

Livre blanc des mobilités

agglomération clermontoise



Maîtrise d'ouvrage : SMTC

Animation des ateliers : Patrick FERRI et Julien SALIN (SMTC)



Document réalisé par l'Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole

Rédaction : Jean-Michel DEMARD, Sébastien REILLES, Vincent ROUX

Remerciements : ADEME, Agence locale de l'énergie (ADHUME), Association des Malades et Handicapés, Association des Paralysés de France, ATMO Auvergne, Association des Usagers des Transports d'Auvergne (AUTA), CA Clermont communauté, CAF, CCI Auvergne, CC les Cheires, CC Gergovie Val d'Allier, CC Riom communauté, CC Volvic Sources et Volcans, Collectif Départemental pour l'Intégration des Personnes en situation de Handicap, Comité Communal d'Action Sociale de Clermont-Ferrand, Comité d'Expansion Economique 63, Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement 63 (CAUE), Conseil général 63, Conseil régional d'Auvergne, Conseil régional de l'ordre des architectes, Conservatoire des espaces et des paysages, Covoiturage Auvergne, Direction Départementale des Territoires 63, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Auvergne, Fédération Départementale pour l'Environnement, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Clermont-Ferrand, Fédération Nationale des Accidentés du Travail et des Handicapés, Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV), Géodis, Grand Clermont, SNCF, Syndicat Mixte des Transports en commun (SMTC) de l'agglomération clermontoise, T2C, Vélo-Cité 63, Ville de Clermont-Ferrand.

Impression : L'imprimeur.com, janvier 2015

Edito

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise assisté de l'Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole a organisé en 2014 des ateliers d'échanges rassemblant les représentants techniques des acteurs économiques et sociaux, fédérés dans l'Observatoire des Déplacements du Grand Clermont. A partir notamment des résultats de l'Enquête Déplacements

Grand Territoire (EDGT), ces acteurs ont, avec une approche décloisonnée entre les questions sociales, économiques, de mobilité et d'urbanisme, identifié les grands enjeux liés aux déplacements dans une agglomération en développement.

L'ambition est de construire une politique des mobilités au service d'un développement urbain durable et innovant, au bénéfice du plus grand nombre de nos concitoyens.

Ce Livre Blanc des Mobilités est le résultat de cette réflexion qui, je le souhaite, enrichira celle qui va être engagée au cours des Assises de la Mobilité et ensuite, de la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Bonne lecture !

François RAGE

Président du Syndicat Mixte des Transports en Commun
de l'agglomération clermontoise



© agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole

Synthèse

Les mutations territoriales (métropolisation et périurbanisation), sociétales (montée de l'individualisme, recomposition familiale, vieillissement de la population...) ou économiques (taux d'activité des femmes proche de celui des hommes, montée du chômage...) expliquent les changements dans nos pratiques de déplacements, qui se réalisent pour l'essentiel en voiture et souvent seul à bord (« autosolisme »).

Au regard des considérations du développement durable (assurer un équilibre entre les enjeux de développement économique, environnemental et social), il est **nécessaire de repenser le modèle actuel de mobilité**, qui exige des besoins énergétiques toujours plus importants en raison de la hausse des distances parcourues ainsi que diverses nuisances (bruit, pollution de l'air...) pouvant altérer la santé, le bien-être et l'équilibre du budget des ménages.

Les citoyens sont plus qu'hier sensibilisés et ouverts à ces changements nécessaires de pratiques¹. La volonté serait là, néanmoins les pratiques ont du mal à suivre et ce paradoxe s'explique pour trois raisons principales²:

- « Les offres alternatives sont, sur certains territoires, peu compétitives, peu pratiques ou n'existent pas ;
- Les conditions de stationnement restent favorables ;
- La localisation de quartiers résidentiels et des grands générateurs mettent le citoyen en situation de dépendance à l'automobile. »

Les enjeux pour le territoire d'une mobilité au service du développement urbain durable sont donc multiples et doivent être pris en compte de façon simultanée.

La mobilité comme composante essentielle de l'urbanisme, à articuler à chaque échelle pour réduire les distances parcourues (p. 39)

L'organisation territoriale et la forme urbaine qui en découle (lutte contre l'étalement urbain, maîtrise des consommations foncières, ...) sont le préalable à toutes actions dans le domaine de la mobilité pour **réduire les distances parcourues**. Il s'agit ainsi de promouvoir l'organisation du territoire en « archipel » (cf. SCoT du Grand Clermont), d'articuler l'urbanisme et la mobilité au travers de contrat d'axes, de réaliser des quartiers

¹74% des ménages interrogés dans l'Enquête Ménage Déplacement 2012 sont pour un usage limité de la voiture

² CERTU – Evolution de l'image des modes de transports – analyse de 13 enquêtes Ménage – Déplacements (Brest, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lille, Montpellier, Reims, Toulouse, ...) – 2010

multifonctionnels proposant des espaces publics de qualité et de développer les fonctions « à distance » (télétravail,...).

L'approche intégrée des projets urbains contribuera à cette nécessaire articulation urbanisme / déplacements³.

Une mobilité raisonnée utilisant un bouquet de services pertinents au bon endroit, au bon moment (p. 48)

En parallèle, il convient de repenser nos pratiques en adoptant le réflexe de la multimodalité, comme alternative à « l'autosolisme » : le transport public ne pourra répondre à lui seul à cet enjeu partout et tout le temps. Le cocktail de services de mobilité adapté aux spécificités du territoire semble un enjeu fondamental : la **mobilité raisonnée, où l'usage de tous les modes est pertinent**. Pour accompagner ce changement de paradigme, des actions de régulation / réglementation seront à entreprendre (stationnement, vitesse...), mais il conviendra aussi de rendre les **offres alternatives** à la voiture plus **séduisantes** : qualité des services des transports collectifs (fréquence, qualité, niveau de services, réseau maillé et hiérarchisé) et qualité urbaine (espaces publics, ...).

Un environnement favorable à l'émergence et à l'accompagnement d'innovations sociales citoyennes garantes d'un changement durable des pratiques

Cette mutation, dans nos rapports à la mobilité, devra s'appuyer sur les **innovations sociales (cf. p. 54)** aptes à fédérer et influencer efficacement et durablement sa pratique. L'instauration d'un environnement favorable à cette innovation ainsi que son niveau d'accompagnement par les collectivités constituent les clés de réussite de ce levier complémentaire à l'action publique.

La **communication et l'apprentissage (cf. p. 60)** du panel de l'offre et de ses avantages doit compléter l'arsenal nécessaire au changement de pratique. Faire l'expérience de nouveaux modes et acquérir les compétences d'une mobilité multimodale alternative, à des moments clés de notre vie, est aussi un moyen de favoriser durablement ce statut de « surfeur de modes ».

³ Projet de Développement Urbain Intégré (P.D.U.I.) – axe 8 du programme opérationnel de l'Union Européenne (Fond FEDER)

Sommaire

Edito	3
Synthèse	5
Introduction	9
Le « Livre Blanc des Mobilités » : une opportunité de réflexion transversale sur le rôle des déplacements dans la construction du territoire durable de demain	9
Le « Livre Blanc des Mobilités » et les Assises de la mobilité : un préalable à la révision du Plan de Déplacements Urbains	12
CONSTATS PARTAGES	15
Croissance démographique, périurbanisation, segmentation spatiale... façonnent l'organisation territoriale du XXI^e siècle	16
Un bassin de vie marqué par un développement des couronnes périurbaines	16
Une segmentation des espaces qui accroît les besoins de déplacements	18
Des mobilités plus complexes	19
Ce qu'il faut retenir	22
Modes de vie et pratiques de déplacements	23
Une forte évolution des modes de vie... ..	23
... qui influe sur les pratiques de mobilité	23
La vulnérabilité de certaines populations en termes de mobilité	25
Ce qu'il faut retenir	26
Des intérêts économiques détachés des enjeux de mobilité « durable »	27
Un tissu économique qui s'est massivement implanté le long des grands axes routiers	27
Des déplacements assurés principalement en voiture et seul à bord	28
Des transports de marchandises pour ravitailler les espaces urbains	29
Ce qu'il faut retenir	30
Les conséquences de nos déplacements : une atteinte à l'environnement	31
Le secteur des transports premier émetteur de gaz à effet de serre	31
Des populations subissant les nuisances des transports	32
Ce qu'il faut retenir	33

La puissance publique face à un défi financier	34
Une demande de déplacements en hausse, générant de nouvelles infrastructures et de nouveaux services	34
Une crise de financement.....	35
Ce qu'il faut retenir	36
ENJEUX	37
Réduction des distances : cohérence urbanisme et déplacements	39
La réduction des émissions de CO2, un enjeu global, une implication locale	39
Le polycentrisme pour éviter une trop grande dispersion des déplacements.....	41
L'urbanisation le long des axes lourds de transports collectifs pour encourager leur usage	42
Vers des quartiers multi-fonctionnels proposant des espaces publics de qualité.....	44
Le télétravail, le coworking, la télémédecine... pour éviter de se déplacer	45
Une réduction des distances pour diminuer le risque de vulnérabilité énergétique.....	46
Ce qu'il faut retenir	47
La mobilité raisonnée : un bouquet de services pour le bon mode, au bon endroit	48
Encourager l'usage de l'ensemble des modes alternatifs à la voiture individuelle	48
Promouvoir les modes doux pour les déplacements courts	49
Changer les pratiques en priorité sur les déplacements domicile-travail.....	50
Repenser le maillage des voiries et leurs fonctions	52
Ce qu'il faut retenir	53
Les innovations sociales et technologiques au service de la mobilité durable	54
L'innovation sociale : un nouvel outil dans la production de services	54
Les innovations technologiques	57
Ce qu'il faut retenir	59
Education, sensibilisation, communication	60
Alterner entre restriction et séduction afin de rendre acceptable les nouvelles politiques de mobilités	60
Des populations qui sont conscientes de la fin du « tout voiture »	60
Eduquer / communiquer à la « mix-mobilité »	61
Ce qu'il faut retenir	62
Une Gouvernance innovante au plus proche des besoins des usagers	63

Introduction

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) de l'agglomération clermontoise, qui est chargé de l'organisation de la « mobilité durable » (équilibre entre les besoins de transport et le respect de l'environnement, de la santé et du cadre de vie), a décidé d'engager la révision du Plan des Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération clermontoise.

L'Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole, outil d'ingénierie locale, assiste le SMTC dans ce chantier de révision, en portant à la connaissance des décideurs locaux le « Livre Blanc des Mobilités ». Ce document, préalable à la procédure de révision, vise à faire émerger les enjeux et les défis que doit surmonter une politique de mobilité en rupture avec les pratiques actuelles.

LE « LIVRE BLANC DES MOBILITES » : UNE OPPORTUNITE DE REFLEXION TRANSVERSALE SUR LE ROLE DES DEPLACEMENTS DANS LA CONSTRUCTION DU TERRITOIRE DURABLE DE DEMAIN

Pour quoi faire ?

L'ambition est d'instaurer une politique des mobilités au service d'un développement urbain durable et innovant.

Les orientations d'une politique de mobilité dépassent les problématiques de déplacement au sens strict, pour toucher des problématiques générales, au caractère plus transversal relevant notamment de :

▪ L'urbanisme / l'étalement urbain

Les modalités du développement urbain ont un impact direct sur les choix de déplacement. Si le recours massif à la voiture peut être « imputé » pour partie au manque de transports collectifs, la multiplication des déplacements et les distances à parcourir relèvent directement de l'organisation urbaine (distance logement – générateurs).

▪ La cohésion sociale et urbaine

La mobilité conditionne le développement économique et social des personnes et des territoires. Dans un contexte de crise, certaines populations (habitants des quartiers prioritaires, personnes âgées, demandeurs d'emploi...) connaissent des difficultés à se déplacer. A cela pourrait s'ajouter une partie de la classe moyenne si les prix des carburants venaient à augmenter fortement ; ce qui est probable à moyen terme.

▪ La santé publique

Par sa position au fond d'une « cuvette », l'agglomération clermontoise est particulièrement soumise à différents polluants, qui ont des effets sur la santé (apparition et aggravation de maladies respiratoires). Ce constat impose de réduire à l'avenir les distances à parcourir et à utiliser plus fréquemment les modes les moins polluants (vélo, tramway, véhicules électriques).

▪ Le changement climatique / la raréfaction des énergies fossiles

Le volume des émissions produit par le secteur des transports de voyageurs et de marchandises (1/4 de la production de CO² au plan national) continue à croître légèrement alors que des progrès s'enregistrent dans les autres secteurs (logements, industries, agriculture). Or, la production de CO² est l'un des facteurs explicatifs du réchauffement climatique. Là encore, l'organisation du système de transport entre en résonance avec la structure des territoires.

Le « Livre Blanc des Mobilités » vise ainsi à accompagner les décideurs locaux, récemment renouvelés suite aux élections municipales de 2014, à **repenser le modèle actuel de mobilité**, qui reste d'une part trop déconnecté des enjeux globaux d'urbanisme et d'autre part trop axé sur l'usage individuel de la voiture particulière (autosolisme) et ce malgré les efforts indéniables consentis au cours de la dernière décennie et dans le contexte actuel de raréfaction de l'investissement public.

Comment ? Une démarche de coproduction...

Afin d'engager la réflexion, le Syndicat Mixte des Transports en Commun et l'Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole ont animé au printemps et à l'été 2014 une **série de 8 ateliers prospectifs ouverts aux acteurs de la mobilité** (SNCF, T2C, covoiturage Auvergne...), **du développement économique** (Chambre de Commerce et d'Industrie, Comité d'Expansion Economique...), **de l'urbanisme** (service urbanisme de la Ville de Clermont-Ferrand, syndicat du SCoT du Grand Clermont, ordre des architectes...), **de l'environnement** (ADEME, ATMO Auvergne...), **du social** (Comité Communal d'Actions Sociales – CCAS – de la ville de Clermont-Ferrand...).

Au total, **plus de 80 professionnels représentant 35 collectivités, associations, entreprises...** ont collaboré à ce travail.



Télécharger les supports des réunions sur :

www.clermontmetropole.org/livreblancmob

Méthode - Définition

4 GROUPES DE TRAVAIL – 8 ATELIERS THEMATIQUES (2014)

- **Mobilité, Urbanisme et Aménagement du Territoire (13 mai et 17 juin)**

Mots clés : Bassin de vie de 430 000 hab. générant 1,5 million de déplacements quotidiens, 50 000 nouveaux habitants → + 200 000 déplacements / Périurbanisation – formes urbaines / articulation Urbanisme et Déplacement / Secteurs stratégiques habitat / Projets urbains intégrés : mixité fonctionnelle, qualité des espaces publics, confort urbain et attractivité / etc...

- **Mobilité, Développement et Attractivité Economiques (20 mai et 17 juin)**

Mots clés : Accès à l'emploi / fluidification des flux de personnes et de marchandises / contribution du secteur des transports à la richesse locale / mobilité physique et mobilité immatérielle / innovations et valorisations numériques « mobilité » / etc...

- **Mobilité et Performance Environnementale (3 juin et 1er juillet)**

Mots clés : Facteur 4, réduction des Gaz à Effet de Serre (GES) : rôle des modes de vie, de la structure des villes, de la nature du bâti et de l'organisation des systèmes de transports / occupation de l'espace public / qualité des aménagements, confort urbain, comment reporter des flux « voiture » en transports collectifs ou modes doux / etc...

- **Mobilité, Modes de Vie et Cohésion Sociale (3 juin et 1er juillet)**

Mots clés : Modes de vie et diversité des pratiques de mobilité, désynchronisation des temps, vulnérabilité des ménages, pratiques collaboratives (covoiturage, autopartage), impact du vieillissement, etc...

Le saviez-vous ?

LISTE DES 35 STRUCTURES AYANT COLLABORE AU LIVRE BLANC

ADEME, Agence locale de l'énergie (ADHUME), Agence d'Urbanisme et de Développement Clermont Métropole, Association des Malades et Handicapés, Association des Paralysés de France, ATMO Auvergne, Association des Usagers des Transports d'Auvergne (AUTA), CA Clermont communauté, CAF, CCI Auvergne, CC les Cheires, CC Gergovie Val d'Allier, CC Riom communauté, CC Volvic Sources et Volcans, Collectif Départemental pour l'Intégration des Personnes en situation de Handicap, Comité Communal d'Action Sociale de Clermont-Ferrand, Comité d'Expansion Economique 63, Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement 63 (CAUE), Conseil général 63, Conseil régional d'Auvergne, Conseil régional de l'ordre des architectes, Conservatoire des espaces et des paysages, Covoiturage Auvergne, Direction Départementale des Territoires 63, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Auvergne, Fédération Départementale pour l'Environnement, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Clermont-Ferrand, Fédération Nationale des Accidentés du Travail et des Handicapés, Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV), Géodis, Grand Clermont, SNCF, Syndicat Mixte des Transports en commun (SMTC) de l'agglomération clermontoise, T2C, Vélo-Cité 63, Ville de Clermont-Ferrand

Dans la perspective des « Assises de la mobilité »

Ce « Livre Blanc des Mobilités » retrace la richesse de ces ateliers, qui se sont attachés à transversaliser les thèmes et à identifier / préciser les enjeux. Ceux-ci dépassent largement le périmètre administratif de l'agglomération clermontoise.

