.

URBALYON**Repères européens : gares centrales, pôles d'échanges et quartier gare : séminaire d'échanges, 10 mars 2009**

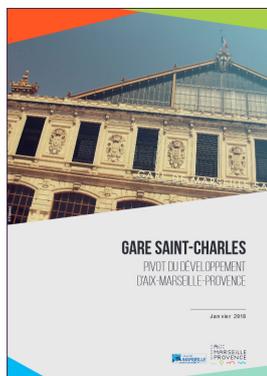
La métropolisation confère aux gares centrales, et aux quartiers qui les entourent, une importance majeure dans le fonctionnement des villes et des territoires environnants partenaires. Ces lieux de passage quotidien s'enrichissent peu à peu de fonctions nouvelles, tertiaires, commerciales, culturelles. Panorama des évolutions des fonctions des gares centrales et quartiers de gares dans les villes françaises et européennes... : Madrid, Barcelone, Berlin, Turin, Londres mais aussi Paris Austerlitz, Marseille, Strasbourg, Nantes, Bordeaux.

AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE, AGENCE D'URBANISME RHÔNE AVIGNON VAUCLUSE; AGENCE D'URBANISME DE L'AIRE TOULONNAISE; AGENCE D'URBANISME PAYS D'AIX - DURANCE**Expérimentation et développement d'un dispositif « Quartiers de gare en PACA » 06/2017**

Note d'expertise agence : guide pour les auditions des 18 candidats à l'AMI « Quartiers de gare en PACA » et contribution au projet de SRADDET PACA pour les « Quartiers de gare /PEM ». Capitalisation du dispositif expérimental : « valorisation des réponses méthodologiques des 7 équipes prestataires retenues pour les études pré-opérationnelles ».

AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE**Gare Saint-Charles, pivot du développement d'Aix-Marseille-Provence Marseille, 01/2018, 16 p.**

Compte tenu des enjeux en matière d'accessibilité et de durabilité au sein de Provence-Alpes-Côtes d'Azur, le nœud ferroviaire marseillais est considéré comme étant indispensable à la réalisation du projet LN PCA dans son ensemble. La gare souterraine est la première pièce à réaliser avant 2030. Les sections Marseille-Toulon et Toulon-Nice sont prévues après 2030. Ce document a été présenté et défendu à la fin du mois de janvier 2018 auprès de la commission Duron, sur les infrastructures.

**AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE, AGENCE D'URBANISME RHÔNE AVIGNON VAUCLUSE, AGENCE D'URBANISME PAYS D'AIX - DURANCE, AGENCE D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT DES ALPES-MARITIMES, AGENCE D'URBANISME DE L'AIRE TOULONNAISE****Expérimentation et développement d'un dispositif d'intégration urbaine des PEM. Champs d'expertise du référentiel quartier de gare, 2015, 31 p.**

La Région a confié aux 5 agences l'élaboration d'un référentiel « quartier de gare en région Provence-Alpes-Côte d'Azur ». Ce travail aborde 9 champs d'expertises guidant les analyses devant être menées sur un quartier de gare pour appréhender et comprendre son fonctionnement et définir son rôle à une échelle territoriale plus large. L'objectif est d'identifier les marges de manoeuvre de chaque quartier de gare en termes d'amélioration de l'intermodalité, d'accessibilité et d'intensification urbaine. Ces éléments ont permis de nourrir le cahier des charges de l'AMI « Quartier de gare » lancé en juin 2015.

AGENCE D'URBANISME ET DE DÉVELOPPEMENT INTERCOMMUNAL DE L'AGGLOMÉRATION RENNAISE**Les pôles d'échange dans le cœur d'agglomération et le périurbain rennais, 2013**

Pôle d'échange, un mot qui recouvre des réalités différentes, du pôle d'échange multimodal de la gare de Rennes à l'arrêt de car ou à la petite halte ferroviaire, en passant par les pôles d'échange liés au métro. Cette étude regroupe les travaux réalisés par l'Audiar sur les pôles d'échange entre 2011 et 2013. Il s'agit pour l'essentiel d'enquêtes et d'études de terrain réalisées dans le cadre du suivi du Schéma de Co-hérence Territoriale du Pays de Rennes en 2011 et 2012 et du tableau de bord du Plan de déplacements urbains de l'agglomération publié en 2012. Les sept pôles d'échange étudiés sont des pôles identifiés dans le SCoT du Pays de Rennes sauf celui de Montfort situé à l'extérieur du Pays de Rennes. Cette étude fait le point sur les fonctions principales des pôles d'échange et offre un zoom sur ces sept contextes rennais.

AGENCE D'URBANISME ET DE DÉVELOPPEMENT INTERCOMMUNAL DE L'AGGLOMÉRATION RENNAISE**Usage et rayonnement des gares périurbaines rennaises, 2011**

Cette enquête ouvre des questions clés pour demain. Dans la perspective de croissance de la clientèle du train périurbain, est-il souhaité ou non d'accueillir massivement la voiture dans des parcs de stationnement à proximité immédiate des quais ? Quel est, à moyen et long terme, le fil rouge de la politique de rabattement sur les gares et haltes ? Le vélo peut-il passer à la vitesse supérieure et être une alternative pour les rabattements vers la gare ? Faut-il ou non accélérer les processus de densification et de développement de nouvelles formes urbaines autour de certaines gares et pôles d'échanges clés : habitat et activités ? Quels projets demain pour du transport urbain et périurbain sur l'axe est Rennes-Cesson-Châteaubourg-Vitré qui va être libéré du trafic TGV ?

ATELIER PARISIEN D'URBANISME, SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS, DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE**Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express**

Outil partenarial qui associe la SGP, la DRIEA d'Ile-de-France et l'Apur, il est mis en œuvre par l'Apur depuis 2013 et constitue un outil de connaissance et d'analyse de l'ensemble des quartiers des futures gares du Grand Paris Express, à travers des études monographiques de chaque quartier et des analyses croisées à l'échelle des futures lignes. Cette analyse est construite autour de six thématiques : les densités, les centralités, le cadre urbain et paysager, les évolutions démographiques, familiales et sociales, la mobilité et les dynamiques de construction et les projets urbains. L'ensemble de ces documents est accessible via une carte interactive. De nombreuses données associées aux quartiers de gare et présentées dans les diverses études de l'Observatoire sont également disponibles en open data. Une synthèse de l'ensemble des travaux de l'Observatoire des quartiers de gare du GPE reprend les principaux enseignements liés aux six thématiques étudiées. Après la description de l'existant livrée de 2013 à 2017, l'Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express analyse depuis 2018 les transformations qui s'opèrent en lien avec l'arrivée du métro.

C'est l'objet de l'étude sur les mutations dans les quartiers de gare du Grand Paris Express, en phase de préfiguration aujourd'hui sur la ligne 15 sud.

ATELIER PARISIEN D'URBANISME, SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS, DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE**Synthèse de l'observatoire des quartiers de gare (2014-2017) : révéler l'existant pour préparer l'avenir, 2017**

Depuis 2014 l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express a permis de décrire et de comparer les caractéristiques urbaines et sociales des 68 quartiers qui accueilleront les futures gares du Grand Paris Express. L'objectif est d'accompagner les acteurs publics concernés dans l'élaboration de projets d'aménagement en les

fondant sur un état des lieux détaillé, illustré par des données fines et factuelles. Cet ouvrage fait la synthèse des 66 monographies, 7 analyses croisées et 5 études thématiques complémentaires déjà publiées par l'Apur, en partenariat avec la SGP et la DRIEA Ile-de-France. Les grands enseignements concernant les 68 quartiers représentant 13 280 hectares, 1,41 millions d'habitants, 540 000 logements et 844 000 emplois y sont présentés.

 <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/synthese-observatoire-quartiers-gare-2014-2017>

ATELIER PARISIEN D'URBANISME, SOCIETE DU GRAND PARIS, DIRECTION REGIONALE DES AFFAIRES CULTURELLES D'ILE-DE-FRANCE

Grand Paris Express et lieux culturels, 2015

Avec la construction de 205 km de lignes de métro automatique à l'horizon 2030, le Grand Paris Express (GPE) modifiera la géographie de la métropole, ses pratiques et ses représentations. Quelles seront les interactions entre le GPE, le nouveau réseau de transports en commun et les lieux culturels existants ou en projet ? Quelle sera la place donnée à la culture dans les nouveaux quartiers de gare ? Quel effet de levier peut-on attendre du GPE ? Pour contribuer à ces débats d'actualité, l'Apur a engagé en 2014 une étude cartographique des lieux culturels existants et en projet aux abords des gares du GPE en partenariat avec la Société du Grand Paris et la Direction régionale des affaires culturelles d'Ile-de-France.

 <http://www.apur.org/etude/grand-paris-express-lieux-culturels>

ATELIER PARISIEN D'URBANISME, SOCIETE DU GRAND PARIS, INSEE

Le tissu économique des quartiers de gare de la ligne 15 ouest du métro du Grand Paris - Une vocation économique confirmée, 2015

Cette étude apporte des éléments de connaissance du tissu économique actuel des quartiers de la ligne 15 ouest afin de mesurer l'impact du Réseau du Grand Paris Express (RGPE) dans les quartiers qui accueilleront les nouvelles gares. Elle est réalisée en partenariat avec l'Insee et s'inscrit dans la continuité des travaux de l'observatoire des quartiers du Grand Paris avec pour objectif de compléter les analyses réalisées sur les composantes démographiques, sociales et urbaines par une caractérisation économique des territoires.

 <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/tissu-economique-quartiers-gare-ligne-15-ouest-metro-grand-paris-une-vocation-economique>

ATELIER PARISIEN D'URBANISME, SOCIETE DU GRAND PARIS, INSEE

Le tissu économique des quartiers de gare de la ligne 15 est du métro du Grand Paris - Prédominance des services publics et des fonctions industrielles et support, 2016

La future ligne 15 est du Grand Paris Express desservira douze gares au nord et à l'est de Paris, de Saint-Denis Pleyel à Champigny centre (le Grand Paris Express et les quartiers de gare). L'impact de ce futur réseau de transport dans les quartiers qui accueilleront ces gares sera probablement important. La réalisation d'un état des lieux du tissu économique actuel permet de mesurer les dynamiques à venir.

 <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/tissu-economique-quartiers-gare-ligne-15-metro-grand-paris-predominance-services-publics>

ATELIER PARISIEN D'URBANISME, SOCIETE DU GRAND PARIS, ARS

Santé et Grand Paris Express, 2015

La mise en service du métro du Grand Paris Express (RGPE) de 2019 à 2030 apportera une nouvelle desserte en transports en commun invitant aussi bien les usagers que les professionnels à modifier leurs pratiques de mobilité et d'accès aux soins. Ainsi, le RGPE et les pro-

jets d'aménagements afférents impacteront considérablement l'état de santé et l'accès aux soins des populations, à travers une optimisation potentielle de la desserte en transport en commun de plus d'une centaine d'établissements de santé, une amélioration des temps de parcours et des possibilités nouvelles de connexions entre les établissements. Pour ne pas contribuer à accroître les inégalités de santé, considérables en Ile-de-France, l'aménagement des quartiers de gare doit être une occasion de construire une plus grande équité dans l'accès à l'offre de soins de proximité. Enfin le RGPE pourrait avoir un effet de promotion des mobilités actives que sont la marche à pied ou la pratique du vélo, ce qui suppose nécessairement une réflexion sur la réorganisation des espaces publics et des cheminements à proximité des gares.

 <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/sante-grand-paris-express>

ATELIER PARISIEN D'URBANISME, SOCIETE DU GRAND PARIS, DIRECTION REGIONALE ET INTERDEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'AMENAGEMENT DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

Sports et Grand Paris Express, 2017

Cette étude vise à faire connaître l'offre en équipements sportifs dans les quartiers de gare du Grand Paris Express (GPE) et à mettre en évidence l'accessibilité nouvelle apportée par le GPE à de nombreux équipements. L'étude souligne aussi l'enjeu que constitue l'aménagement de l'espace public aux abords des gares pour permettre tous les rabattements, particulièrement ceux effectués à pied et en deux roues mais également pour faciliter, voire amplifier, la pratique du sport.

 <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/sports-grand-paris-express>

ATELIER PARISIEN D'URBANISME, SOCIETE DU GRAND PARIS, DIRECTION REGIONALE ET INTERDEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT ET DE L'AMENAGEMENT DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

Quels logements dans les quartiers de gare du Grand Paris Express ? 2017

Depuis 2014, les travaux de l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express (GPE) contribuent à établir la photographie des 68 quartiers qui seront desservis par le nouveau métro à l'horizon 2030. Ces travaux ont pour but de fournir une base de connaissance fine et factuelle permettant de décrire les spécificités de chaque quartier, de rendre possible la comparaison des quartiers de gare les uns avec les autres, et à l'avenir de mesurer les effets du Grand Paris Express.