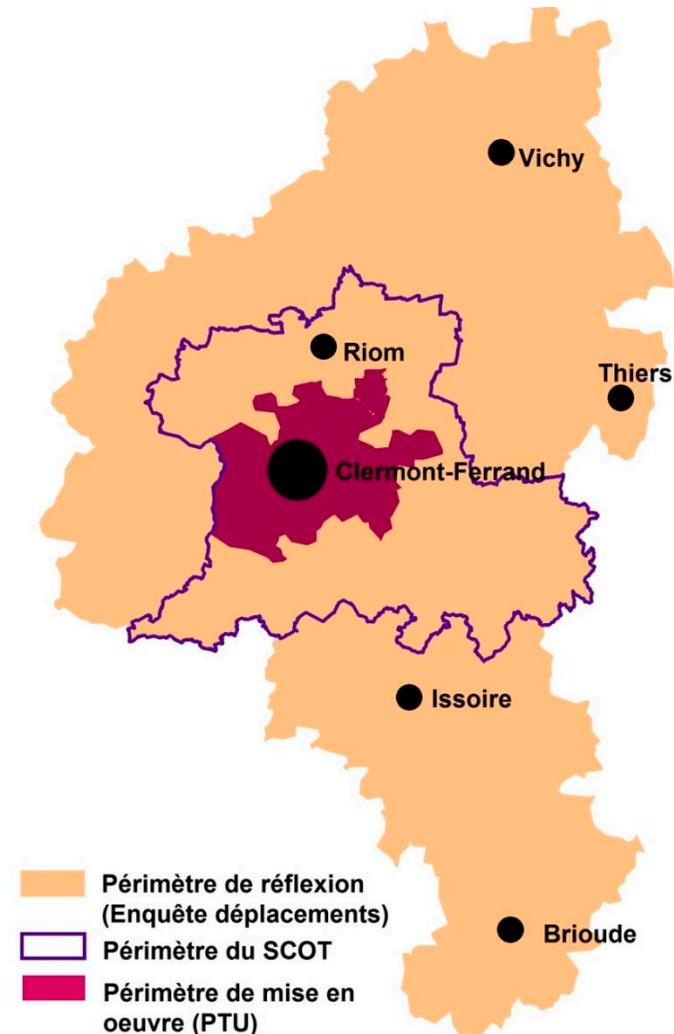
Cette démarche, dans un premier volet a permis de mettre en lumière un certain nombre de constats partagés relatifs à l'organisation du territoire (« desserrement » de l'habitat, des emplois, des rythmes de la ville), aux besoins de déplacements (une mobilité concentrée sur la ville mais une diffusion de plus en plus lointaine), aux tendances sociétales lourdes impactant les capacités de mobilité (vieillesse de la population, vulnérabilité énergétique).

Dans un deuxième volet, les participants ont fait émerger des défis, des enjeux et questionnements pour tendre vers un modèle de mobilité plus « durable » dans l'agglomération clermontoise et les territoires avec lesquels elle est en relation.

Ainsi, le « Livre Blanc des Mobilités » constitue un socle de réflexion pour les élus préparant les « Assises de la Mobilité » programmée en 2015.

L'ensemble des réflexions sur la mobilité (Livre Blanc, Assises...) viendront par la suite alimenter le contenu des futurs documents de planification (Schéma de Cohérence Territoriale et sa « grenellisation », PDU et sa révision, Programme Local de l'Habitat, projet de Communauté Urbaine ...) de l'agglomération clermontoise.

LES ECHELLES DE REFLEXION



LE « LIVRE BLANC DES MOBILITES » ET LES ASSISES DE LA MOBILITE : UN PREALABLE A LA REVISION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), créé par la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) en 1982, est un outil global de planification de la mobilité. Ainsi, il vise l'organisation de tous les types de déplacements – voyageurs / marchandises – et quel que soit le mode utilisé – voiture, transport collectif, vélo, marche... - au sein d'une agglomération (élaboration confiée aux Autorités Organisatrice de la Mobilité, localement le SMTC).

La mise en révision du plan de déplacements urbains de l'agglomération clermontoise

Par délibération en date du 29 septembre 2011, le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise a décidé d'engager la révision du Plan de déplacements urbains (PDU) approuvé le 7 juillet 2011, pour le rendre compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

Méthode - Définition

OBJECTIFS DU PDU EN VIGUEUR

- Améliorer l'attractivité des transports collectifs à l'échelle du Périmètre de Transports Urbains
- Promouvoir les modes doux
- Organiser le réseau de voiries et améliorer la sécurité
- Mettre en œuvre une politique globale et cohérente de stationnement
- Rationaliser le transport de marchandises et les livraisons
- Développer les Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) ou d'Administration (PDA)

Au-delà de l'obligation légale, la révision est une opportunité pour intégrer diverses évolutions :

- Prise en compte du nouveau cadre législatif et des évolutions à l'étude (loi de modernisation de l'action publique territoriale et de l'affirmation des métropole (MAPTAM), future loi de décentralisation...);
- Evolutions institutionnelles des territoires (périmètre du SMTC élargi récemment à Saint-Beauzire, projet de transformation de la Communauté d'agglomération en Communauté urbaine...);
- Intégration de projets locaux (actualisation du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports, grands projets d'infrastructures de transport à l'étude...).

Ainsi, la révision du Plan de Déplacements Urbains constitue une opportunité pour réinterroger et repenser le système actuel de mobilité dans une stratégie globale et prospective de développement urbain.

Méthode - Définition

PRINCIPAUX POINTS DE MISE EN COMPATIBILITE « SCOT / PDU »

- L'extension du tramway au-delà des Vergnes : jusqu'au niveau du projet de halte ferroviaire des « Vergnes » ? jusqu'à Gerzat ?
- La halte ferroviaire en rive-droite de l'Allier à Pont-du-Château
- L'obligation d'une desserte, par transports collectifs, des secteurs d'extensions ou de créations de pôles commerciaux périphériques du SCoT
- La prise en compte d'enjeux environnementaux et paysagers pour la réalisation de toute nouvelle infrastructure routière
- L'inscription du projet de la déviation de Gerzat (par l'ouest)
- La ligne de transports collectifs en site propre vers Beaumont
- L'élargissement de l'axe autoroutier A71 / A75
- Le site de transbordement de conteneurs de Gerzat

Les avancées permises par le PDU de l'agglomération clermontoise

L'Agence d'Urbanisme et de développement Clermont Métropole a été chargée de mesurer les résultats du Plan de Déplacements Urbains de 2011. Au regard d'un programme d'actions qui a été principalement élaboré durant la période 2006 – 2008, cette évaluation porte sur l'ensemble des actions réalisées après la mise en service de la ligne de tramway (1^{er} septembre 2007 dans son intégralité).

▪ Bilan des actions

Au cours de la période 2007 – 2014, de **nombreuses actions visant au développement des transports collectifs et de l'intermodalité ont été réalisées sur le réseau urbain** : extension de la ligne de tramway, aménagement du pôle d'échanges intermodal de la gare centrale de Clermont Ferrand, mise en service des lignes à Haut Niveau de Service B et C, mise en accessibilité des principales lignes SNCF, mise à disposition de transport à la demande, renforcement des dessertes ferroviaires périurbaines, réalisation de la halte d'Aulnat, création d'une centrale de mobilité... Toutefois des actions restent à conforter : développement de nouvelles lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), tarification multimodale.

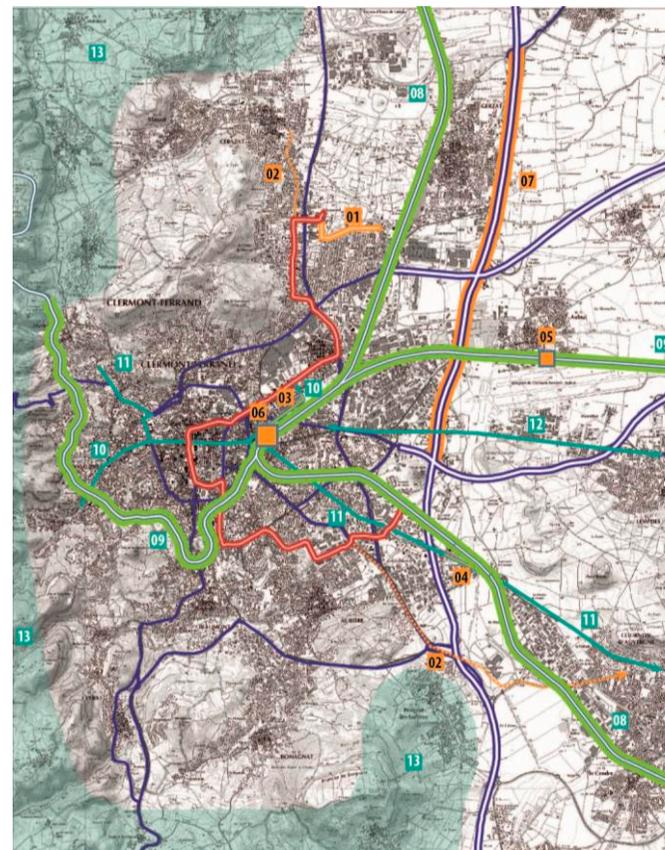
Concernant **les modes doux** (piétons et vélos), **le bilan est contrasté**. Les aménagements de type zone 30, zone de rencontre ont progressé dans plusieurs communes de l'agglomération. De plus, un système de vélo en libre-service est désormais opérationnel à Clermont Ferrand avec 22 stations et 220 vélos, complété par de la location longue durée (vélo électrique ou classique). Toutefois, les aménagements cyclables n'ont pas connu de réel développement, notamment en matière de continuité des itinéraires.

Dans le domaine des **infrastructures et services pour l'automobile**, les villes de Chamalières et Clermont-Ferrand ont réalisé plusieurs **actions sur le stationnement** (extension des zones payantes, « macaron » résident...). **L'élargissement à 2x3 voies** de l'A71 a connu une mise en chantier « anticipée » (l'horizon 5 ans du PDU prévoyait l'engagement d'études, pour permettre sa réalisation à l'horizon 15 ans). En revanche, la configuration des grands carrefours d'agglomération reste inchangée.

Concernant la livraison de marchandises en ville, sous l'impulsion de professionnels locaux un « centre de distribution urbain » a vu le jour.

Enfin, la démarche « plan de déplacements d'établissement » est active auprès des principales entreprises ou administrations (Michelin, La Poste, CHU...) de l'agglomération. Fin 2014, 22 PDE sont actifs et 3 sont à l'étude pour un potentiel d'environ 35 000 salariés concernés.

PRINCIPALES ACTIONS DU PDU A L'ECHELLE DE L'AGGLOMERATION



Principales infrastructures	Nouvelles infrastructures (2007 - 2014)	Nouveaux services (2007 - 2014)
Voies ferrées	01 Extension tramway - Les Vergnes	08 TER toutes les 15 min (heures de pointe)
Tramway - Ligne A	02 Etudes prolongement TCSP (tracés indicatifs)	09 TER toutes les 20 min (heures de pointe)
Autoroutes	03 Couloirs bus - Av URSS / Rue Auger	10 Bus à Haut Niveau de Service - ligne B
Principales routes	04 Couloirs bus - Av Ernest Cristal	11 Bus à Haut Niveau de Service - ligne 6
	05 Halte ferroviaire d'Aulnat	12 Bus express Clermont <-> Pont-du-Ch.
	06 PEI - gare centrale	13 Bassin de Transports A la Demande (TAD)
	07 Mise à 2x3 voies de l'A71	

Sources : SMTC, Conseil régional, APRR

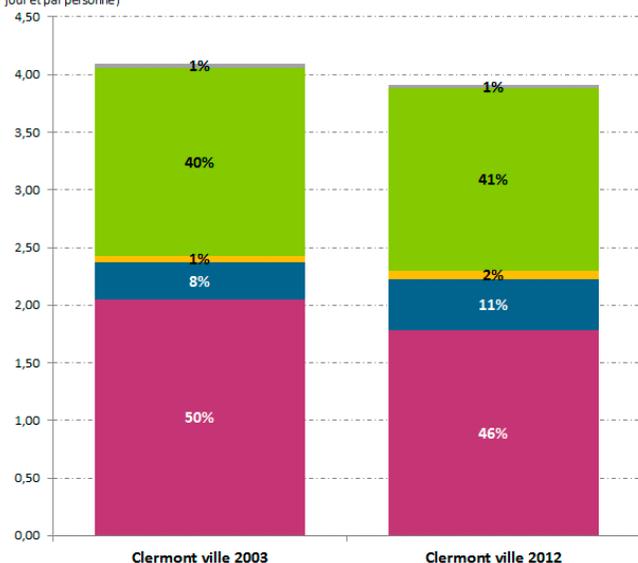
▪ Evolution des pratiques

Au cours de la période 2003 – 2012 (dates des « enquêtes déplacements »), le nombre de déplacements se stabilise autour de 4 déplacements par jour et par personne.

A l'échelle de la grande agglomération, la part modale de la voiture est stabilisée (autour de 63%). En outre, pour les habitants de la ville de Clermont-Ferrand, on assiste même à un recul sensible de la voiture (part modale passant de 50 à 45% des déplacements), principalement au profit des transports collectifs, qui sont devenus plus attractifs, suite à la mise en service du tramway (50% du trafic du réseau T2C).

EVOLUTION DES PRATIQUES DE DEPLACEMENTS POUR LES HABITANTS DE LA VILLE DE CLERMONT-FERRAND

(Nombre de déplacements par jour et par personne)



Autres (Taxi, camion, tracteur, voiturette, trottinette...)



Transports collectifs (bus, car, train, tramway)



Marche



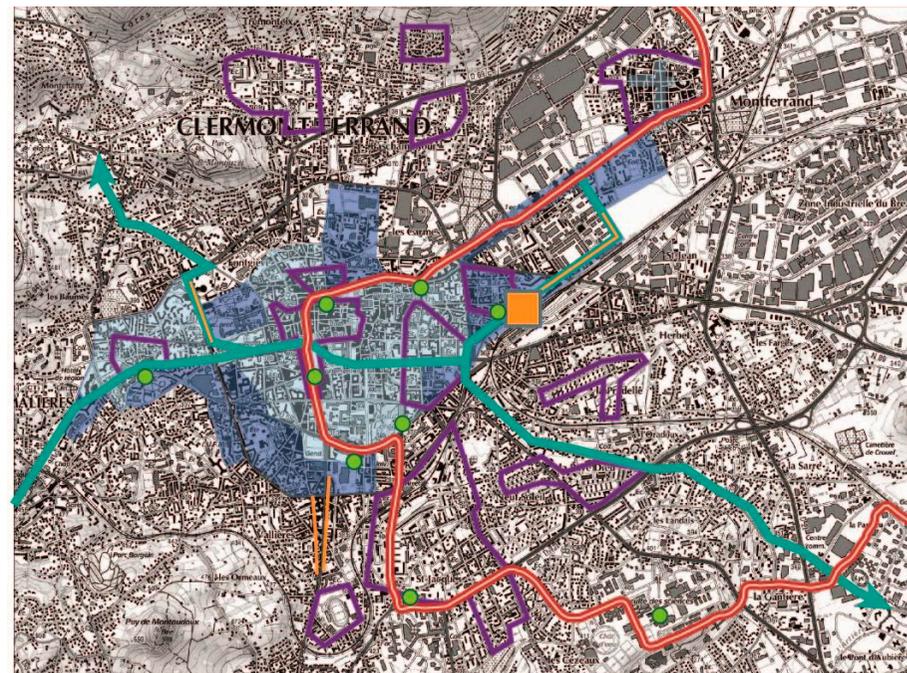
Voiture



2 roues (vélos, motos, scooters ...)

Source : SMTC – EDGT Clermont Val d'Allier 2012

PRINCIPALES ACTIONS DU PDU A L'ECHELLE DU CŒUR D'AGGLOMERATION



- Tramway - Ligne A
- Bus à Haut Niveau de Service - Lignes B et 6
- Pôle d'Echanges Intermodal (PEI - gare centrale)
- Suppression de voies routières au profit des TC ou du vélo
- Stationnement payant (état 2007 / extensions depuis)
- Zones 30 / zones piétonnes / zones de rencontre
- Station C'Vélo (vélo en libre service)

Sources : SMTC, Villes de Chamalières et Clermont-Ferrand



CONSTATS PARTAGÉS

CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE, PERIURBANISATION, SEGMENTATION SPATIALE... FAÇONNENT L'ORGANISATION TERRITORIALE DU XXI^e SIECLE

Un bassin de vie marqué par un développement des couronnes périurbaines

Depuis l'après-guerre, la France connaît un processus de dynamique urbaine, à laquelle l'agglomération clermontoise n'échappe pas.

Jusqu'en 1975, la population a fortement augmenté à Clermont-Ferrand et dans sa proche périphérie (Cébazat, Chamalières, Cournon, Lempdes...).

Par la suite, l'engouement des ménages pour la maison individuelle (le plus souvent en accession à la propriété) et les prix plus élevés des biens dans la centralité expliquent le développement des communes périphériques (Cournon, Lempdes, communes le long de l'A75...)

Enfin, depuis la fin des années 1990, le territoire connaît une double dynamique :

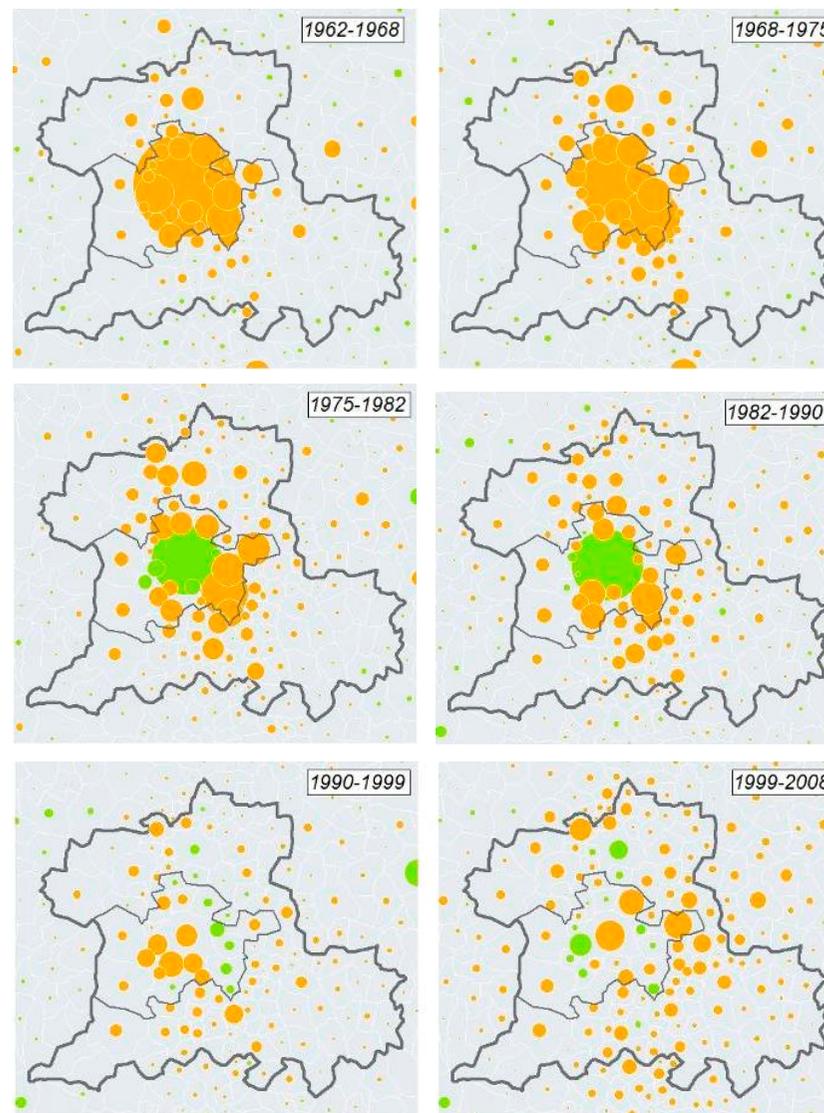
- Clermont-Ferrand et quelques communes de l'agglomération renouent avec la croissance démographique ;
- Le développement des couronnes périurbaines se poursuit et se diffuse de plus en plus loin. (forte croissance dans le secteur de Lezoux ou de Champeix).

Paroles d'acteurs

« La croissance démographique de la périphérie n'est portée que par la construction de pavillons neufs. Les bourgs existants restent en déclin »

Source : ateliers participatifs

EVOLUTIONS DEMOGRAPHIQUES DANS LE GRAND CLERMONT



Evolution de la population



Fond : IGN - GEOFLA
Source : INSEE - RP 1962 à 2008



En se basant sur l'intensité des liaisons domicile-travail, l'INSEE détermine pour chaque agglomération son espace d'influence (concept d'« aire urbaine »). Pour Clermont-Ferrand, cela concerne un espace s'étirant de la limite Allier / Puy-de-Dôme au nord d'Issoire.

Au total, ce bassin approche les 460 000 habitants. En dix ans (de 1999 à 2008), la progression de population a dépassé les 50 000 habitants.

La moitié de cette croissance est due à l'extension de la zone d'influence (zone en orange foncé).

L'autre moitié correspond à la croissance de l'aire urbaine existante (zone en rouge + orange clair). Toutefois, sur les 24 000 habitants supplémentaires, seulement 2 000 se sont installés dans la zone agglomérée (zone en rouge).

Ces grandes tendances démographiques s'expliquent par :

- Des arbitrages de localisation des ménages, qui sont dictés par le « coût du foncier » et le « désir de la maison individuelle » ;
- Les coûts liés à la possession et l'usage d'automobiles sous-estimés ;
- Le développement des infrastructures routières (A75) ;
- Le manque d'adaptation, d'innovation pour proposer un modèle de logement et un cadre de vie attractif dans les « centralités » pour les familles ;
- Une qualité de vie en ville perçue comme peu attractive (pollution, traitement peu qualitatif des espaces publics, bruit...) ;
- Un marketing territorial en Auvergne généralement axé sur la « qualité de vie à la campagne ».

Le saviez-vous ?

COUTS ANNUELS D'UNE VOITURE - 2012

Selon la méthodologie retenue, le coût annuel global (acquisition, fréquence de renouvellement, carburants, assurance...) d'une voiture varie :

- 4 350 € / an (étude ADETEC)
- 7 991€ € / an (étude Automobile-club pour les véhicules diesel)

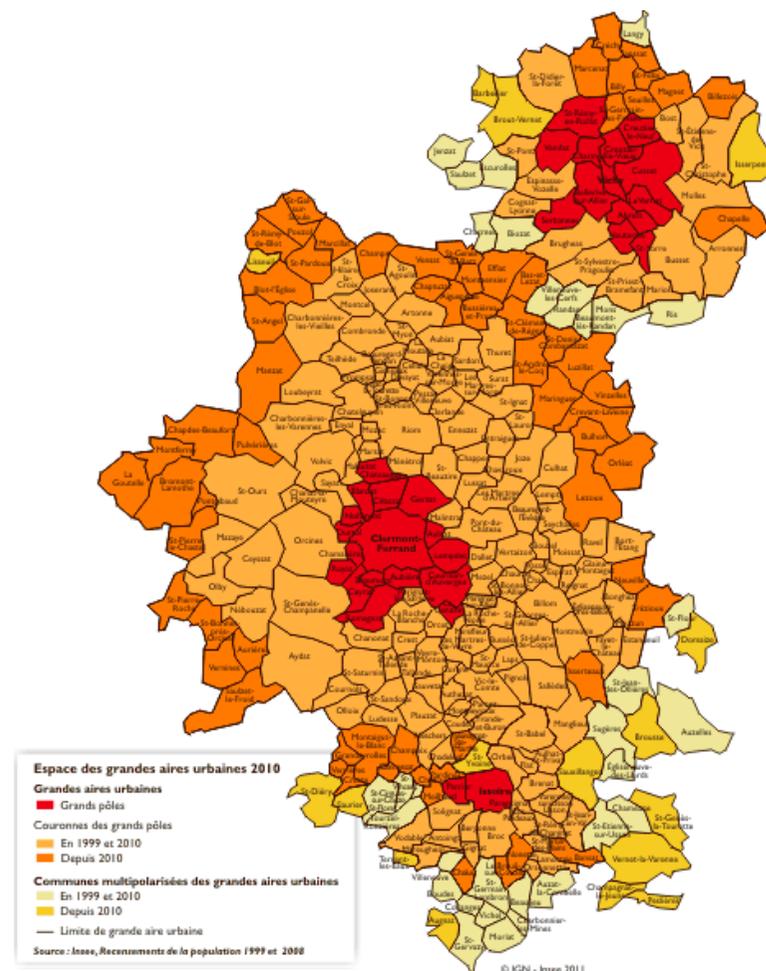
A noter que les dépenses d'usage (carburants, péages et stationnement) représente dans les 2 cas environ 1 500€.

AIRES URBAINES DE CLERMONT-FERRAND, VICHY ET ISSOIRE

Méthode - Définition

AIRE URBAINE :

Une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. – *Source : INSEE*



© IGN - Insee 2011
http://www.insee.fr/auvergne - Insee Auvergne La Lettre n°77

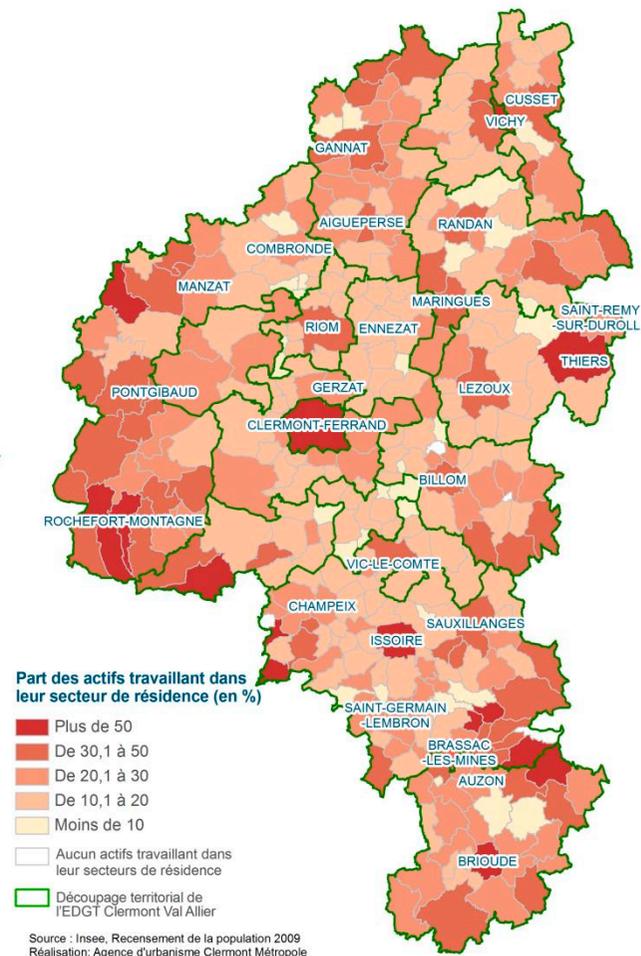
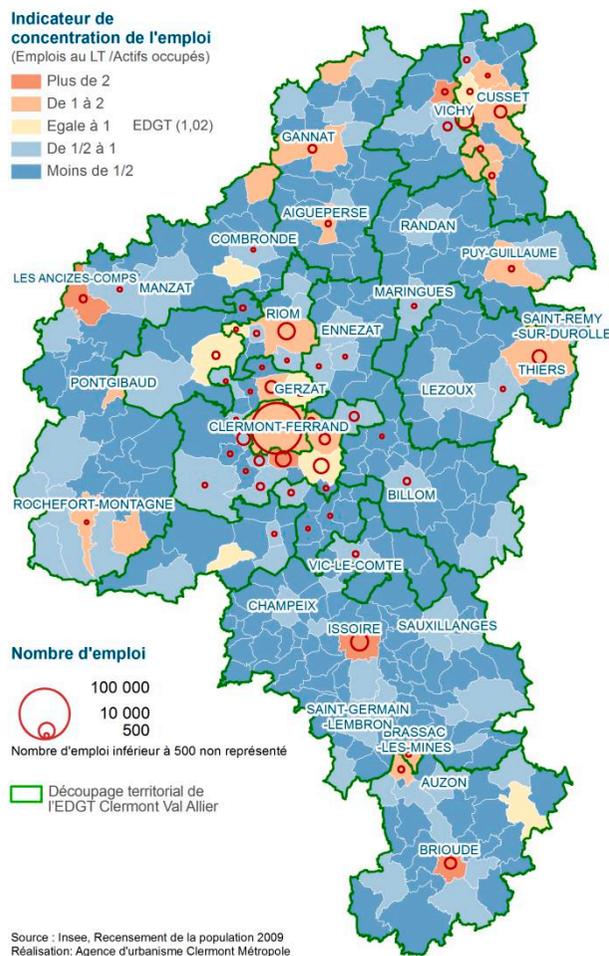


Une segmentation des espaces qui accroît les besoins de déplacements

Historiquement la ville est un espace de densité et de mixité des fonctions (emplois, services, habitat, loisirs). Grâce à l'avènement de l'automobile comme objet et outil de consommation de masse, les espaces se sont spécialisés (phénomène de « zoning »), avec la prolifération :

- d'un côté des « banlieues dortoirs » ;
- de l'autre des zones d'activités (industries, commerces, ou services), pôles d'emploi et de consommation.

Les « déséquilibres » en termes d'emplois illustrent parfaitement les besoins de déplacement générés par l'organisation du territoire. En effet, les emplois sont concentrés sur quelques communes de cœur d'agglomération comme Clermont-Ferrand, Aubière, Cébazat, Cournon, Issoire, Riom ou Thiers, mais ils ne sont pas forcément massivement occupés par des habitants de ces communes.





Des mobilités plus complexes

Méthode - Définition

UNE GRANDE ENQUETE SUR LES DEPLACEMENTS REALISEE EN 2012

En 2012, le SMTC a réalisé une Enquête Déplacements Grand Territoire (Clermont-Ferrand, Vichy, Thiers, Brioude), qui apporte de très nombreuses données sur la mobilité des 650 000 habitants de cette zone métropolisée.

UN DEPLACEMENT – C'EST QUOI ?

Le déplacement est le mouvement d'une personne, effectué pour un certain motif, sur une voie publique, entre une origine et une destination, selon une heure de départ et une heure d'arrivée, à l'aide d'un ou plusieurs modes de transport.

Les déplacements domicile – travail et domicile – école structurent la demande de mobilité, car ils sont les plus longs (en distance, en temps) et ils se produisent aux heures de pointe.

Toutefois, les personnes se déplacent pour une grande diversité de motifs : les achats, les loisirs, les démarches administratives, l'accompagnement d'enfants, la restauration, ... Ainsi, chaque personne (de 5 ans et +) effectue en moyenne 3,8 déplacements par jour.

Au total, ce sont près de 2,4 millions de déplacements, qui sont effectués par les habitants de ce grand territoire s'étendant de Vichy à Brioude.

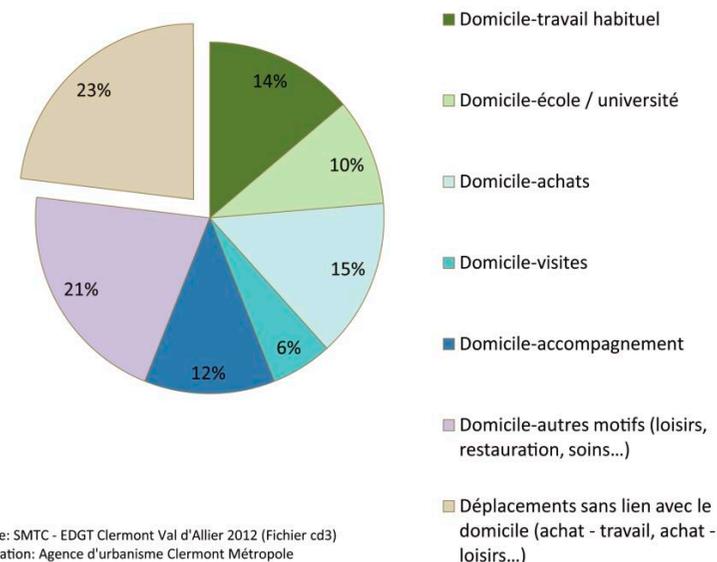
En termes de mode de déplacement, on constate que la majorité est réalisée en voiture, car c'est un mode pratique et rapide, bien qu'onéreux.

Le deuxième mode de transport le plus usité est la marche (26%), mais elle assure principalement des petits déplacements.

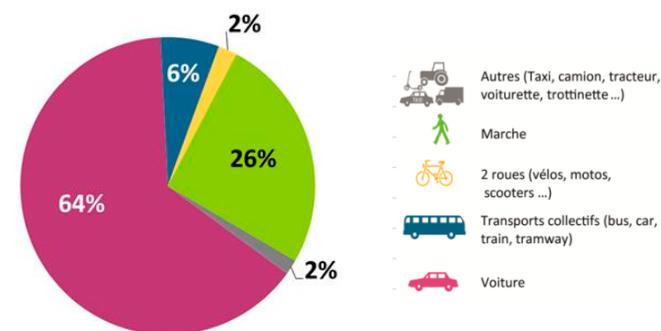
Les transports collectifs sont globalement peu utilisés, car :

- La localisation des aménités urbaines et des logements placent une partie de la population en situation de dépendance à la voiture ;
- Ils sont peu attractifs pour des raisons « objectives » (horaire de passage mal adapté, « lenteur » - localement, un déplacement en bus urbain est deux fois moins rapide que s'il est effectué en voiture, ...) ou « subjectives » (image, confort...);
- La plupart des personnes ne rencontrent pas de difficultés pour se stationner.

REPARTITION DES DEPLACEMENTS PAR MOTIFS



REPARTITION DES DEPLACEMENTS PAR MODES



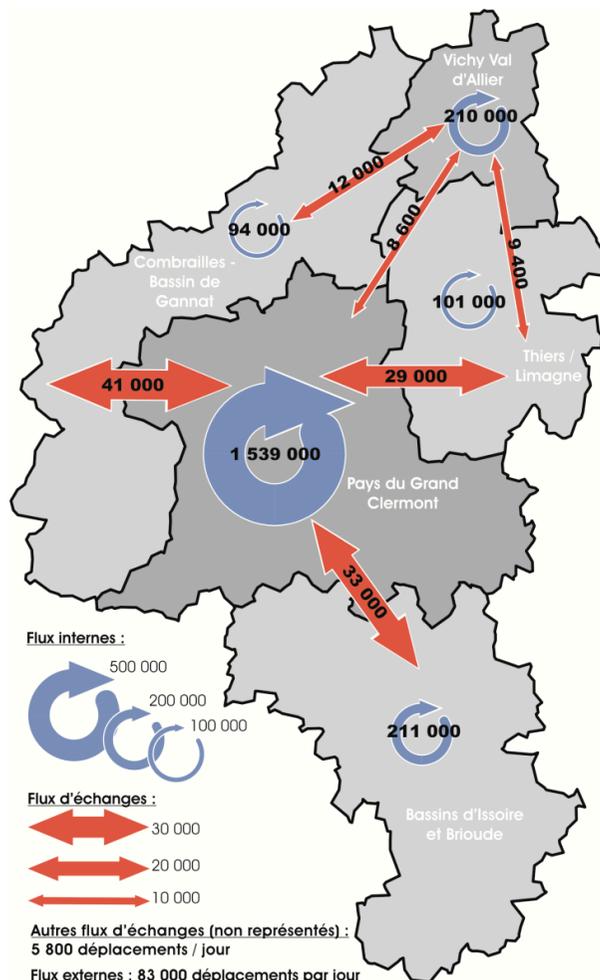


En termes d'organisation de l'espace, la demande de déplacements traduit :

- un **besoin de proximité** (à l'échelle de la commune voire de la communauté de communes), notamment pour les déplacements liés aux commerces de proximité (boulangerie, presse,...), à l'école, aux loisirs...
- une **attraction vers les « centralités »** (Clermont-Ferrand, Riom, Vichy...) pour se rendre au travail, au lycée, à l'université, aux salles de spectacle, aux hypermarchés...