 <http://www.apur.org/etude/logements-quartiers-gare-grand-paris-express>

AGENCE D'URBANISME ET D'AMENAGEMENT TOULOUSE AIRE METROPOLITAINE

Les gares au cœur de la ville et de la vie

Belveder n°4, décembre 2018

Les mutations des activités commerciales depuis la révolution industrielle et les profondes transformations des villes renforcèrent la localisation des grands magasins dans des lieux stratégiques de convergence de flux, comme les Grands Boulevards, ou à proximité des gares. Avec la démocratisation de la voiture dans les années 1970, à côté de ces implantations centrales, apparaissent des hypermarchés en zone périphérique, desservis par un échangeur autoroutier. Actuellement, le redéploiement de l'offre commerciale suit les mouvements de recomposition urbanistique et fonctionnelle des villes. Le cœur des agglomérations, irrigué par de nouvelles pratiques de mobilité moins dépendantes de la voiture, redevient la cible des grands groupes commerciaux.

 <https://www.revue-belveder.org/index.php/les-gares-au-coeur-de-la-ville-et-de-la-vie>

AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME DU GRAND AMIÉNOIS, BAJARD (M.), LAMARRE, (F.)

De la gare à la ville. AREP, une démarche de projet / From station to city. AREP, a design process - AAM éditions, 2007

Trente et un projets et réalisations à travers le monde retracent dans le présent ouvrage le cheminement conceptuel qui mène de la gare à la ville à travers l'espace urbanisé. Organisé en quatre actes, il témoigne également du chemin parcouru en dix ans par le bureau d'études AREP (aménagement, recherche, pôles d'échanges) constitué auprès du groupe SNCF.

Avec le thème de la mobilité pour fil conducteur, une nouvelle ville se dessine sous nos yeux en suivant le rail et les réseaux de transports urbains qui consacrent la place du piéton dans la ville retrouvée.

Les autres modes doux de déplacement lui emboîtent le pas, accompagnés par la nature qui effectue son retour en ville, joignant l'agrément à la recherche d'un développement urbain durable.

AGENCE DE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES NANCY SUD LORRAINE - SCALEN

Préfiguration des contrats d'Axes dans le Sud 54. Analyse approfondie des potentialités d'aménagement des gares du Pôle métropolitain Nancy Sud Lorraine 2019, 2018

Mieux comprendre les dynamiques qui animent le quartier à proximité de la halte/gare et d'enclencher, dans la mesure du possible, une évolution progressive du secteur périphérique à l'équipement.

Quelques références hors agences

LES POLES D'ECHANGES AU SERVICE DE L'INTERMODALITE ET DE LA VILLE DURABLE

CEREMA, BENTAYOU (G.) ; RICHER (C.) ; DEPIGNY (B.), 2017

Cet ouvrage propose une lecture organisée des différentes facettes d'un projet de pôle d'échange ainsi que des recommandations pour l'action. Ces éléments sont organisés autour de repères sur la réalité de la mobilité au sein des pôles d'échanges et des enjeux auxquels ils sont confrontés. Ils mettent en exergue des stratégies territoriales et des intérêts à agir sur ces objets ainsi que la gouvernance et la conduite de projet qui en découlent. Enfin, ils proposent des repères en termes de dimensionnement, avant de revenir sur les conditions propices à des usages, à une gestion et à une évolution durables des pôles d'échanges.

LA GARE ENTRE EN VILLE, LA VILLE ENTRE EN GARE. DOSSIER

Diagonal, n° 186, décembre 2012

Une implantation dans la cité, du foncier mutable à un coût accessible, un mode de transport retrouvant ses lettres de noblesse, tout concourt à placer la gare au cœur des stratégies urbaines et à en faire un symbole du dynamisme urbain. En s'ouvrant à de nouvelles fonctions la gare conforte son positionnement stratégique autour duquel peuvent s'articuler la restructuration d'un quartier, l'implantation d'activités ou la réorganisation de plans de circulation.

GARES ET DYNAMIQUES URBAINES : LES ENJEUX DE LA GRANDE VITESSE. BARCELONA, LILLE, LYON, MARSEILLE, ROTTERDAM, TORINO TERRIN, Jean-Jacques, dir. -Marseille : Ed. Parenthèses, 2011

Les contributions sont issues de séminaires qui se sont tenus à Lyon et à Turin en 2009. Le développement massif des lignes à grande vitesse dans de nombreux pays européens a entraîné la rénovation des gares centrales de plusieurs villes. Ces gares sont à la fois porteuses de centralités et aussi accueils potentiels de services tertiaires, commerces et centres d'affaires et elles participent au renouvellement de l'image des villes. Ces rénovations ont entraîné la restructuration des quartiers environnants qui sont amenés à jouer un rôle essentiel dans les nouvelles dynamiques de renouvellement urbain.

UNE METHODE INNOVANTE POUR CONNAITRE LES QUARTIERS DE GARE

Ville rail et transports, n°567, septembre 2014

Sujet prééminent dans les débats franciliens actuels, les quartiers de gare font l'objet de nombreuses analyses et études, relatives à la morphologie urbaine, leur foncier, et leur potentiel de développement. Dans ce domaine, le travail statistique réalisé par l'Audeso et l'Insee, destiné à analyser les caractéristiques démographiques et les pratiques des habitants des quartiers de gare, est particulièrement innovant. S'appuyant sur des données infra-communales, il fait figure d'exemple sur le plan méthodologique

LA DESSERTE FERROVIAIRE DES TERRITOIRES PERIURBAINS : CONSTRUIRE LA VILLE AUTOUR DES GARES : BRUXELLES, MILAN, PARIS, WASHINGTON GRILLET-AUBERT (A.), Ed. Recherches, 2015, 351 p.

Les faibles densités construites et la dispersion des déplacements posent de nouveaux défis. Quels transports collectifs peuvent répondre à la demande de transport quand la massification des déplacements s'avère impossible ? À quelles conditions le transport ferroviaire peut-il accompagner un développement urbain moins dispersé, plus économe en consommation de sols, d'énergie et affranchi du «système automobile» ? Un large panorama de situations territoriales présentées suivant une grille commune d'analyse permet la meilleure compréhension des enjeux, des potentialités et difficultés de mise en œuvre d'un développement urbain orienté vers le rail. Une vaste cartographie homogène et originale restitue les caractéristiques morphologiques des territoires étudiés aux trois échelles de la région urbaine, du territoire desservi par les lignes et des quartiers de gare.



LES NOUVEAUX SERVICES LIÉS À LA GARE

URBALYON

Repères européens : l'offre de mobilité 3.0 : l'articulation entre les acteurs privés de la mobilité et les collectivités à travers les exemples de Madrid et Bruxelles, 2019

Les acteurs privés du covoiturage, de l'autopartage ou du free-floating se sont multipliés ces dernières années, en priorité dans les centres urbains. Ces nouveaux opérateurs ont renouvelé les pratiques de mobilité en s'appuyant sur l'usage du numérique. Promesse d'une mobilité durable et plus économique, ces offres sont censées venir compléter l'offre multimodale de transport. Plusieurs acteurs des territoires, dont le Grand Lyon Métropole, le Syndicat mixte des Transports, et le Sytral s'interrogent sur l'accompagnement, la régulation ou l'encadrement de ces offres partagées. Cette séance Repères européens est l'occasion de questionner l'inscription de ces offres dans le système de mobilité et de s'inspirer des approches de Madrid et de Bruxelles.

AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE, SNCF

Séminaire [A]venir en Gare - AGAM/SNCF, juin 2017

Le Séminaire [A]venir en Gare, traitant des questions de mobilité a été organisé conjointement par l'Agam et la mission LNPCA de SNCF réseau, pour partager des éléments de réflexions et de compréhension sur les enjeux liés à la mobilité (quelles évolutions sociétales et technologiques motiveront les pratiques de mobilité du futur ?) et à l'adaptation nécessaire des gares et des pôles d'échanges (quels enjeux pour la conception et l'intégration urbaine des grandes gares métropolitaines ?) ; puis de les confronter à la réalité du territoire métropolitain en prenant pour exemple la future gare souterraine de Marseille-Saint-Charles.

Pôle d'échanges par excellence, celle-ci s'inscrit tout autant dans un tissu urbain de proximité en grande mutation que dans des réseaux

plurimodaux de transport et d'informations métropolitains, régionaux, voire nationaux. Elle est au cœur des enjeux d'avenir du territoire.

Quatre tables rondes portées par des penseurs, experts et acteurs de la mobilité, sociologues, prospectivistes, ingénieurs, architectes sont disponibles en ligne.

 <http://www.agam.org/index.php?id=980>

AGENCE D'URBANISME DE LA RÉGION ANGEVINE

Les mobilités numériques vidéo interview de Bruno Marzloff, sociologue prospectiviste Groupe Chronos Cabinet d'études 22 avril 2016 (5:51 min)

Cette vidéo reprend une interview de Bruno Marzloff à qui 4 questions ont été posées : Comment le numérique a modifié la mobilité ? Le numérique peut-il réduire l'hyper-usage de la voiture ? Comment peut être mise en œuvre cette mobilité globale ? Quid de l'Accessibilité ? et enfin comment l'acteur public peut-il maîtriser la Data ?

 <https://www.aurangevine.org/ressources/videotheque/>

FNAU

Traits d'agences, Nouvelles Mobilités, n° 29, hiver 2016-2017

Ce dossier est consacré aux nouvelles mobilités. Réalisé par le club Mobilités de la FNAU, il présente comment les agences d'urbanisme contribuent à penser la mobilité dans sa globalité, et non plus simplement en termes de tuyaux ou de modes : nouvelles offres de transport, mutations des pratiques de déplacement, évolutions des contextes sociaux et urbains....

AGENCE D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT TOULOUSE AIRE MÉTROPOLITAINE

Quels services pour les pôles d'échanges ?

Perspectives Villes - septembre 2016

La capacité des pôles d'échanges à regrouper les services du quotidien est un enjeu majeur pour renforcer l'usage et la compétitivité des transports en commun face à la « flexibilité » de la voiture. Retours sur l'organisation quotidienne des habitants et d'expériences menées aujourd'hui dans l'aménagement des gares, la programmation des pôles d'échanges du réseau Tisséo ou le développement des services et commerces à l'aéroport de Toulouse Blagnac.

 <http://www.aua-toulouse.org/spip.php?article1558>

ATELIER PARISIEN D'URBANISME

Le rabattement aux futures gares du Grand Paris Express, 2018

L'étude menée en 2017 et début 2018 sur le rabattement autour des gares poursuit les réflexions de l'Apur sur l'organisation des mobilités et la transformation des espaces publics dans le Grand Paris à l'horizon 2030. Les travaux conduits sous forme d'ateliers avec les acteurs et les partenaires de l'étude soulignent l'importance de travailler davantage sur les interfaces des quartiers de gare, qui forment des « territoires d'entre-deux » souvent délaissés. L'étude développe les enjeux spécifiques des territoires à l'échelle des 2 km, en particulier l'aménagement d'axes de rabattement structurants en faveur des bus et des vélos et l'installation de hubs de mobilités durables, adaptés aux besoins propres de la proche et de la grande couronne.

 <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/rabattement-aux-futures-gares-grand-paris-express>

ATELIER PARISIEN D'URBANISME

L'insertion urbaine des bus autour de la ligne 15 sud – Enrichissement des travaux autour des nouvelles accessibilités, 2016

L'étude sur le réseau bus autour de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express est menée dans le cadre du programme partenarial de l'Apur. Elle fait suite aux travaux sur la trame viaire du cœur d'agglomération et sur le rabattement aux gares. Le cahier 1 porte sur un diagnostic des points durs de circulation, les caractéristiques de la trame viaire et les perspectives d'évolution du réseau bus en lien avec le schéma cible du STIF. Le cahier 2 porte sur des propositions et des pistes d'actions, dont la faisabilité reste à étudier, pour favoriser l'insertion et l'efficacité du réseau bus autour de la Ligne 15 Sud. Les enjeux sur les futures gares routières font l'objet d'un chapitre spécifique.

 <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/insertion-urbaine-bus-autour-ligne-15-sud-enrichissement-travaux-autour-nouvelles>

AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME DU GRAND AMIÉNOIS

Lorient Agglomération redessine le quartier de la gare autour d'un pôle d'échanges multimodal.

Transport Public n°1177, Avril 2017, pp. 12-14

Quelques références hors agences

QUELS SERVICES POUR LES GARES DU FUTUR ?

Techni-Cités, n°221, 23 décembre 2011

Achats du quotidien, dépannages en tout genre, accès à des espaces de travail ou détente, démarches auprès des principaux services publics... les gares du futur permettront de faire bien d'autres choses que de prendre son train. Des innovations se font jour qui méritent d'être suivies de près.

L'INCERTAIN TOURNANT SERVICIEL DES GARES

Le quatre pages du Puca n° 34, novembre 2016, 4 p.

Inscrites dans des stratégies multi-acteurs, vouées à accueillir des flux de voyageurs plus massifs, les gares connaissent des transformations fonctionnelles et symboliques profondes. Elles cristallisent de fortes attentes en termes de sécurité, de confort et de services. Le séminaire du 11 avril 2016 s'est ouvert sur l'interrogation suivante : A quelles conditions pourra-t-on demain considérer les gares comme des lieux publics à la fois intenses et apaisés, dotés de multiples ressources urbaines, ouverts à une grande diversité des pratiques, et rayonnant à l'échelle d'un quartier ou d'un morceau de ville ? Un masterclass, deux sujets de thèse, un programme de recherche, deux interventions de hauts responsables de Transilien et d'AREP, et enfin un cas d'étude sur le pôle multimodal de Nice ont permis de discuter l'articulation entre la fonction de transport et les services en gare.