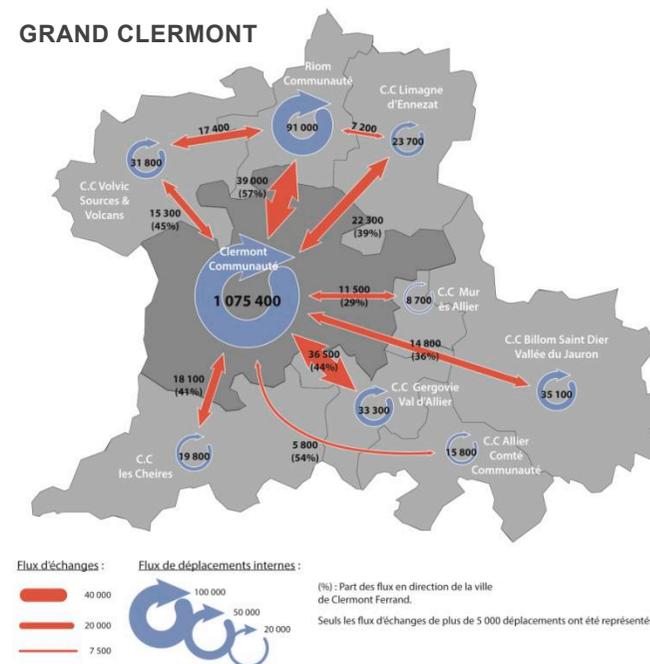
DEMANDE DE DEPLACEMENTS A DIFFERENTES ECHELLES

GRAND TERRITOIRE : CLERMONT, VICHY, BRIOUDE, THIERS

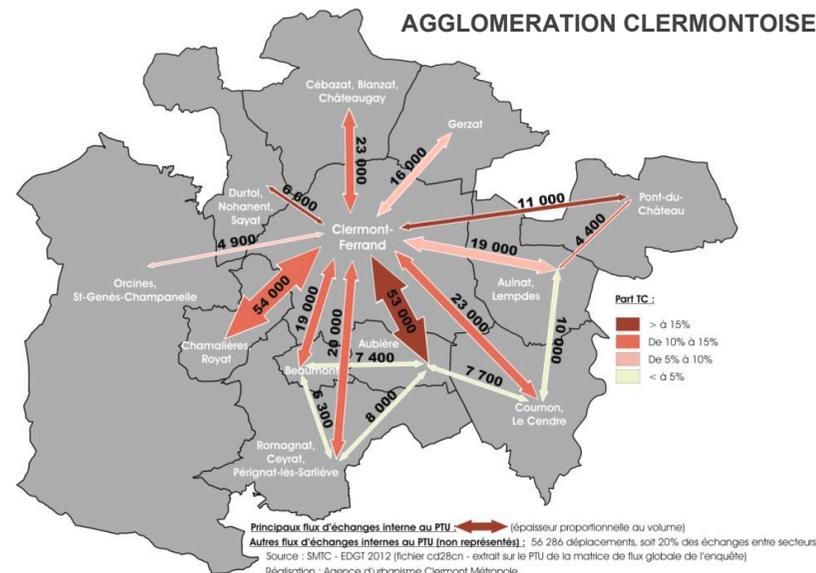


Source : SMTC - EDGT 2012 (fichier cd28a)
Réalisation : Agence d'urbanisme Clermont Métropole

GRAND CLERMONT



AGGLOMERATION CLERMontoISE





En termes de distances parcourues, il apparaît que :

- Pour assurer ses différents déplacements, **chaque personne parcourt 24 kilomètres par jour**. Toutefois, derrière cette moyenne, il se cache des disparités.

D'un côté les habitants des villes se déplacent sur des distances moindres (moins de 15 km pour un clermontois) et ils n'utilisent pas systématiquement la voiture.

De l'autre côté, les habitants des couronnes périurbaines parcourent une trentaine de kilomètres par jour. Au regard des distances à parcourir et de la faible desserte en transports collectifs de ces territoires, ces personnes sont très fortement dépendantes de la voiture.

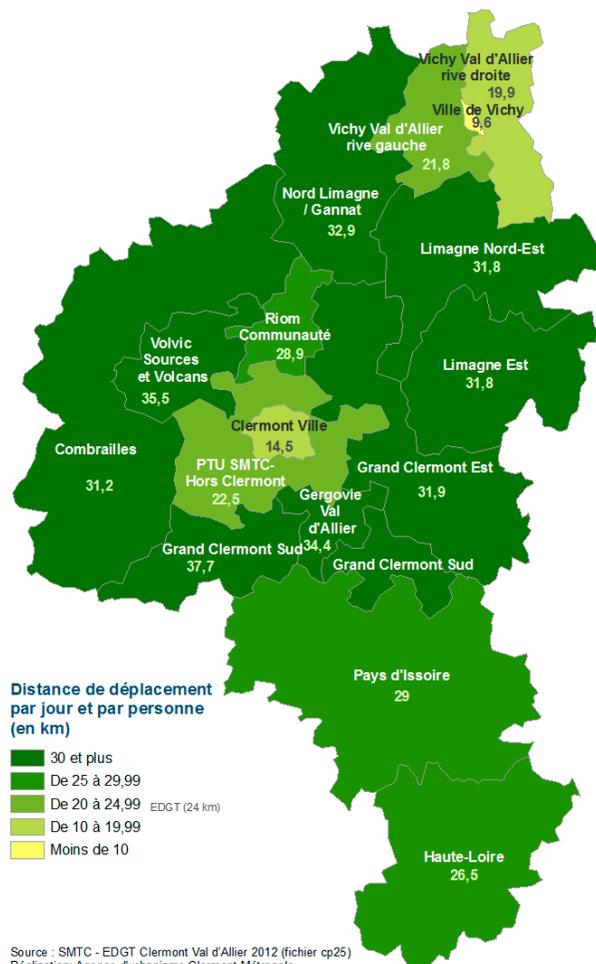
- La voiture est le mode majoritaire dès que la distance du déplacement dépasse 1 kilomètre.

Le saviez-vous ?

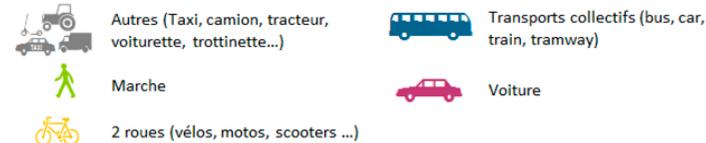
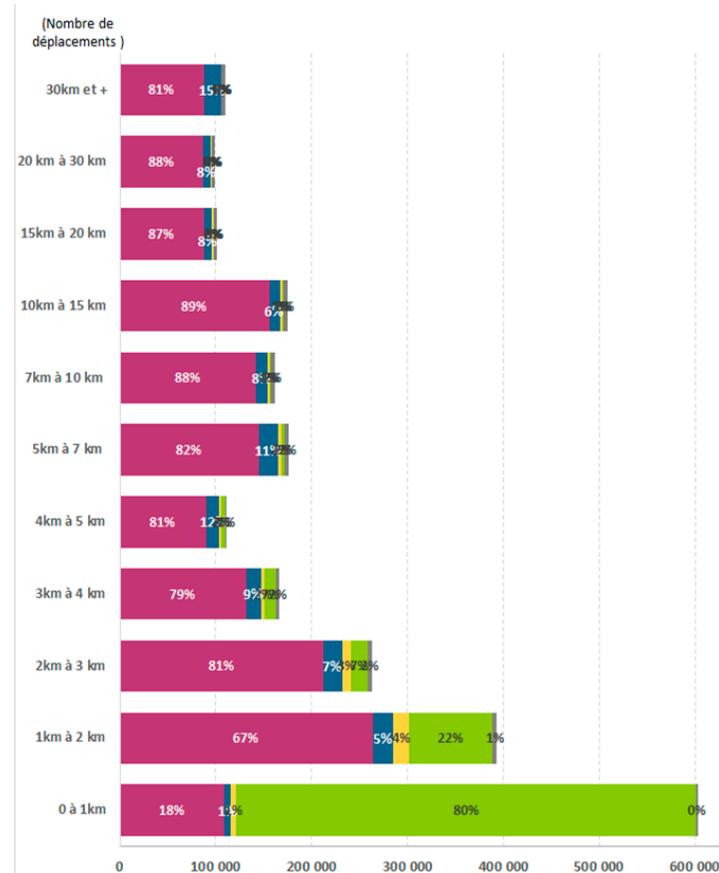
Plus d'information, en consultant l'atlas des pratiques de déplacements

ENQUÊTE DÉPLACEMENTS GRAND TERRITOIRE 2012 CLERMONT VAL D'ALLIER

DISTANCES PARCOURUES PAR JOUR ET PAR PERSONNE

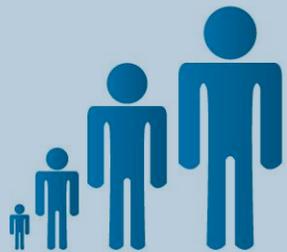


PARTS MODALES DES DEPLACEMENTS PAR TRANCHES DE KILOMETRES





Croissance démographique, périurbanisation, segmentation spatiale... façonnent l'organisation territoriale du XXI^e siècle



Ce qu'il faut retenir

Synthèse des constats

La périurbanisation et la segmentation spatiale des espaces, constatées ces dernières années, ont pour conséquence l'augmentation du nombre de déplacements et de la distance parcourue par les ménages, avec un recours à l'autosolisme prépondérant sur les déplacements Domicile-Travail.

Des formes nouvelles d'organisation territoriale, de plus en plus polycentriques, se créent dans lesquelles la relation stéréotypée ville-centre - périphérie devient plus complexe. Le périurbain s'incruste de plus en plus dans l'urbain, les limites deviennent plus floues. Il acquiert de plus en plus d'autonomie, l'emploi n'y étant plus le seul facteur structurant dans ce lien urbain / périurbain. Cela génère des pratiques multiples et diversifie les mobilités.

Problématique

Cette organisation territoriale de plus en plus diffuse et étalée rend particulièrement difficile une organisation raisonnée des mobilités par la puissance publique, du moins dans sa conception classique des dernières décennies. La question de la **réduction des distances à travers une politique d'aménagement coordonnée** (habitat, déplacement, économie, cohésion sociale, ..) est ainsi posée (cf. p. 39). Les espaces intermédiaires et multipolarisés devront aussi faire l'objet d'une réponse adaptée et cohérente avec la ville-centre en termes de mobilité durable (cf. mobilité raisonnée p. 48 et suivantes).



MODES DE VIE ET PRATIQUES DE DEPLACEMENTS

Une forte évolution des modes de vie...

La société française connaît des mutations profondes, qui impactent nos modes de vie. Elle est notamment marquée par :

- Le vieillissement de la population (En France, en 2014, 1 personne sur 5 à 60 ans et plus, ce sera 1 personne sur 3 en 2050).
- Une hausse des populations diplômées (en 2012, 14% de la population a obtenu un diplôme supérieur à Bac + 2), qui s'assortit d'une part croissante de cadres dans la population active ;
- Des mutations dans les familles : ménages de plus en plus petits, familles recomposées, natalité qui se maintient à un niveau plutôt élevé...
- De nouveaux liens sociaux : montée de l'individualisme avec néanmoins de nouvelles relations entre les personnes grâce aux réseaux sociaux provoquant l'explosion des collectifs et une redistribution des appartenances, ...
- De nouveaux espaces de voisinage, de vie et de travail ;
- Une crise économique majeure, générant chômage, baisse du pouvoir d'achat, réduction des budgets publics... mais poussant à l'innovation avec un rapport à la propriété et au produit qui glisse vers le service, l'usage, le partage dans un contexte de maturation numérique (groupement d'achats, prêts d'objets entre particuliers...);
- Des mutations territoriales marquées par la métropolisation (processus de renforcement de la puissance des grandes villes dû à l'accroissement des populations et des activités) et la périurbanisation (extension de la zone d'influence des villes).

Paroles d'acteurs

« Par le téléphone cellulaire, ils accèdent à toute personne, par le GPS en tous lieux, par la toile, à tout le savoir » - Petite poucette – Michel Serres - 2013

... qui influe sur les pratiques de mobilité

Chaque individu de par son âge, son appartenance sociale, son revenu, son lieu de résidence... va se déplacer plus ou moins souvent et en empruntant tel ou tel mode de transport en fonction de leur performance, mais aussi d'appréciations plus subjectives comme le confort ou l'image.

Classiquement, les enquêtes sur la mobilité font ressortir que :

- Le niveau de diplôme obtenu influe fortement sur la mobilité : les plus instruits étant ceux qui se déplacent le plus ;
- La mobilité est moins élevée chez les scolaires ou les seniors que chez les adultes entre 25 et 65 ans ;
- Les actifs se déplacent beaucoup et très souvent en voiture ;
- Les scolaires et les étudiants se déplacent à part égales en voiture, en transports collectifs ou à pied ;
- Les différences hommes / femmes sont de moins en moins marquées ;
- Les résidents des centres villes utilisent autant la voiture que la marche à pied, alors que les résidents des zones périurbaines sont plus dépendants de l'automobile ;
- Etc...

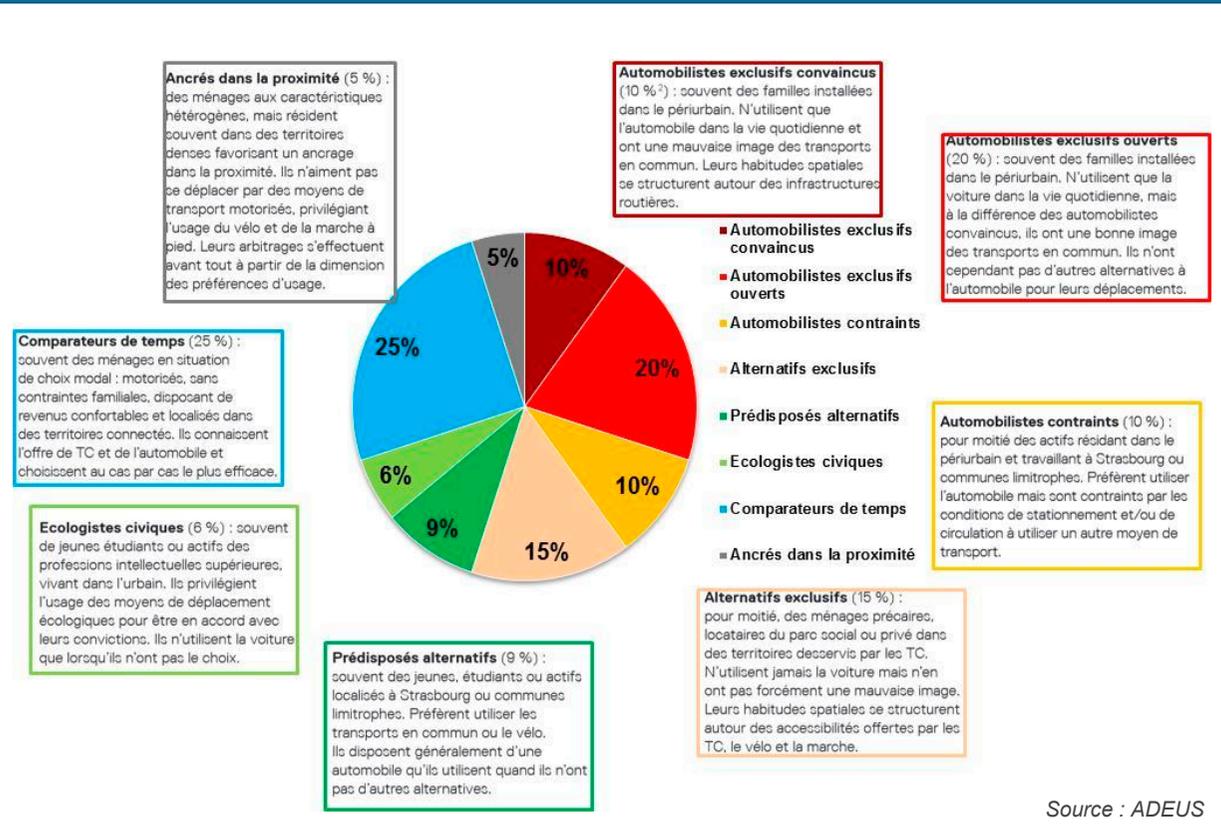
Une combinaison de paramètres (âge, lieu de vie...) explique les choix de chaque individu pour leurs déplacements. Ainsi, les choix individuels en termes de mobilité ne peuvent se limiter à des visions caricaturales de tels ou tels groupes d'individus.



Le saviez-vous ?

DIS-MOI QUI TU ES, JE TE DIRAI COMMENT TU TE DEPLACES : L'EXEMPLE DU BAS-RHIN (région de Strasbourg)

Des recherches du Ministère de l'Ecologie (CEREMA – ex-CERTU) et de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) ont identifié 8 profils d'usagers des transports. Ces travaux sont riches d'enseignements pour mettre en résonance offre et demande. Grâce à ce type d'approche, on peut analyser si une offre alternative à la voiture est en capacité ou pas d'être appropriée par les populations concernées.

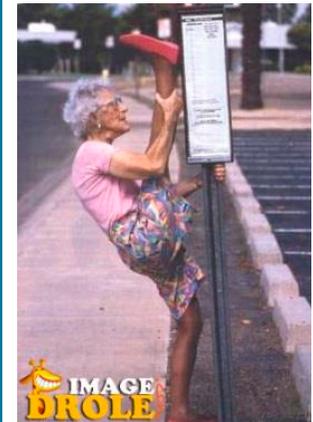


- Le saviez-vous ?

L'IMPACT DU RENOUVELLEMENT DES GENERATIONS EN TERMES DE MOBILITE ?

Les séniors sont (et vont être) de plus en plus nombreux dans la société. Les analyses actuelles montrent qu'ils se déplacent moins que les autres catégories (notamment après 80 ans où chaque personne réalise moins de 2 déplacements par jour). Est-ce que l'arrivée à l'âge de la retraite des « papy-boomer », qui ont une forte culture de la mobilité et un usage élevé de la voiture, va conduire à une augmentation de la mobilité des séniors ou au contraire, est-ce que la diminution des pensions de retraite va contraindre ces populations à se déplacer moins ?