GARE REMIX LYON SAINT-PAUL : DECRYPTAGE ET ELEMENTS DE VILAN : FABRIQUER LA VILLE DE MANIERE COLLABORATIVE ET OUVERTE

Grand Lyon la Métropole, Keller (S.), Verchère (L.), 2015, 52p.

Pour améliorer la qualité de vie dans les petites gares de l'agglomération et y développer de nouveaux services, le Grand Lyon a souhaité expérimenter la méthode City Remix. En partenariat avec Gares & Connexions, la Région Rhône-Alpes, la Ville de Lyon et le Sytral, la Métropole a organisé un « événement collaboratif et créatif » Gare Remix, en gare Saint-Paul (Lyon 5e). Ce projet expérimental mené en 2015, véritable laboratoire temporaire d'innovation a rassemblé une quarantaine de participants, outillés et accompagnés par des équipes d'experts, pour concevoir et prototyper sur place et en 3 jours de nouveaux services et animations pour la gare.



GOUVERNANCE ET OBSERVATION

AGENCE D'URBANISME D'AGGLOMERATION DE MOSELLE, SORIA (F.)

Les haltes ferroviaires sur le périmètre de Metz Métropole, février 2018

Dans le cadre des travaux de mise en œuvre du SCoT de l'Agglomération Messine (SCoTAM), le Syndicat mixte a engagé, en 2016, une étude sur les espaces gares de son territoire, désormais achevée. Cette démarche rassemble un socle de connaissances inédit sur le rôle de chaque gare à travers son offre ferroviaire, son rayonnement et son inscription dans le tissu urbain. Une série d'enjeux forts ont ainsi été mis en évidence sur ces « espaces gares » en termes de mobilité (stationnement, accessibilité) et d'aménagement (renouvellement urbain, couture urbaine). Missionnée pour élaborer ces analyses territoriales en 2016/2017, l'AGURAM s'est mobilisée pour présenter aux parties prenantes (élus et partenaires) les principaux enseignements de ce travail. En tout, ce sont 14 gares ou haltes TER (hors gare centrale de Metz) qui ont été étudiées pour approfondir les orientations du SCoTAM et contribuer à leur mise en œuvre.

AGENCE D'URBANISME D'AGGLOMERATION DE MOSELLE, TIL-LARD (M.), SORIA (F.), MORAND (M.)

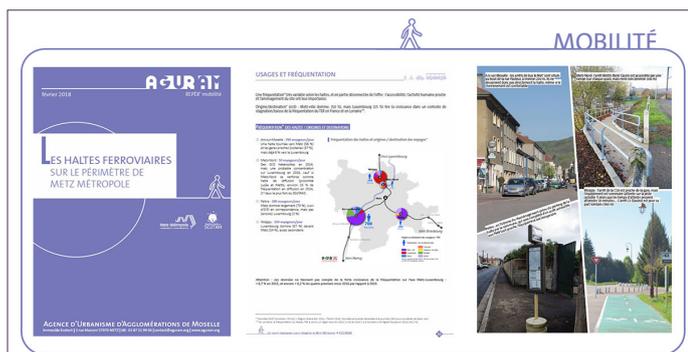
Valoriser et (re)composer les espaces autour des gares du SCoTAM, novembre 2017

Comment conjuguer une approche urbaine, répondant aux enjeux de renouvellement urbain, d'attractivité du foncier et une approche mobilité ? Les espaces gares, atout urbain à long terme pour les communes ? L'étude réalisée propose un panel de connaissances sur le rôle de chaque gare, à travers son offre ferroviaire, sa fréquentation, son rayonnement et son inscription dans le tissu urbain. L'approche permet, par le prisme de la mobilité et de la stratégie de développement, de porter un regard différent et inhabituel sur ces quartiers souvent délaissés. Elle met en lumière 6 enjeux forts qui permettraient aux collectivités d'imaginer la gare et son environnement comme des éléments de centralité structurant les communes, et de relais à l'échelle d'un bassin de vie.

AGENCE D'URBANISME D'AGGLOMERATION DE MOSELLE, TIL-LARD (M.), SORIA (F.), MORAND (M.)

Valoriser et (re)composer les espaces gare. Fiches gares, septembre 2017

Ensemble des fiches gares interrogées dans le cadre de l'étude : Anzéville-Gandrange, Ancy-Dornot, Ars-sur-Moselle, Courcelles-sur-Nied, Hagondange, Maizières-lès-Metz, Metz-Nord, Moyeuvre-Grande, Novéant-sur-Moselle, Peltre, Rémilly, Rombas-Clouange, Sanry-sur-Nied, Woippy



AGENCE D'URBANISME D'AGGLOMERATION DE MOSELLE, TIL-LARD (M.), SORIA -F.), MORAND (M.)

Valoriser et (re)composer les espaces gare. Livrets gares, octobre 2017

Livrets gares : Amnéville-Gandrange, Ancy-Dornot, Ars-sur-Moselle, Courcelles-sur-Nied, Hagondange, Maizières-lès-Metz, Metz-Nord, Moyeuve-Grande, Novéant-sur-Moselle, Peltre, Rémillly, Rombas-Clouange, Sanry-sur-Nied, Woippy.

 <https://www.aguram.org/etudes-productions/planification/scot/valoriser-et-re-composer-les-espaces-gare>

URBALYON

Atlas urbain Part-Dieu : cœur Part-Dieu, Zac gare Part-Dieu, 2009

Sur trois secteurs (cœur Part-Dieu, quartier gare et franges du quartier Part-Dieu), cet atlas rassemble plans, coupes et photos aériennes.

AGENCE D'URBANISME ET DE DÉVELOPPEMENT INTERCOMMUNAL DE L'AGGLOMÉRATION RENNAISE

EuroRennes et l'attractivité rennaise post-2020. Le point de vue des PME locales. Contribution prospective n°5, 2016.

Ce rapport est construit sur la base d'une quarantaine d'entretiens avec les entreprises du bassin d'emploi rennais interrogées au cours du premier trimestre 2016. Il restitue leur perception de l'attractivité de la métropole rennaise qui aura, d'ici 2020, investi plus de deux milliards d'euros pour bâtir l'environnement le plus favorable à l'exercice de l'activité et de la création d'emplois. Les entretiens menés en collaboration avec le groupe Eiffage, maître d'ouvrage de la LGVBPL, ont porté sur la question centrale « Pensez-vous qu'il y aura un avant et un après 2020 ? ». Autrement dit, faut-il s'attendre à ce que la métropole rennaise change de catégorie en termes d'attractivité à l'horizon 2020 ?

AGENCE D'URBANISME ET DE DÉVELOPPEMENT INTERCOMMUNAL DE L'AGGLOMÉRATION RENNAISE

Les effets de Bretagne à Grande Vitesse dans l'agglomération rennaise. EuroRennes : un projet historique pour valoriser Rennes, la Bretagne et ses territoires. Étude n°3, 2012.

À partir des choix d'aménagement réalisés par l'agglomération pour EuroRennes, l'étude vise à proposer des politiques d'accompagnement susceptibles d'optimiser les effets de la LGV. Rennes dispose d'ores et déjà de solides prérequis : une métropole et une région attractive ; un pôle « gares » en cœur de métropole ; une qualité de la desserte TGV (fréquences, horaires, destinations) ; un volontarisme intercommunal ; des stratégies urbaines optimisant les effets de la grande vitesse (métro, grands équipements et projets urbains). Soit, au total, toutes les conditions favorables au développement immobilier d'EuroRennes et à la réussite d'une stratégie d'accompagnement.

AGENCE D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT TOULOUSE AIRE MÉTROPOLITAINE

Comprendre les mobilités : connaissance, outils d'évaluation, aide à la décision. Séminaire chercheurs/acteurs, octobre 2015

La problématique des déplacements est de plus en plus au cœur des stratégies territoriales portées par les collectivités. Elle est également à l'origine de nombreux travaux de recherche menés par différentes équipes toulousaines. Le séminaire chercheurs/acteurs organisé par l'Institut de la Ville et l'aua/T a eu pour ambition de croiser ces approches et de dégager des pistes de synergies possibles.

 <http://www.aula-toulouse.org/spip.php?article1231>

AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME DU GRAND AMIÉNOIS

Développer les fonctions de centralité autour des quartiers de gare.

Référentiel : Mise en œuvre du SRADDT. Directive Régionale d'Aménagement, Conseil régional de Picardie. - 02/2014

Sur le plan urbain, les quartiers de gare picards constituent davantage des lieux de passage que de véritables quartiers dans la ville. Pourtant, ils présentent, par leur fréquentation, par les infrastructures que l'on y trouve et par le potentiel foncier une véritable opportunité pour rendre la ville attractive.

Quelques références hors agences

BIG DATA & MOBILITE : QUE FAUT-IL ATTENDRE DES DONNEES ? TEC Mobilité intelligente, n°237, avril 2018

On le qualifie de phénomène, le Big Data bouscule notre manière d'appréhender le monde et ouvre de nouvelles perspectives dans tous les domaines y compris dans celui de la mobilité ! De quelle manière peut-il contribuer à optimiser nos systèmes de mobilité ? Comment peut-il apporter des réponses plus ciblées aux besoins des usagers ? Comment assurer la cybersécurité au cœur des nouvelles mobilités et traiter la question de la protection des données personnelles ? Quel lien entre mobilité et Intelligence Artificielle ? Quels nouveaux métiers pour demain ? Comment les collectivités s'emparent-elles de la question des données ? Quelles sont les expérimentations en cours ?

VERS UNE NOUVELLE ORGANISATION DE LA MOBILITE : UNE NOUVELLE OPPORTUNITE POUR VIVRE MIEUX

Transports urbains, n°132, juin 2018

La SNCF a commandité une étude sur les évolutions possibles de la mobilité des personnes en France à l'horizon 2050 et leurs impacts environnementaux et sociétaux. Cette étude dégage trois futurs possibles : l'Ultramobilité « toujours plus vite, toujours plus loin » ; l'Altermobilité « se déplacer autrement » ; la Proximobilité « la qualité de vie de la proximité ». Un seul scénario, celui de la Proximobilité permet d'atteindre l'objectif national de réductions des émissions de gaz à effet de serre. Il procure en outre un bénéfice de 100 milliards d'euros par an à la collectivité et améliore la qualité de vie. S'orienter vers ce scénario souhaitable nécessite cependant de profonds changements de paradigme.



LES NOUVEAUX MODES DE DÉPLACEMENT

AGENCE D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT TOULOUSE AIRE MÉTROPOLITAINE

Mobilité partagée

Perspectives Villes, novembre 2015

Portés par l'avènement du numérique, de nouveaux modes de partage et de collaboration apparaissent. Le domaine de la mobilité n'échappe pas à la tendance et des services de partage du déplacement, du véhicule ou du stationnement fleurissent. L'émergence de ces services doit trouver sa place dans le bouquet des offres de mobilités dans une vision complémentaire et multimodale, pour réduire les pratiques de "l'autosolisme", en valorisant les modes alternatifs, en optimisant les infrastructures routières et le remplissage des voitures.

MOBILITÉ PARTAGÉE
PERSPECTIVES VILLES

évolution des pratiques modales

Le numérique est un facteur de développement de nouvelles formes de mobilité. L'usage de nouvelles formes de mobilité, le numérique est étranger de mobilité...

Émergence de ces services doit trouver sa place dans le bouquet des offres de mobilités dans une vision complémentaire et multimodale, pour réduire les pratiques de "l'autosolisme", en valorisant les modes alternatifs, en optimisant les infrastructures routières et le remplissage des voitures.

Comment mesurer ces offres dans la politique publique dans une vision intégrée et concertée, pratiques utiles et entrepreneuriales sont des aspects du changement ?

Comment ces mobilités alternatives réduisent-elles les émissions de CO2 et contribuent à la desserte des territoires périphériques des villes ?

Comment des part modes urbains dans les grandes agglomérations françaises

Source : AUA, Cerema, INSEE, 2015

<http://www.aua-toulouse.org/spip.php?article1211>

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE DE FRANCE, CEREMA

Le développement du vélo en ville : 3 rouages à dégripper.

Synthèse de la journée technique «Une voirie pour tous», du 5 octobre 2018, 2019.

Le développement du vélo en ville est ralenti par un certain nombre d'obstacles. Le cycliste du quotidien se heurte souvent à l'expérience d'un réseau discontinu et illisible, où ce qui est interdit ici, est autorisé quelques centaines de mètres plus loin. Sa route est également souvent interrompue par un passage délicat voire dangereux. Rien de tel pour décourager une démarche régulière. Pourtant, alors que le Plan vélo gouvernemental est attendu, force est de constater que la sensibilisation a porté ses fruits et que l'envie et les besoins d'adapter la ville dense aux nouveaux usages du vélo sont là. Les trajets domicile-travail, sont en progression constante et, à l'instar d'autres pays européens, on voit fleurir les vélo-cargos en Île-de-France. Reste des freins et des crispations à surmonter et une concurrence entre modes de transport à apaiser. Dans ce contexte, le Cerema et son programme interministériel «Une Voirie pour Tous» ont organisé en octobre 2018, avec le concours de l'IAU, une demi-journée d'échanges professionnels sur trois thèmes clés : la résorption des points noirs et coupures, le partage de la voirie entre vélo et bus et l'usage des VAE cargos par des petites entreprises.