Les plus jeunes générations montrent des signes d'un nouveau rapport à la voiture : léger recul du passage du permis de conduire, adeptes du covoiturage... Pour autant, ces personnes vont-elles vers 25 ans conserver ces attitudes ou reproduire des comportements proches des 25 – 50 ans d'aujourd'hui ?





La vulnérabilité de certaines populations en termes de mobilité

Alors que la mobilité est une valeur de nos sociétés modernes, une part de la population connaît des difficultés de mobilité, en raison :

- **du coût du service** : incapacité financière à acquérir une voiture (localement près de 15% des ménages sont sans voiture), prix du carburant, prix des billets de transports collectifs, etc.
- **de l'adaptation du service aux besoins de l'individu** : Y-a-t-il un service de transport collectif adapté à ses besoins ? Existe-t-il un aménagement cyclable sécurisé ? etc...
- **des capacités de l'individu** : possession du permis de conduire, capacité aptitude physique à faire du vélo ou de la marche sur de « longues distances », difficulté à lire un plan, etc...
- **de l'espace urbain dans lequel l'individu se sent en confiance et en sécurité** : il peut se limiter chez certaines personnes à l'échelle du quartier voire de la rue, et est aussi fonction de la qualité des aménagements.

Ces difficultés concernent aussi bien les travailleurs pauvres ou chômeurs que les habitants des quartiers sensibles, les familles monoparentales, les personnes issues de l'immigration, les personnes maîtrisant mal la lecture et l'écriture du français, les personnes âgées, les personnes en situation de handicap...

A moyen terme, **une hausse du prix des carburants pourrait aussi fragiliser des familles d'actifs de la classe moyenne** habitant généralement les zones périurbaines et plus seulement les personnes fragiles (travailleurs pauvres, chômeurs, retraités...). En effet, ces personnes seraient confrontées à une augmentation d'un budget transport qui réduirait notablement le « reste à vivre » (le revenu diminué de l'ensemble des dépenses contraintes).

Paroles d'acteurs

« Les tarifs préférentiels aux transports collectifs destinés aux personnes à faible ressource ne sont pas forcément sollicités car :

- les personnes n'ont pas besoin ou n'ont pas envie de se déplacer ;
- elles connaissent mal les aides mises en place »

Source : ateliers participatifs



Paroles d'acteurs

« La part globale du budget transport dans le revenu d'un ménage augmente lorsque la densité diminue : 9% en moyenne au centre-ville, jusqu'à 18% dans les couronnes périurbaines »

Texte du CEREMA reprenant les travaux F. VANCO sur « Formes urbaines et durabilité du système de transports, une application aux coûts de la mobilité urbaine des ménages sur l'agglomération lyonnaise » - 2011



Modes de vie et pratiques de déplacements



Ce qu'il
faut
retenir

Synthèse des constats

La société a fortement évolué ces dernières années, (individualisation, liens sociaux, vieillissement, etc..) ce qui a entraîné une modification de nos pratiques de déplacements. En effet, les motifs, les moyens et les profils des usagers, sont désormais multiples, et entraînent donc une difficile adaptation de l'offre existante, dont la mutation est naturellement plus lente que la demande.

Problématique

Le changement des pratiques de mobilité ne pourra pas passer par la seule entrée de l'offre. **La connaissance des modes vies sur notre territoire**, et donc des besoins par grande typologie est indispensable, afin de rendre les **offres alternatives à l'autosolisme plus séduisantes**, en parallèle des mesures indispensables de régulation (notion d'acceptabilité). Pour influencer durablement la pratique (implication citoyenne), les politiques publiques devront être attentives à l'émergence et à **l'accompagnement des innovations sociales**, nouveaux leviers complémentaires (cf. p. 54).

La diversité des modes de vie, donc des pratiques de mobilité, poussent à proposer **un bouquet de services adapté à chaque situation territoriale**, dans une cohérence globale, où chaque mode disposerait de son univers de pertinence et chaque usager deviendrait un « surfeur » (cf. mobilité raisonnée p. 48). **Sensibilisation et éducation innovantes** des nouvelles offres et donc pratiques offertes semblent ici incontournables (cf. p. 60).

Dans ces changements, les populations vulnérables devront être particulièrement cernées et l'offre de service adaptée.



DES INTERETS ECONOMIQUES DETACHES DES ENJEUX DE MOBILITE « DURABLE »

Un tissu économique qui s'est massivement implanté le long des grands axes routiers

Historiquement, le cœur économique, industriel et commercial de ce territoire se trouvait principalement sur Clermont-Ferrand (environ 30 000 emplois chez Michelin dans les années 1970, contre un peu plus de 10 000 aujourd'hui).

Si les secteurs centraux (Clermont-Ferrand, Riom) concentrent encore de nombreuses activités économiques, il ressort que les zones périphériques ont connu un fort développement, en lien avec l'équipement massif des ménages en automobiles et du développement du réseau de grandes infrastructures.

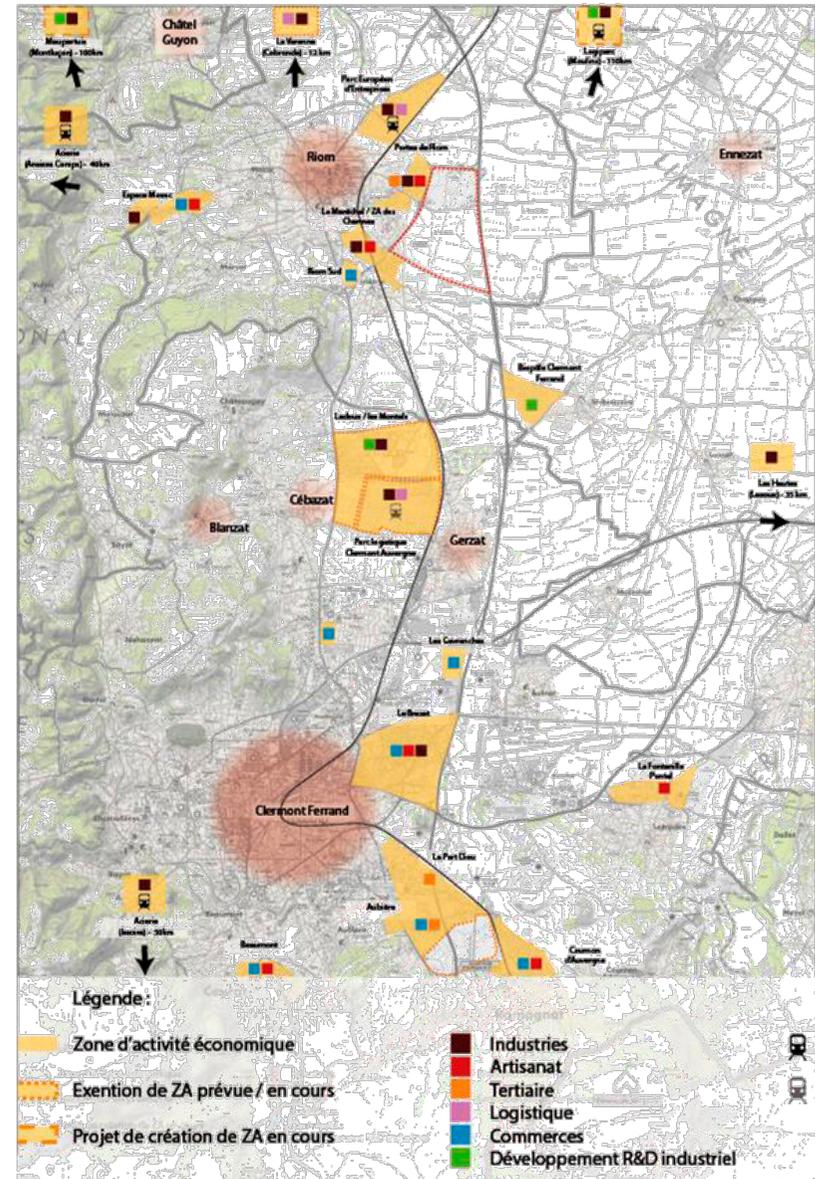
Désormais, plusieurs zones d'activités, de plus ou moins grande importance, maillent le Grand Clermont ; Chacune d'elles générant des déplacements d'un peu partout et contribuant à une complexification de la demande de mobilité.

Paroles d'acteurs

« Pour les entreprises, les transports collectifs ce n'est clairement pas la priorité. Leur attente : une bonne desserte routière »

Source : ateliers participatifs

DEVELOPPEMENT DES ACTIVITES ECONOMIQUES LE LONG DE L'A71-A75



Source : cabinet CMN Partners pour le compte de la Région Auvergne et Riom communauté



Des déplacements assurés principalement en voiture et seul à bord

Localement, **78% des déplacements domicile – travail** sont réalisés en voiture.

Ce chiffre est proche des valeurs observées au niveau national (72%).

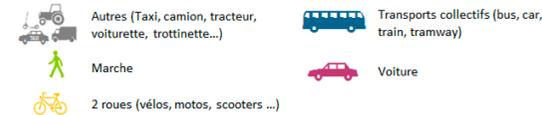
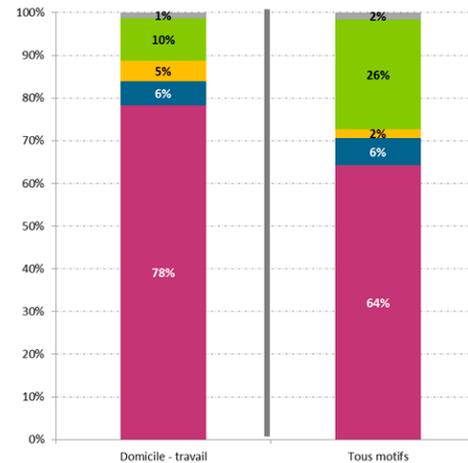
D'ailleurs, cet usage de la voiture continue de progresser depuis le début des années 1980 (55% des déplacements domicile – travail en 1982, 69% en 1994) du fait notamment d'un éloignement croissant entre domicile et lieu d'emploi (9 km en 1982, 12 km en 1994 et près de 15 km en 2008 – valeurs moyennes en France).

En outre, c'est pour se rendre au travail que les personnes sont le plus souvent seules dans leur voiture. En effet, alors que le taux d'occupation moyen des véhicules est de 1,36 personne, il n'est que de 1,03 pour les déplacements domicile – travail. Cela signifie que sur 100 voitures, 97 sont occupées par une seule personne ; les 3 dernières accueillent deux personnes à bord.

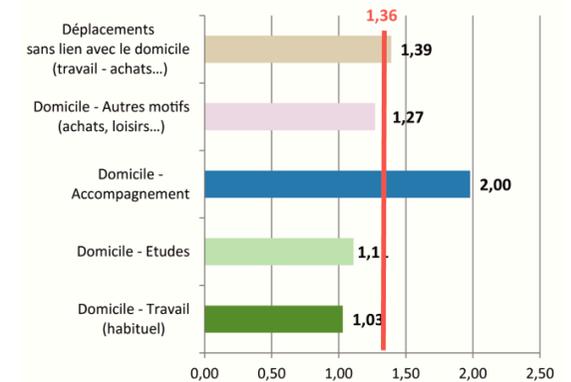
Pour les achats, l'usage de la voiture est un peu moins élevé. Toutefois, il convient de distinguer :

- les achats en petits et moyens commerces (boulangerie, marché, supérette, magasin d'habillement,...) pour lesquels les personnes utilisent à parts quasi-égales la voiture et la marche à pied ;
- les achats en grand magasin, supermarché, hypermarché ou centre commercial, où la voiture domine très nettement.

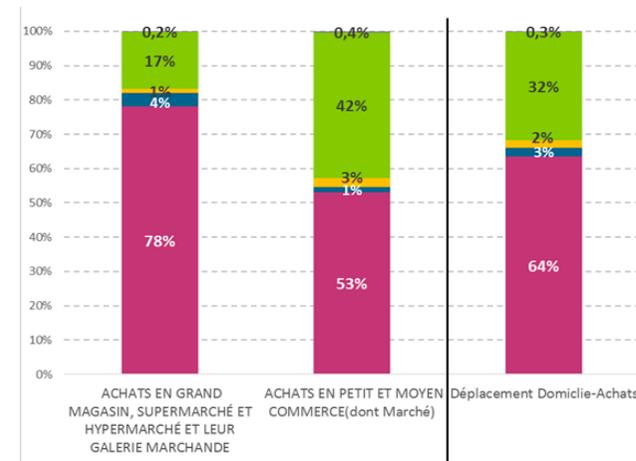
UNE TRES FORTE UTILISATION DE LA VOITURE POUR SE RENDRE AU TRAVAIL



NOMBRE MOYEN DE PERSONNES PAR VOITURE



PARTS MODALES DES DEPLACEMENTS DOMICILES-ACHATS



Source : SMTc – EDGT Clermont Val d'Allier 2012



Des transports de marchandises pour ravitailler les espaces urbains

Au-delà des besoins de déplacements des personnes (acheminement des employés, des clients), le tissu économique local (industries, commerces, artisans...) génère des besoins de livraisons (réassort des commerces, colis distribués aux particuliers...) ou d'expédition de marchandises (export des productions locales comme les pneus ou les eaux).

Alors que les échanges entre agglomérations s'effectuent généralement par des professionnels du transport (principalement par des entreprises de transport routier, mais aussi la SNCF, Air France...), les déplacements de marchandises internes à une agglomération sont assurés par une pluralité d'acteurs :

- Les entreprises de transport routier (compte d'autrui) ;
- Les entreprises qui réalisent des prestations de transport pour leur propre besoin (compte propre) ;
- Les services « publics » (Poste, ramassage des ordures ménagères, etc.) ;
- Les particuliers, quand ils font leurs achats.

Ainsi, **le transport des marchandises en ville ne se cantonne pas à la seule gestion des camions**, mais concerne aussi des opérations de transports réalisées par les particuliers, les commerçants... avec une voiture voire un utilitaire léger (camionnette, fourgonnette).

Des études réalisées par le Ministère des Transports montrent que le besoin de livraisons est proportionnel à la densité d'emplois : **1 emploi génère en moyenne 1 livraison par semaine**. Toutefois, le domaine d'activité est prépondérant pour cerner les attentes en termes de transport de marchandises. Ainsi, les pharmacies et les hypermarchés génèrent beaucoup plus de trafic que des immeubles de bureaux.

En outre, les évolutions des modes de vie, avec le développement du **e-commerce ou des services de livraisons à domicile, tend à augmenter les besoins de déplacements de marchandises en ville**.

Ainsi, la collectivité est confrontée à une contradiction entre le développement des activités économiques et la gestion des flux de marchandises, qui ne sont pour l'heure pas suffisamment appréhendés.

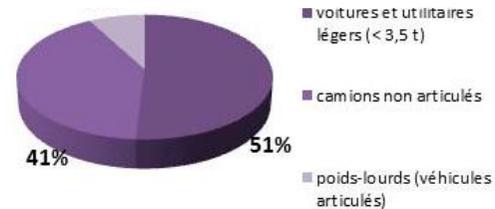
Méthode - Définition

COMPTE D'AUTRUI / COMPTE PROPRE

Le compte d'autrui est le transport effectué par une entreprise spécialisée transportant des marchandises ne lui appartenant pas.

Le compte propre désigne les industriels, les commerçants qui, à l'occasion de l'exercice de leur activité principale, exécutent, en se dotant des moyens en personnels et en véhicules, des déplacements de marchandises concernées par leur activité professionnelle.

VEHICULES AFFECTES AUX LIVRAISONS



NOMBRE MOYEN DE LIVRAISONS PAR SEMAINE, SUIVANT L'ACTIVITE DE L'ENTREPRISE



Source : CERTU



Des intérêts économiques détachés des enjeux de mobilité « durable »



Ce qu'il
faut
retenir

Synthèse des constats

La mobilité des personnes et des biens constitue une fonction support aux activités économiques (industries, commerces, loisirs...). Depuis les années 1970, le développement économique des territoires repose pour partie sur des implantations en périphérie des villes, facilement accessibles grâce au développement des grandes infrastructures routières et à l'équipement croissant des ménages en automobile. Cela se conjugue avec un éloignement croissant de l'habitat, facteur de déplacements domicile travail de plus en plus longs et éclatés sur un large territoire.

Problématique

Cette structuration du tissu économique par rapport aux facilités d'accès en voiture aboutit à une impasse en termes de développement durable (forte consommation de foncier, multiplication des déplacements, problématique énergétique, congestion). Il serait nécessaire de définir un modèle permettant de préserver le développement économique, en le découplant des flux de personnes et de marchandises. Le développement du numérique et de l'économie collaborative offrent un cadre renouvelé pour parvenir à cet objectif.



LES CONSEQUENCES DE NOS DEPLACEMENTS : UNE ATTEINTE A L'ENVIRONNEMENT

Les flux de transports et les infrastructures génèrent des « externalités négatives » (congestion, pollution de l'air, bruit, coupures des paysages, insécurité routière...) qui nuisent au cadre de vie de plusieurs milliers d'habitants, plus particulièrement dans les zones agglomérées.

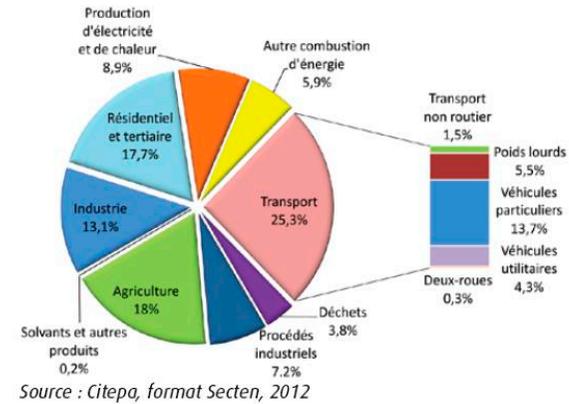
Le secteur des transports premier émetteur de gaz à effet de serre

Au plan national comme local, le **secteur des transports est le premier émetteur de gaz à effet de serre**, devant l'agriculture ou l'industrie. Le transport routier (véhicules particuliers et utilitaires) est le principal responsable.