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE DE FRANCE

Mobilités du futur en Île-de-France, 2018.

Les Franciliens vivent depuis des mois au rythme de grands chantiers. Ils sont clairement entrés dans une phase difficile, mais ô combien indispensable pour accompagner l'augmentation grandissante du nombre de déplacements et assurer une révolution des mobilités. L'objectif de la Région Île-de-France est d'investir massivement dans les transports pour faire de l'Île-de-France une région écologique qui respire, une région de la qualité de vie et une région également sur la plus haute marche dans la compétition économique internationale. Ces dernières années, le big-bang digital et la prise de conscience

environnementale ont modifié le rythme de vie des Franciliens, leur façon de travailler, de consommer, de se déplacer. Les défis à relever sont immenses et imposent d'agir pour assurer la mutation de nos réseaux de transport existant et prendre la vague des nouvelles innovations qu'il faut pouvoir accompagner et non subir. Il faut dès aujourd'hui organiser la mobilité de demain : les navettes autonomes seront-elles généralisées ?

Les voitures électriques seront-elles la norme ? À quoi ressemblera l'espace public ? Les avancées technologiques permettront-elles d'organiser une logistique urbaine de proximité plus efficace et des livraisons moins gourmandes en kilomètres ?

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE DE FRANCE /ATELIER PARISIEN D'URBANISME /ASSOCIATION DES MAIRES DE L'ILE-DE-FRANCE. PARIS/MAIRIE DE PARIS

Vers des mobilités durables, intelligentes et optimisées à l'horizon 2030 en Île-de-France. Livre blanc du Forum métropolitain du Grand Paris, 2018

Les questions liées aux déplacements quotidiens, la saturation des différents réseaux de transport, les problèmes environnementaux et économiques, de santé publique et, les grands événements (Coupe du monde de rugby en 2023 et les Jeux olympiques et paralympiques de 2024...) à venir sont autant d'enjeux pour les Franciliens. Le Livre blanc a l'ambition de réfléchir aux mobilités franciliennes de demain. Il apporte des propositions venant à la fois des élus et des habitants pour améliorer la qualité des déplacements franciliens et réduire leurs nuisances. L'objectif pour les élus est à présent de développer leurs 10 propositions pour construire une action publique concertée et optimisée sur les questions de mobilité. A ce titre, ils ont pris la décision de lancer une consultation internationale sur le devenir des autoroutes, du boulevard périphérique et des voies rapides.

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE DE FRANCE

La marche à pied en Île-de-France, 2016

Cette étude dresse un état des lieux de la marche à pied en Île-de-France, une des régions les plus marchées au monde, ainsi que le profil du marcheur francilien. Il apparaît qu'un francilien sur deux marche plus d'un kilomètre par jour, que la marche est le mode privilégié des jeunes, des seniors, des femmes et des ménages modestes, et que 20 % des marcheurs sont des marcheurs exclusifs. Cependant la pratique de la marche se révèle fortement inégale selon les territoires, avec des territoires mieux adaptés à la marche des seniors, d'autres à celle des jeunes. L'étude propose ensuite une typologie des marcheurs et s'intéresse au potentiel de report depuis les transports collectifs et aux perspectives de développement de la marche selon les types de territoires concernés.

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE DE FRANCE

Véhicules électriques. En route vers une diffusion massive ? 2016

L'étude dresse un état des lieux des caractéristiques techniques, des atouts et inconvénients des véhicules électriques aujourd'hui, des différentes solutions de recharge existantes et des politiques de soutien mises en œuvre au niveau national et régional. Elle fait le bilan du déploiement des véhicules électriques en Île-de-France en identifiant les segments à fort potentiel de développement, et du déploiement de l'infrastructure de recharge en Ile-de-France. Enfin elle examine les impacts d'un développement à grande échelle des véhicules électriques.

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE DE FRANCE

Solutions alternatives à la voiture individuelle dans le périurbain, 2015

Ce rapport identifie et analyse les solutions alternatives à la voiture individuelle dans le périurbain. Depuis quelques années, des mobilités alternatives à l'automobile individuelle se développent dans le périur-

bain, comme des liaisons bus structurantes et à haut niveau de service, le transport à la demande, le covoiturage, l'autopartage entre particuliers, les circulations douces (itinéraires cyclables et piétonniers) pour les déplacements de proximité ou de courte distance. A moyen terme, il convient de mobiliser les leviers de l'aménagement urbain et de la planification pour renforcer l'offre de services et de commerces dans les centres-bourgs et réduire les besoins et distances de déplacements. Cette étude pointe l'importance des actions d'information, de communication et de sensibilisation pour inciter aux changements de comportement et accélérer l'adoption de ces solutions.

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE DE FRANCE

La réponse des transports collectifs à la mobilité nocturne

Note rapide sur la mobilité, n° 692, juillet 2015

Les activités nocturnes se développent dans les grandes agglomérations, dont Paris. Elles augmentent les besoins en déplacements et appellent une réponse spécifique des transports urbains. Comment ce thème est-il abordé dans le monde et quel est le positionnement de l'Île-de-France ? Une relative banalisation de la soirée et de la nuit est observée dans les grandes métropoles. Même si les activités nocturnes demeurent minoritaires, elles font émerger des besoins plus importants de déplacements sur ces créneaux atypiques. Revêtu d'une connotation symbolique, la nuit cristallise les fantasmes de citoyens qui rêvent d'une « ville qui ne dort jamais » et où l'offre de transport est constante, à toute heure. Or l'analyse de ce thème met en évidence sa nature plurielle : multiplicité des populations concernées, fluctuations horaires, variations saisonnières, etc. Chaque agglomération a tenté d'apporter sa réponse spécifique, en conciliant les attentes liées au service public, avec d'importantes contraintes techniques et budgétaires.

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE DE FRANCE

Le partage de véhicules : un marché francilien en expansion

Note rapide sur la mobilité, n°699, septembre 2015

Le partage automobile, ou autopartage, gagne du terrain et bouscule les offres de location traditionnelle. Cette activité, démarrée à Paris en 1999 est aujourd'hui reconnue grâce à l'essor d'Autolib' : un service promu par la ville de Paris sur le modèle du Vélib', et soutenu par la région Île-de-France. Les opérateurs d'autopartage présents à l'intérieur du périmètre Autolib' rétrécissent leur offre en attendant des places sur la voirie, et tentent de diversifier leurs modèles économiques. Le marché est loin d'être figé, quelques nouveaux entrants font leur apparition sur le territoire régional. Qui sont-ils ? Comment se positionnent-ils ? L'autopartage est un service novateur qui consiste en la mise à disposition d'un véhicule pour des emprunts inférieurs à 24 heures, sans en subir les contraintes liées à sa possession.