En outre, **ses émissions continuent de progresser** (+13% au plan national entre 1990 et 2010), alors qu'elles baissent dans d'autres secteurs d'activité (industrie, agriculture).

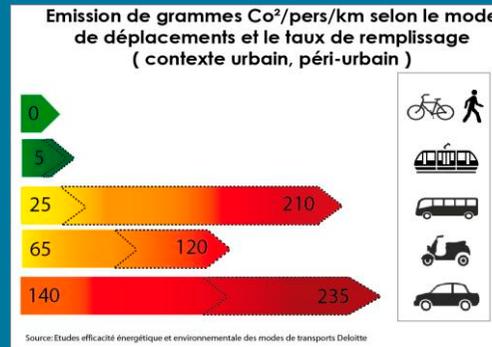
Le **transport routier** (voitures, poids-lourds, motos, bus et cars) **est responsable de 94% des émissions de CO² dans le domaine du transport**. Environ la moitié de ces émissions est imputable aux déplacements en voiture particulière.

LES TRANSPORTS : PREMIER EMETTEUR DE GES



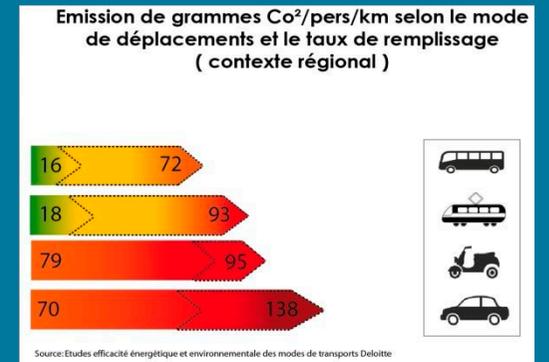
Le saviez-vous ?

LE TRANSPORT COLLECTIF TOUJOURS PLUS VERTUEUX QUE LA VOITURE ?



Ainsi, en milieu urbain et périurbain, un autobus « vide » peut émettre plus de CO² qu'une voiture occupée par 2 personnes. De même, sur une liaison régionale, le train peut s'avérer moins vertueux qu'un autocar.

Le déplacement en transports collectifs (tramway, train ou bus) génère moins d'émissions de CO². Toutefois, ces ratios s'entendent pour des taux d'occupation « standard ».





Des populations subissant les nuisances des transports

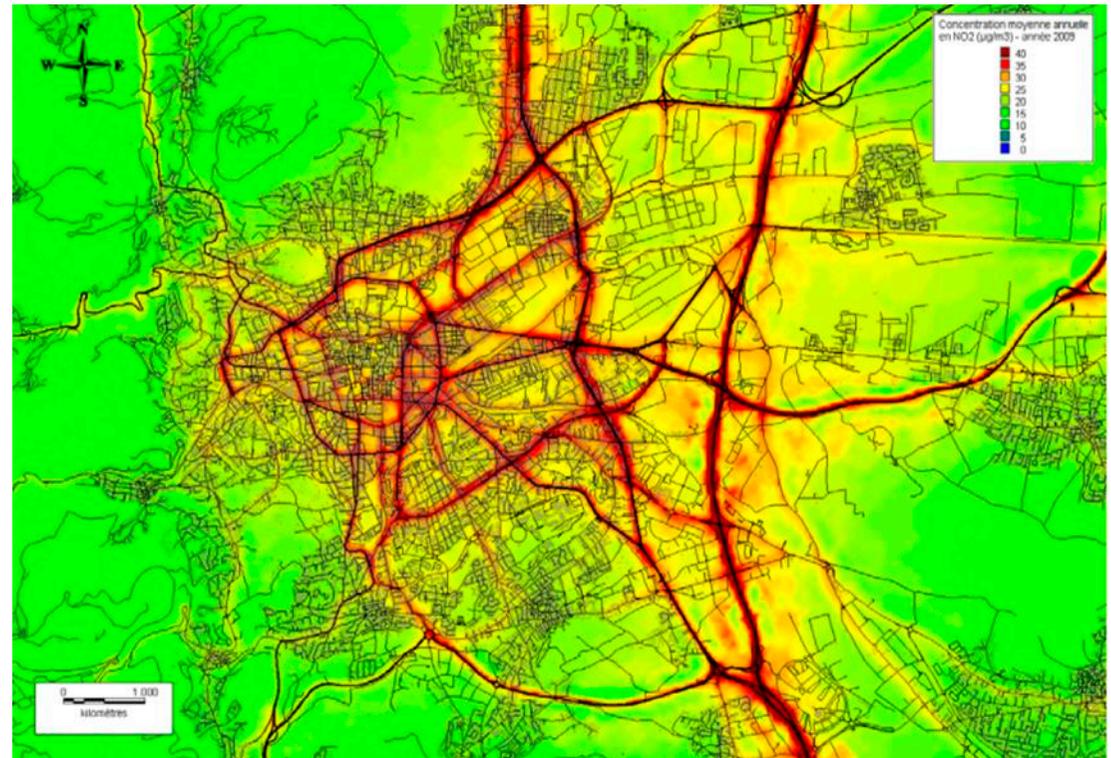
L'usage, à la fois croissant et dominant, des transports routiers (voiture notamment) a des conséquences environnementales et sanitaires majeures à travers :

- **la pollution de l'air** : émission de gaz toxiques et particules nocives qui ont un effet direct sur la santé (maladies respiratoires et cardio-vasculaires), émission de dioxyde de carbone (CO²), principal gaz à effet de serre responsable du changement climatique ;
- le stress des populations engendré par les nuisances de **bruit et l'insécurité routière** ;
- les problématiques de forme urbaine (îlot de chaleur, inondation, etc.) et d'imperméabilisation des sols par les infrastructures ;
- **l'atteinte portée aux paysages et à la biodiversité** : encombrement des espaces urbains par la voiture, effets de rupture et de fragmentation des trames écologiques et paysagères par les infrastructures).

Concernant la qualité de l'air, qui fait l'objet d'un suivi au plan local par ATMO Auvergne, il s'avère que des dépassements de seuils s'observent plus particulièrement sur les particules (PM_{2,5} / PM₁₀) et le dioxyde d'azote (NO²), qui sont des polluants liés pour l'essentiel au trafic routier.

A ce titre, **ATMO Auvergne estime qu'environ 30 000 habitants sont exposés au dépassement des valeurs limites (moyenne annuelle) pour le dioxyde d'azote.**

L'EXPOSITION AU DIOXYDE D'AZOTE DANS L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE (2009)



Source : ATMO Auvergne

Paroles d'acteurs

« Le choix de s'installer dans le périurbain, il est fait aussi pour fuir le bruit, la pollution... Mais c'est un cercle vicieux. En effet, plus la population augmente en périphérie, plus les personnes habitant le long des grandes pénétrantes doivent supporter une circulation automobile intense ».

Source : ateliers participatifs



Les conséquences de nos déplacements : une atteinte à l'environnement



Ce qu'il faut retenir

Synthèse des constats

La mobilité dans nos sociétés contemporaines reste très dépendante du transport routier, et plus particulièrement de la voiture individuelle. Le transport routier est le secteur le plus émetteur de GES en France, et ces émissions sont occasionnées en grande partie par la voiture. En plus de cela, la voiture entraîne des pollutions visuelles, sonores, et répond donc à un enjeu de santé publique.

Problématique

L'organisation territoriale reste un élément essentiel de diminution de la vulnérabilité urbaine face aux risques environnementaux, mais aussi sociaux.

La réduction des distances (cf. p. 39), grâce à une articulation efficiente urbanisme-déplacement, est un enjeu primordial pour limiter les GES. Cela passe par :

- l'organisation archipel du territoire (principe retenu au SCoT du Grand Clermont),
- les contrats d'axes,
- l'amélioration qualitative des quartiers, de ses espaces publics avec notamment l'enjeu de la place de la voiture (stationnement, hiérarchisation des voiries), etc.

Il s'agit, en outre, de mettre à disposition de l'utilisateur, l'ensemble des solutions adéquates et alternatives à la voiture particulière (marche à pied, vélo, autopartage-covoiturage, transports collectifs, etc.). Cette mobilité raisonnée (cf. p. 48) se posera sur l'ensemble du territoire, des centralités aux couronnes périurbaines où le transport collectif peine, en l'état, à concurrencer l'usage de la voiture particulière. Le changement, notamment des pratiques sur les déplacements domicile-travail qui couplent longue distance et autosolisme, s'avère prioritaire.

Enfin, les innovations technologiques (cf. p. 58) avec notamment l'électro-mobilité concourent à une amélioration d'émission de polluants (GES, bruit...) et une réduction des besoins d'énergie fossile.



LA PUISSANCE PUBLIQUE FACE A UN DEFI FINANCIER

Une demande de déplacements en hausse, générant de nouvelles infrastructures et de nouveaux services

Les mutations territoriales observées ces dernières décennies (croissance démographique plus marquée dans le périurbain, allongement des distances entre le domicile et le travail...) génèrent une demande de mobilité plus importante. Ainsi, depuis 1992, date de la première enquête déplacements, le volume des déplacements progresse d'environ 1% par an (à périmètre constant). Sur la période 2003 – 2012, cela correspond à 130 000 déplacements supplémentaires chaque jour.

Face à cette croissance des flux, les collectivités locales ont été fortement mises à contribution pour améliorer les conditions de déplacements, au cours de la dernière décennie :

- Poursuite de la modernisation et de la sécurisation du réseau routier ;
- Aménagements en faveur des modes doux (réaménagement des espaces publics, piétonisation, quelques aménagements cyclables) ;
- Création d'une ligne de tramway à Clermont-Ferrand, élargissement des Périmètres de Transports Urbains, mise en accessibilité des lignes principales, modernisation du réseau ferroviaire et acquisition de matériels neufs,...

Paroles d'acteurs

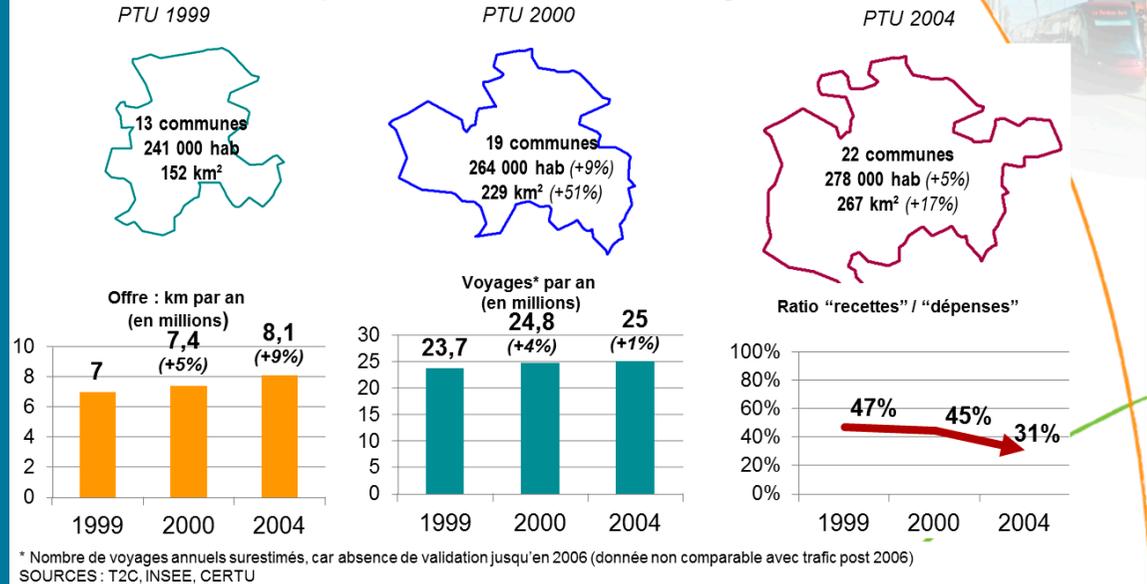
« Les résultats en termes de progression de trafic ne sont pas à la hauteur des coûts investis »

Source : ateliers participatifs

Le saviez-vous ?

DES RESEAUX DE TRANSPORTS PUBLICS PLUS UTILISES, MAIS MOINS « RENTABLES »

Extension du Périmètre de Transports Urbains (PTU) : Une hausse de fréquentation limitée, mais une dégradation des ratios financiers



Au cours de la dernière décennie, les transports publics (bus, train...) ont connu un regain d'intérêt, grâce pour partie au développement des offres (extension des Périmètres de Transports Urbains, renforcement des dessertes, tramway...).

Toutefois, ces évolutions ont conduit à une augmentation plus rapide des coûts d'exploitation (plus de kilomètres à parcourir, plus de chauffeurs à rémunérer...), que des recettes (gain de voyageurs, prix des billets...). Ainsi, les réseaux de transports publics connaissent une baisse du ratio « recettes commerciales / dépenses ». A titre d'exemple sur le réseau T2C, les recettes commerciales couvraient plus 40% des dépenses jusqu'au début des années 2000. A présent, elles en couvrent entre 20 et 30%.



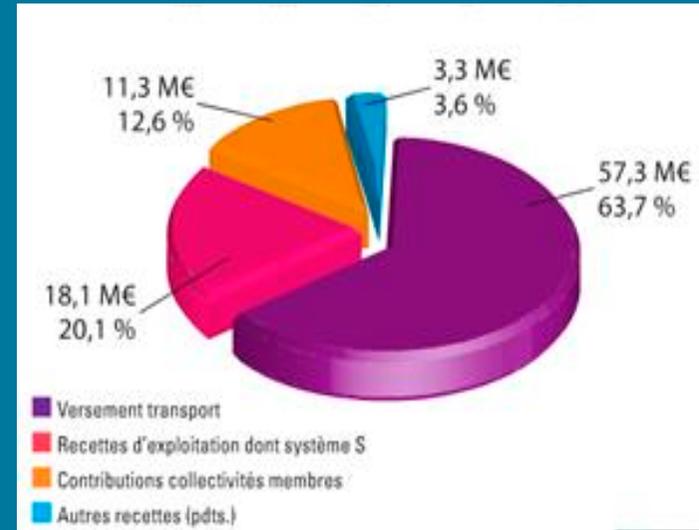
Une crise de financement

Les dépenses liées aux infrastructures et aux services de transports sont principalement à la charge de la collectivité (Etat, collectivités territoriales). En effet, l'usage de la route est libre (à l'exception des autoroutes à péage ou des frais pour stationnement) et celui des réseaux de transports publics est certes, en règle générale, payant mais nécessite un accompagnement financier substantiel de la part de la collectivité. Au plan national, 40% du budget « transport » sont assurés par les collectivités locales (13% dans l'agglomération clermontoise).

A présent, la collectivité (Etat et collectivités territoriales) est confrontée à une crise des finances publiques, qui dépasse largement la seule problématique de la mobilité, mais qui pourrait impacter à court terme les orientations dans ce domaine : réduction des investissements pour modernisation du réseau routier, baisse des dépenses d'entretien, diminution des dessertes transports collectifs...

Le saviez-vous ?

LE VERSEMENT TRANSPORT : UNE TAXE POUR REpondre A LA CRISE DU FINANCEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS



Budget transport 2012 de l'agglomération clermontoise

Dans les années 1970, pour faire face aux difficultés de financement des réseaux de transports publics urbains, le Versement Transport (VT) a été instauré.

Il s'agit d'une taxe payée par les employeurs (du secteur privé ou public qui emploient plus de 9 salariés dans le périmètre d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité) qui contribue au financement des transports en commun.

Dans l'agglomération clermontoise, le VT est fixé au taux de 1,8%. En 2012, il a permis de collecter un peu plus de 57 millions d'euros, soit 64% du budget du SMTC.

Toutefois, au plan local, le VT peut difficilement constituer un levier pour le financement des transports publics, car le taux de prélèvement est très proche du maximum autorisé et que cette contribution assure une part atypique dans le budget transport d'une agglomération. En effet, en moyenne, la contribution des collectivités assure 40% du budget transport (13% à Clermont-Ferrand).



La puissance publique face à un défi financier

€ Ce qu'il
faut
retenir

Synthèse

Le contexte de crise économique pèse fortement sur les capacités des collectivités à investir dans les infrastructures de mobilité (tramway, pistes cyclables,...) ou à faire face aux dépenses d'exploitation et d'entretien qui ne cessent d'augmenter. Comment maintenir un niveau de service efficient dans ce contexte, sans perdre les acquis obtenus grâce à la forte implication de cette dernière décennie ?

Problématique

A l'avenir, les collectivités devront **réinterroger leurs stratégies en matière d'investissement** ("flécher" les opérations sur les modes alternatifs là où la pertinence est réelle) **ou d'exploitation de service** (hiérarchiser les réseaux sur un système de rabatement, arrêter les dessertes les moins "rentables»). Cela permettra une **plus grande efficacité du système de transport public**, gage d'un effet concurrentiel accru par rapport à l'usage en voiture (cf. mobilité raisonnée p. 48). La coordination des Autorités Organisatrices des Transports est là aussi un enjeu de mutualisation des coûts (cf. la gouvernance p. 63).

Les collectivités peuvent également œuvrer à des évolutions législatives ouvrant de nouvelles perspectives de financement des transports (élargissement territorial du versement transport, taxation poids-lourds sur les réseaux locaux, valorisation foncière autour des projets de tramway...).

Enfin, ce contexte doit favoriser également la promotion et l'accompagnement par les collectivités de solutions issues de l'innovation sociale qui allient adhésion / implication citoyenne, création potentielle d'emploi avec un coût modéré par rapport à des investissements publics lourds (cf. innovation sociale p. 54).



ENJEUX



Au regard des atteintes portées à l'environnement et des risques pour la santé, de l'insécurité routière, de la perspective d'une vulnérabilité des personnes pour effectuer leurs déplacements avec la hausse des coûts énergétiques, du vieillissement de la population, le **modèle de mobilité se doit d'être repensé**.

De manière synthétique, il s'agit **d'effectuer une « transition mobilité » pour passer du « tout voiture » à la « mix mobilité »**. Le concept de « mix mobilité » vise à ce que l'ensemble de la population utilise le panel des offres de transport : toujours la voiture mais moins souvent et en incitant aux nouveaux usages tels que le covoiturage ou l'autopartage, la marche, le vélo et les deux roues motorisés (notamment électriques), le taxi, le bus, l'autocar, le train ou le tramway.

Cette ambition de modifier les pratiques de chacun est une nécessité, car la demande de déplacements croît du fait de l'augmentation de la population. Ainsi, l'objectif d'accueillir **50 000 nouveaux habitants sur le périmètre du Grand Clermont (SCOT) se traduira en termes de mobilité par la nécessaire gestion d'environ 200 000 déplacements supplémentaires** chaque jour. Ceci correspond à une hausse du volume de déplacements d'environ 12%.

Pour inciter les individus à de nouvelles pratiques et tendre vers ce concept de « mix mobilité », il conviendra d'agir sur plusieurs leviers simultanément :

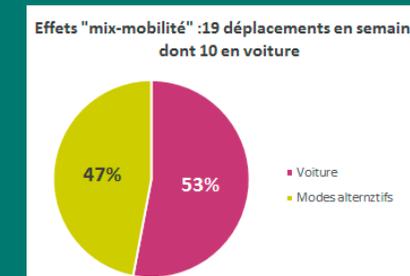
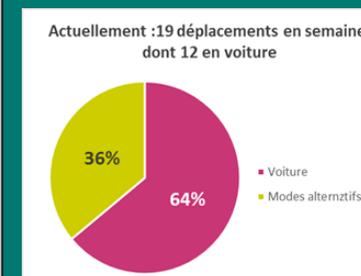
- La **réduction des distances** grâce à l'organisation du territoire et le lien urbanisme / déplacements ;
- La **mobilité raisonnée** où chaque mode dispose de son univers de pertinence avec l'attractivité des modes alternatifs à la voiture en « solo » (le transport collectif, le vélo, la marche, le covoiturage ...)
- **Les innovations sociales et technologiques** au service de la mobilité durable (application smartphones, régulation du trafic, électromobilité...)
- **L'éducation / la communication** innovantes axées sur les changements de pratiques, les modes de vies et l'apprentissage des modes alternatifs.
- **La gouvernance**.



Piste d'action

LES EFFETS DE LA « MIX MOBILITE » SUR L'EVOLUTION DES PARTS MODALES

En prenant l'hypothèse qu'à l'échelle de la semaine (du lundi au vendredi), l'ensemble des habitants de l'espace polarisé par Clermont-Ferrand, Riom, Vichy, Thiers, Issoire et Brioude renoncerait à deux déplacements en voiture pour opter pour la marche ou le vélo ou les transports collectifs, la part de la voiture passerait de 64% à 53% des déplacements.



REDUCTION DES DISTANCES : COHERENCE URBANISME ET DEPLACEMENTS

La réduction des émissions de CO2, un enjeu global, une implication locale

En France, suite au Grenelle de l'Environnement (lois adoptées en 2009 – 2010), les autorités ont fixé l'objectif de diviser par 4 le volume des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) à l'horizon 2050 (facteur 4), pour tenter de limiter à + 2°C le réchauffement moyen du globe. Dans le cas contraire, cette augmentation des températures pourrait atteindre 4 à 5°C, avec des effets nuisant à l'équilibre de la planète (pénurie de certaines denrées, déplacements de populations, multiplications des catastrophes naturelles...).



La réduction des distances ... pas pour tout le monde !

Les experts mondiaux estiment que les efforts en termes de réduction des GES, devraient être :

- Permis, pour partie, par **les avancées technologiques**. Dans le domaine des transports, cela concerne la réduction des consommations énergétiques de tous les types de véhicules (voitures, camions, trains...) ainsi que l'émergence de nouvelles motorisations telles l'électrique, l'hybride, l'hydrogène, le gaz...

- Atteint, pour l'essentiel, par un **scénario de rupture dans nos modes de vies et d'organisation des villes** (cf. page suivante, projection de la mobilité en 2050 en région Nord-Pas-de-Calais). Au niveau des déplacements, l'enjeu est d'une part de réduire les distances parcourues (se déplacer moins loin, moins souvent) et d'autre part de délaisser les modes les plus polluants (voiture notamment) au profit des modes les plus vertueux (vélo, marche, train, tramway).

L'enjeu est mondial donc, mais le local doit s'emparer de cette problématique. C'est ainsi à l'échelle des agglomérations, sans en être la réponse unique, que l'appréhension des questions climatiques et de dépendance énergétique doit s'affirmer le plus.

Les politiques publiques suivies en sont restées principalement à des actions sur l'offre et dans une moindre mesure sur l'efficacité énergétique. Elles se sont très peu attachées à maîtriser, en amont, les causes structurelles de l'augmentation de la demande qui repose principalement sur des choix de localisation de l'habitat et des activités économiques.

Les leviers existent : en effet, en 2050, près d'un quart de la ville⁴ (logements, zones d'activités, infrastructures...) aura été construit après 2010, soit dans le cadre d'extensions urbaines soit dans le cadre du renouvellement urbain (friches industrielles reconvertis en quartiers résidentiels...). Il existe ainsi des possibilités d'actions pour les collectivités locales dans le lieu et la façon d'aménager ce quart de ville, ou de réaménager l'existant. **Ce levier de l'organisation du territoire, dans lequel s'insère celui de la mobilité, est essentiel** pour atténuer et faciliter l'adaptation et la résilience urbaine face aux risques environnementaux.

Paroles d'acteurs

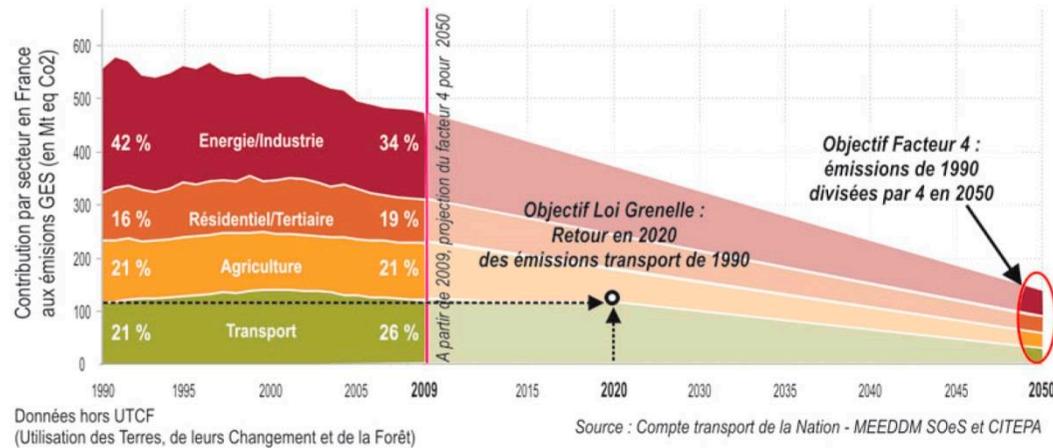
« L'organisation urbaine a un poids considérable pour développer des mobilités durables : il faut que les élus aient le courage de dépasser une logique communale de développement urbain »

Source : ateliers participatifs

⁴ Repenser les villes dans la société post carbone – ADEME - 2013



PROJECTIONS DU FACTEUR 4 EN 2050



MOBILITE DES PERSONNES EN 2050 EN REGION NORD-PAS-DE-CALAIS

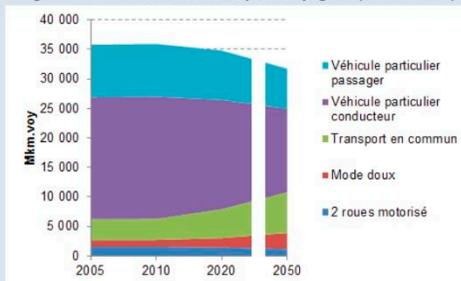
Quelle projection de la mobilité des personnes pour 2050 ?

Hypothèse socio-économique

La scénarisation sur l'évolution des besoins de mobilité (en millions de km voyageur), répartis par type intègre une réduction globale des déplacements contraints d'environ 10% jusqu'en 2050. Cette évolution s'appuie sur à la fois l'évolution des formes urbaines [amélioration de la mixité fonctionnelle, densification, arrêt du développement des zones pavillonnaires, retour aux services de proximité de commerce et de loisirs ...] et le recours au télétravail (10% des actifs sur une journée par semaine en 2020, 40% des travailleurs en 2050) et/ou une réduction du temps de travail.

Au sein des déplacements, des reprints modaux s'effectuent de la voiture vers les modes doux et les transports en commun. Outre l'évolution urbaine, on considère que le développement d'infrastructure, d'aménagements, de services permet le développement des offres alternatives. Le covoiturage incité et favorisé permet également un report modal du véhicule conducteur au véhicule passager.

Figure 23 - Evolution du transport voyageur (Source E&E)



Effet technologique.

Comme pour le SRCAE, les gains technologiques entraînent une réduction importante des consommations unitaires des véhicules du fait à la fois des réglementations européennes et du renouvellement rapide du parc. Cependant par rapport au SRCAE, les projections prévoient une substitution forte des carburants traditionnels (voir tableau 14) par du gaz (gaz naturel, puis montée en puissance du biométhane), ainsi que dans une moindre mesure par du véhicule électrique, l'électricité étant réservée pour du transport citadin et les transports en communs guidés.

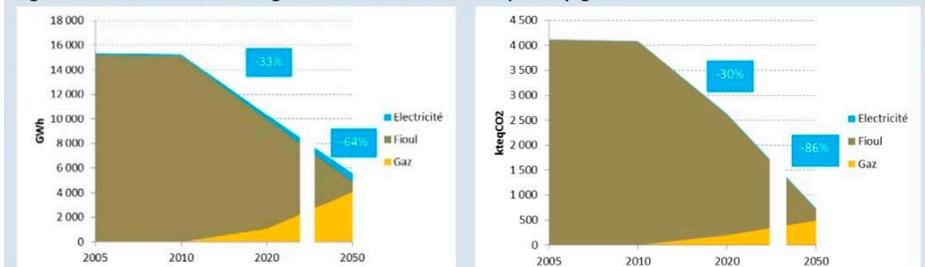
Tableau 6 – hypothèses de substitutions des carburants pour le transport de personne

	2005	2010	2020	2050
Vers gaz	0%	0%	10%	70%
Vers électricité	0%	0%	5%	15%

Source : E&E

Résultats.

Figure 24 - Consommation d'énergie et émissions de GES – transport voyageurs



Source E&E

Source : Stratégie régionale climat, volet CLIMAT du SRADDT

Le polycentrisme pour éviter une trop grande dispersion des déplacements

Dans l'objectif principal de maîtrise de la consommation foncière, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Grand Clermont prône une organisation en archipel, qui vise notamment à :

- Renforcer le nombre d'habitants, d'emplois, de services dans le « cœur métropolitain » (agglomérations de Clermont-Ferrand et Riom) et 7 « pôles de vie » (Billom, Ennezat, Les Martres-de-Veyre, Pont-du-Château, St-Amand-Tallende, Vic-le-Comte et Volvic) ;
- Rationnaliser le développement des secteurs périurbains ;
- Encourager une mobilité plus durable du fait d'une plus grande proximité des populations avec les lieux d'emplois et de service (ville des « courtes distances »), ainsi que par la perspective de liaisons express en transports collectifs entre les « pôles de vie » et le « cœur métropolitain ».

A travers ce document d'orientation, il s'agit de distinguer une double échelle d'organisation territoriale en favorisant simultanément les fonctionnements de voisinage / proximité (logement, travail et autres lieux d'échanges) et les fonctionnements de niveau métropolitain (pôles économiques, grands équipements et infrastructures, ..) où la fluidification / réduction des distances reste un critère important d'attractivité.

Paroles d'acteurs

« La structure des villes, la nature du bâti, l'organisation des systèmes de transport et les modes de vie urbains, sont et seront de plus en plus décisifs dans l'évolution des besoins en énergie et des émissions de GES »

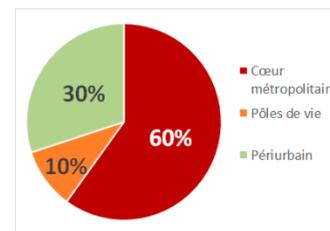
Patrick CRIQUI (CNRS)

SCOT DU GRAND CLERMONT : ORGANISATION EN ARCHIPEL

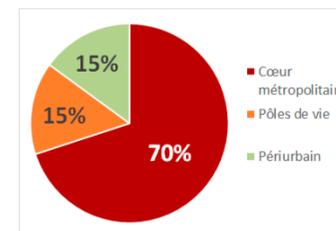


Source : Scot du Grand Clermont

CONSTRUCTION NEUVE DE LOGEMENTS : TENDANCES PERIODE 1995 - 2005



CONSTRUCTION NEUVE DE LOGEMENTS : ORIENTATIONS DU SCOT A 2030





L'urbanisation le long des axes lourds de transports collectifs pour encourager leur usage

Pour encourager la « mix mobilité », il conviendrait de privilégier le développement urbain à proximité des axes structurants de transports en commun (tramway, BHNS⁵, gares), plutôt que dans des secteurs peu ou pas pourvus.

Les perspectives dégagées en termes de programmation de logements dans le cadre du Programme Local de l'Habitat (PLH) période 2014 - 2020 de Clermont communauté montrent que (cf. carte ci-contre en haut) :

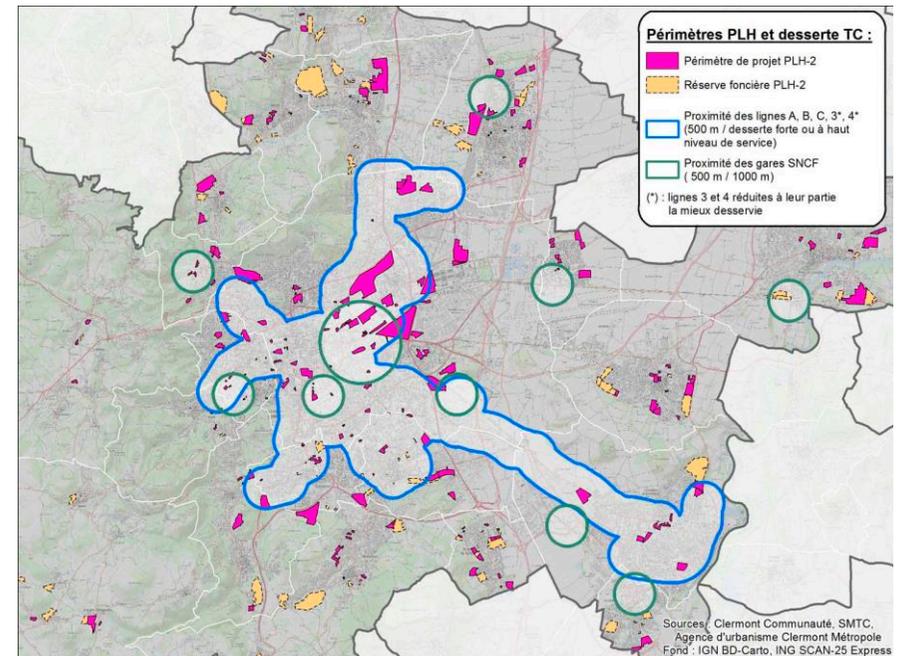
- Près de la moitié des programmes d'habitat à court / moyen terme - *emprises en fuchsia* - se situe à moins de 500 m du réseau de transport collectif structurant constitué du tramway, des 2 lignes de BHNS (B et C), de 2 lignes à fréquence élevée (3 et 4) ainsi que des gares SNCF - *périmètre en bleu et cercle autour des gares* ;
- Mais que seulement 15% des programmes à plus long terme - *emprises en beige* - se trouveraient dans ces mêmes corridors.

Afin d'assurer cette articulation habitat / transports collectifs deux options sont à étudier :

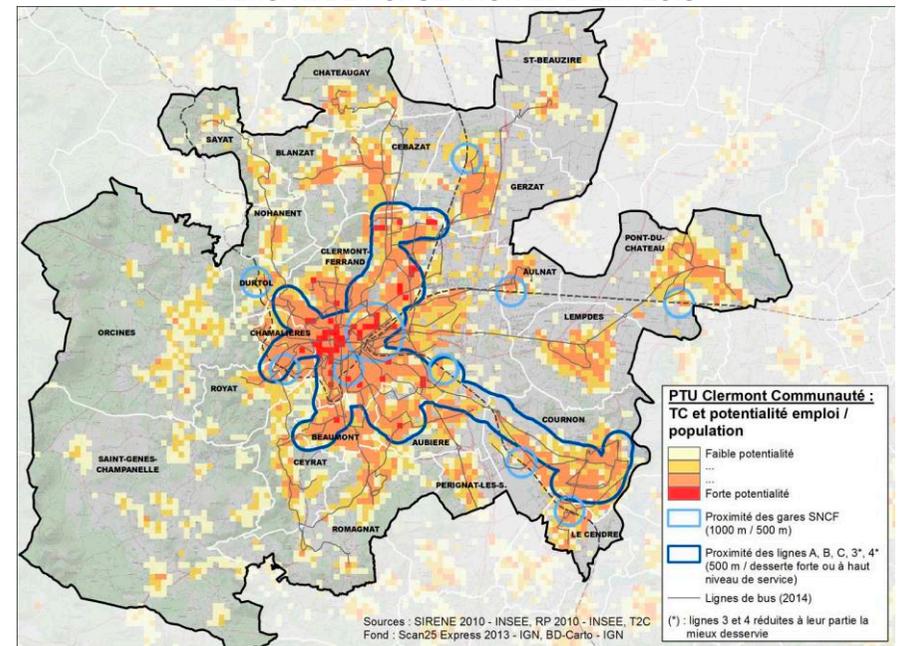
- Densifier les corridors de transports collectifs d'ores et déjà bien desservis (tramway, BHNS, gares) pour permettre de mieux « rentabiliser » les dessertes existantes. La carte ci-contre (en bas) fait notamment ressortir les faibles densités du secteur de la « pointe » de Courmon ou des quartiers aux abords des haltes ferroviaires ;
- Créer de nouvelles lignes pour desservir de nouveaux sites d'urbanisation. Toutefois, dans ce cas, une ligne performante (1 bus ou 1 tramway toutes les 10 minutes) et donc attractive doit rencontrer tout au long de son parcours une masse critique de logements, d'emplois, de commerces, voire de services publics. En outre, ce choix a pour conséquence une augmentation des charges d'exploitation des transports publics (chaque kilomètre parcouru par un bus coûte environ 3 €).