Avec une économie sur les coûts de possession, d'entretien, d'usage et d'assurance, une réduction des véhicules en circulation, de l'engorgement urbain et des émissions de CO₂, ce secteur connaît un essor certain grâce aux technologies de l'information.

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE DE FRANCE

Métropole du Grand Paris et mobilité. Quels impacts ? Quels enjeux ?

Note rapide sur la mobilité, n°664, octobre 2014

Le 1er janvier 2016, la métropole du Grand Paris va être créée. Celle-ci a été constituée en vue d'améliorer le cadre de vie de ses habitants et de réduire les inégalités entre les territoires qui la composent. Les compétences de la MGP auront des impacts sur la demande et sur l'offre en déplacements et sur la planification. L'analyse des compétences de la MGP souligne la présence transversale de la mobilité dans plusieurs domaines d'intervention métropolitaine. Plusieurs pistes de réflexion sont proposées pour en améliorer la portée et la cohérence. Enfin, la MGP pourrait être la garantie d'une meilleure articulation entre les politiques urbaines et la gestion de la mobilité.

INSTITUT D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION D'ILE DE FRANCE

Le vélo retrouve sa place parmi les mobilités du quotidien. Note rapide sur la mobilité, n°670, décembre 2014

La dernière Enquête globale transport de 2010 montre un doublement du nombre de déplacements à vélo en Ile-de-France depuis 2001. Si ce mode reste minoritaire dans la mobilité régionale, c'est au niveau des bassins locaux de déplacements que se lisent des signes forts de renouveau. En exemple : Paris.

AGENCE DE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES NANCY SUD LORRAINE - SCALEN

Les bassins de mobilité de la Communauté d'Agglomération d'Épinal. 2018

En amont de l'élaboration de son plan de déplacements urbains (PDU), la Communauté d'Agglomération d'Épinal a sollicité l'Agence pour une étude synthétique des bassins de mobilités dans son périmètre étendu aux espaces voisins. L'objectif est d'apporter des connaissances sur le fonctionnement territorial de la CAE en matière de déplacements et, in fine, de comprendre comment elle s'articule avec les autres territoires sud-lorrains afin de proposer des solutions de transport les mieux adaptés aux besoins de la population.

AGENCE DE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES NANCY SUD LORRAINE- SCALEN

Analyse des mobilités dans la communauté de communes des pays du Sel et du Vermois. 2017

Le document se structure en trois parties. La première partie dresse un panorama de compétences en matière de transport et de mobilité. La seconde partie constitue l'analyse du territoire, de son fonctionnement et des pratiques de mobilité des habitants. La troisième fait le point sur les enjeux d'une politique de mobilité dans les Pays du Sel et du Vermois.

AGENCE DE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES NANCY SUD LORRAINE - SCALEN

Transports et mobilités dans le Sud Meurthe-et-Moselle. Analyse fine des pratiques de déplacements dans les bassins de mobilités du Sud54. 2017

L'élaboration du SCoT Sud54 a défini un schéma de la multimodalité à l'échelle de ce territoire et a annoncé l'objectif de « construire une offre multimodale performante ». Le Syndicat mixte du SCoT a souhaité réfléchir au renforcement de la coopération entre les Autorités Organisatrices de Transport et de Mobilité. Pour cela, les élus du Syndicat Mixte ont décidé de confier parallèlement une étude à l'Agence et au cabinet MENSIA. L'étude montre la complexité des pratiques de déplacements des habitants du Sud54. En effet, les Sud-Meurthe-et-Mosellans pratiquent des territoires variés selon qu'ils se déplacent pour le travail, les études, les achats ou les loisirs. Autour de polarités concentrant habitants, emplois et équipements, des Zones Intenses se forment. Ce sont des communes entre lesquelles les échanges sont très importants, et qui fonctionnent comme des territoires présentant une certaine autonomie. Cette autonomie est plus ou moins importante selon le motif de déplacement. Pour le travail, plus la distance à Nancy est grande, plus l'autonomie est importante.

Quelques références hors agences

L'OBSERVATOIRE DES MOBILITÉS ÉMERGENTES : PARTAGES, MULTIMODALITÉ, REPORT MODAL, CONNEXION GÉNÉRALISÉE... COMMENT LES FRANÇAIS RÉINVENTENT-ILS LEURS PRATIQUES DE MOBILITÉ ? DEUXIÈME ÉDITION : SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE. ADEME, 2017

Comme la première vague conduite en 2014, cette seconde édition sonde les pratiques de mobilité des Français, objective leurs attitudes et circonscrit leurs attentes en la matière. On y observe notamment la progression des formes émergentes de mobilité (covoiturage, autopartage, VTC, location de véhicules entre particuliers...) et le report modal induit par ces nouvelles pratiques en enrichissant le profil des populations par une variable d'agilité. L'observatoire mesure en outre les évolutions intervenues au cours des deux dernières années et vise à permettre un suivi régulier de ces pratiques et de l'engouement des Français à leur égard.

LES MOBILITÉS PARTAGÉES : NOUVEAU CAPITALISME URBAIN.

HURE (M.), Ed de la Sorbonne, 2017

En mêlant réflexion théorique et perspectives opérationnelles, il s'agit de questionner les transformations urbaines occasionnées sur le temps long par l'émergence des mobilités partagées mises en oeuvre par de grandes firmes privées mondialisées. Dans quelle mesure la participation de ces nouveaux acteurs aux politiques de mobilité des villes transforme-t-elle le rôle des institutions publiques dans la gestion urbaine ? Ces systèmes de mobilité peuvent-ils répondre aux enjeux écologiques du XXI^e siècle ? Quels sont les gagnants et les perdants de ces recompositions dans l'économie des transports, les institutions et les structures sociales urbaines ? Ces questions sont abordées à partir de l'analyse du développement récent des systèmes de vélos en libre-service et d'autopartage, en proposant une réflexion plus générale sur la place du capitalisme dans l'innovation en matière de mobilité et dans la fabrique de la ville. L'ouvrage permet de saisir les contours des nouvelles économies collaboratives en interrogeant la gouvernance « public-privé » des mobilités partagées.

MILLE ET UNE NOUVELLES MANIÈRES DE SE DÉPLACER EN VILLE.

Place publique, n°46, 07/2014, pp. 149-153

Les mobilités alternatives engendrent de nouveaux comportements et de nouveaux usages des moyens de transports individuels et collectifs. Les initiatives se multiplient dans les grandes agglomérations, en France et dans le reste du monde. Mais de nombreuses résistances sont à l'œuvre et freinent leur déploiement à grande échelle. Panorama de ces nouvelles mobilités innovantes.



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

WWW.FNAU.ORG