⁵ Bus à Haut Niveau de Service

ARTICULATION HABITAT TRANSPORTS COLLECTIFS



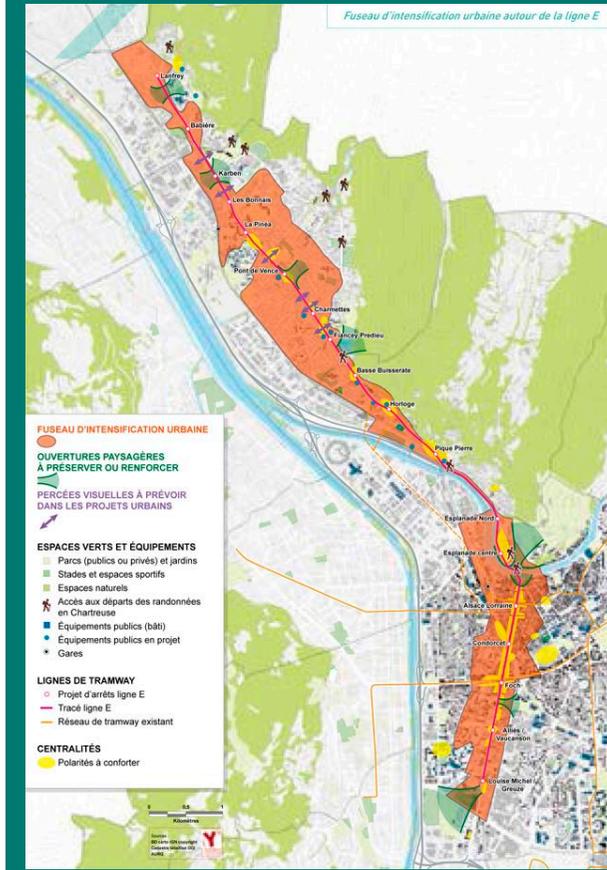
DENSITE DE POPULATION ET D'EMPLOIS





Piste d'action

COORDINATION DEVELOPPEMENT URBAIN / TRANSPORTS COLLECTIFS : L'EXEMPLE DU CONTRAT D'AXE DE GRENOBLE



Ce dispositif né en 2007 répond à un enjeu identifié d'articulation entre l'urbanisation et les transports, le but étant de favoriser l'accessibilité aux transports en commun, en l'occurrence le tramway, en privilégiant une urbanisation le long de cette ligne.

Le SMTIC de l'agglomération grenobloise apporte un soutien financier à l'aménagement des espaces publics des communes traversées par le tramway, si elles respectent les objectifs de création de nouveaux logements le long de l'axe structurant (zone en orange).

Ce contrat d'axe s'articule autour de 4 grands objectifs :

- mettre en œuvre une offre de mobilité durable et performante,
- réorganiser le trafic automobile,
- requalifier et aménager les abords de la ligne de tramway
- gérer l'intensification urbaine autour de l'axe tramway.

Paroles d'acteurs

« On pourrait imaginer, dans le cadre d'un Contrat d'Axe, amener à terme le tramway jusqu'à Urbalad (pôle de recherche Michelin). L'enjeu alors est de construire un bout de ville structuré par le transport collectif en site propre. De même, le Zénith et la Grande Halle constituent peut-être une chance de créer un bout de ville « durable » dans la plaine de Sarliève »

« Urbalad, le Zénith, les Gravanches... ne justifient pas à eux seuls un prolongement du tramway. Il convient de densifier et de mixer les fonctions »

« Nous dressons le constat qu'avant d'imaginer une implantation d'un équipement, d'une zone d'emplois... il faudrait mieux réfléchir à comment on l'aménage, comment on la structure avec l'environnement, comment elle pourrait évoluer dans le temps »

« Sur la zone de la Pardieu, les transports collectifs mailent bien le quartier. Pourtant, ils sont peu utilisés, car il n'y a pas assez de densité ni de mixité. Pourquoi ne pas faire un Ecoquartier à la Pardieu ? »



Vers des quartiers multi-fonctionnels proposant des espaces publics de qualité

L'enjeu de la réduction des distances doit s'appliquer, en cohérence avec la stratégie globale, à toutes les échelles de l'organisation territoriale dont naturellement celle du quartier (Projet urbain).

Il s'agit ainsi de mettre la mobilité, et notamment ses formes alternatives à la voiture, dans cette approche intégrée, multifonctionnelle du projet urbain⁶ (habitat, emploi, service, loisir - culture, social, eau et nature, ...) avec comme objectif essentiel **l'attractivité, la qualité et le maillage des espaces publics**.

Cette approche intégrée des espaces publics invite à rééquilibrer la place de l'automobile (usage, stationnement) au bénéfice des modes actifs (marche à pied, vélo).

Un des leviers essentiel pour le changement de pratique de l'usage de la voiture passe par une régulation du stationnement, qui reste l'action en termes de mobilité la plus difficile à rendre acceptable, et plus particulièrement à Clermont-Ferrand (source : enquêtes déplacements des agglomérations de Clermont-Ferrand, Grenoble, Rouen, Saint-Etienne et Strasbourg - cf. p. 60).

L'acceptabilité de ces mesures passera par la contrepartie du **confort urbain**, du cadre de vie...l'attractivité du quartier dans son ensemble. Cette qualité de traitement concerne plus globalement toutes les interfaces potentiellement multimodales (gares, parking relais, pôles commerciaux, etc..) où le haut degré d'accessibilité à pied et la « bonne qualité de séjour » doivent être traités.⁷

Dans ces réflexions, le piéton doit être considéré comme la cellule souche de la mobilité « urbaine »⁸ qui permettra une meilleure perméabilité entre ces différents espaces, beaucoup trop segmentés à ce jour.

Paroles d'acteurs

« Penser les modes alternatifs à l'automobile permet de penser autrement les agencements, les formes et la qualité de vie des espaces urbains et périurbains. Viser un changement très rapide des parts modales me semble délicat, mais réfléchir à ces modes de transport amène à considérer des aménagements différents, de qualité, sur lesquels tout le monde pourra être gagnant »

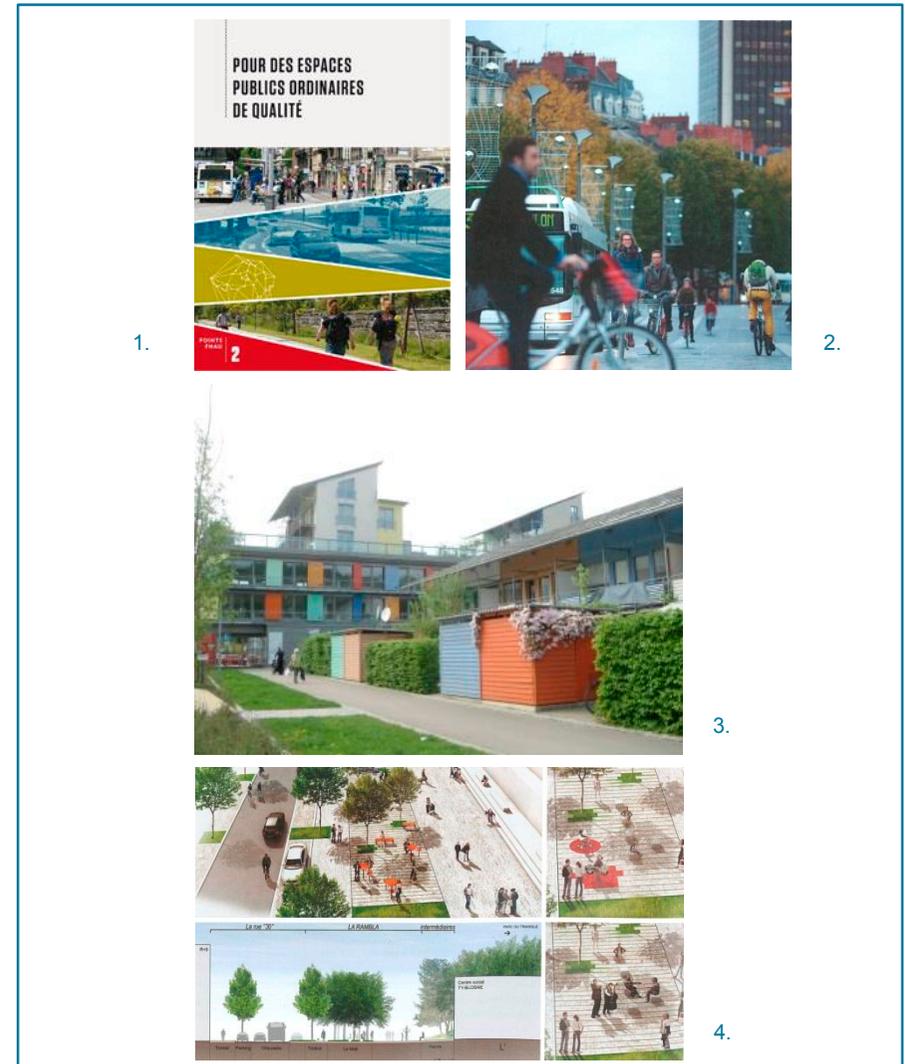
Xavier Desjardins Université Paris 1 - CRIA de l'UMR Géographie-Cités

⁶ Projet de Développement Urbain Intégré (P.D.U.I.) – axe 8 du programme opérationnel de l'Union Européenne (Fond FEDER)

⁷ « Transports urbains : vers une redéfinition centre-périphérie – Traits urbains n°68 – Juin 2014

⁸ « Charte des mobilités de l'agglomération bordelaise » - Septembre 2013

Le saviez-vous ?



1. Publication des agences d'urbanisme sur les bonnes pratiques en termes d'espaces publics
2. Nantes – Cours de 50 otages
3. Fribourg-en Brisgau, Allemagne – Quartier Vauban
4. Rennes – Boulevard de Yougoslavie



Le télétravail, le coworking, la télémédecine... pour éviter de se déplacer

Le développement des usages numériques et du très haut débit, mesures phares de la région Auvergne, permettent aujourd'hui d'avoir un maillage important et compétitif. Cette avancée technologique permet le développement de nouveaux usages comme le télétravail, le coworking ou la télémédecine.

Le télétravail à domicile consiste à travailler chez soi ponctuellement.

Cette pratique se développe également dans des centres dédiés (coworking), bénéficiant de bureaux, de salles de réunions, de connexions au très haut débit, afin de proposer un environnement de travail mutualisé entre plusieurs structures. Ces télécentres accueillent aussi bien des collectivités que des entreprises et des auto-entrepreneurs.

Le télétravail présente des avantages pour l'employé (éviter une perte de temps et d'argent dans les trajets, flexibilité d'organisation) et pour l'employeur (réduction de surface de bureaux, motivation des salariés...).

La télémédecine permet de mettre en relation un docteur et son patient via les nouvelles technologies (webcam, ordinateurs...) pour une consultation, une expertise, une surveillance, une assistance d'un médecin à un autre professionnel de la santé, etc. Il constitue une alternative à la désertification médicale en zone rurale.

De manière globale, le télétravail, la télémédecine ou l'utilisation de la visio-conférence, voire d'autres applications « à distance » sont des actions aux externalités positives nombreuses, et immédiates. Elles permettent un usage amoindri de la voiture, ou sur de plus courtes distances, et évitent donc les inconvénients inhérents aux déplacements.

Méthode - Définition

Le télétravail est défini par le code du travail comme « une organisation du travail dans laquelle un travail est accompli hors des locaux de l'employeur, mais aurait pu y être effectué, de façon régulière et volontaire dans le cadre d'un contrat de travail grâce aux technologies de l'information et de la communication ».

Pistes d'action

LE POLE DE TELETRAVAIL DU PAYS DE MURAT



Source : http://www.paysdemurat.fr/telecentre/78_decouvrir-le-telecentre.html

En décembre 2011, le Pays de Murat a ouvert un télécentre afin de promouvoir le télétravail dans le département du Cantal.

LE TELETRAVAIL AU CONSEIL GENERAL DU PUY-DE-DOME

Environ 180 agents pratiquent une à deux fois par semaine le télétravail. Sur les années 2010, 2011 et 2012, cette mesure a permis d'économiser respectivement environ 25 000 km, 46 000 km et 108 000 km.

Pour 2012, les 108 000 km correspondent aux déplacements de 12 agents venant tous les jours au Conseil général depuis leur domicile à 20 km.



Une réduction des distances pour diminuer le risque de vulnérabilité énergétique

La probable hausse à terme des prix à la pompe (baisse des capacités de production mondiale de pétrole, tensions géopolitiques...) laisse à penser que les ménages fortement dépendant de la voiture (actifs vivant dans les couronnes périurbaines) pourraient s'exposer au risque de vulnérabilité énergétique.

Ce concept est encore une notion assez récente, qui ne bénéficie pas d'une réelle définition. L'étude « *utiliser la voiture pour se déplacer au quotidien : taux d'effort et vulnérabilité des ménages face à l'augmentation des prix des carburants* » estime qu'il s'agit des ménages consacrant au moins 18% de leur budget à leur déplacements du quotidien (contre moins de 10% en moyenne).

Selon cette étude, le doublement des prix à la pompe (le litre de diesel à 2,50 – 3,00€) pourrait placer la moitié des ménages vivant dans les grandes aires urbaines en situation de vulnérabilité énergétique.

En outre, ces coûts élevés de mobilité pourraient déstabiliser le marché immobilier des secteurs les plus périphériques. Dès à présent, on observe que dans les zones les plus éloignées des grandes villes le volume des transactions tend à baisser. Ainsi, pour vendre, les propriétaires sont contraints à baisser les prix des biens⁹.

⁹ Immobilier : les villes à prix d'or, la campagne plombée – Libération – 27 mai 2014

Paroles d'acteurs

« Les ménages qui continuent à accéder à la propriété à 30 – 35 km de Clermont-Ferrand ne font-ils pas un pari risqué : ont-ils mesuré leur budget déplacements ? Quelle sera la valeur de leur bien dans 30 ans ? »

« Dans le périurbain, c'est le prix de l'essence pour aller travailler en ville qui peut dissuader les acquéreurs »

Source : ateliers participatifs

Piste d'action

L'APPLICATION « E-MOB »

Source : EPURES

L'agence d'urbanisme de Saint Etienne (Epures) et l'ADEME ont mis en place une application web, permettant, sur le SCOT de Saint Etienne, d'évaluer tout projet de déménagement.

Grace à plusieurs paramètres (localisation de l'emploi, taille du ménage, type de logements...) l'application est en mesure de calculer la pertinence de tout nouveau projet d'emménagement.

L'application permet d'alerter les ménages sur les coûts intrinsèques de logements peu chers à l'achat, en lointaine périphérie, mais excessivement coûteux dans les déplacements et les besoins énergétiques qu'ils nécessitent.



Réduction des distances : cohérence urbanisme et déplacements



Ce qu'il faut retenir

Afin de réellement **agir sur la réduction des distances, et donc sur la réduction des émissions de Co², mais aussi sur les coûts** (monétaires, de temps perdu...) liés aux déplacements, plusieurs leviers existent :

- L'organisation territoriale a pour principal but d'avoir une maîtrise accrue de la consommation foncière afin de limiter l'étalement urbain, et prône l'organisation en archipel (SCOT, territorialisation du Programme Local de l'Habitat, du Plan Local d'Urbanisme, des Projets urbains intégrés, et du Plan de Déplacements Urbains, etc...).
- Les contrats d'axes, qui encouragent et accompagnent l'urbanisation le long des lignes de transports en commun structurantes.

A une autre échelle, il semble aussi essentiel de rendre aux espaces publics une certaine qualité, qui permettra d'encourager l'usage des modes doux et de réduire la place de la voiture sur la place publique. Ce traitement qualitatif, facteur d'attractivité et de confort urbain, associé aux soucis de multifonctionnalité des espaces, est essentiel dans le changement de pratique de vie et de mobilité des citoyens : d'une ville à circuler à une ville à habiter.

Enfin, le télétravail, les lieux de coworking et la télémédecine sont autant d'actions qui réduisent instantanément l'usage de la voiture et atténuent les inégalités d'accessibilités au travail, aux services de santé...

LA MOBILITE RAISONNEE : UN BOUQUET DE SERVICES POUR LE BON MODE, AU BON ENDROIT

Encourager l'usage de l'ensemble des modes alternatifs à la voiture individuelle

La **mobilité raisonnée** s'attache à définir aux différents moyens de transport possibles, un **univers de pertinence**, selon les temps, les territoires et les motifs du déplacement.

Les « **bouquets de services de mobilité** » adaptés aux spécificités du territoire est un enjeu fondamental dans lequel l'usage de tous les modes est pertinent.

La **réflexion de la multimodalité est indispensable** sur l'ensemble du territoire, de la centralité aux périphéries. En effet, les couronnes périurbaines, où la voiture est « reine », doivent trouver aussi leurs réponses adaptées sous peine d'un nouveau facteur de relégation de ces territoires (risque social, énergétique, etc.). Il faut un véritable **contrat local d'éco-mobilité sur l'ensemble du territoire**.

Piste d'action

MAILLER LE TERRITOIRE, HIERARCHISER LES TRANSPORTS

AGGLOMERATION DENSE PERI-URBAIN

COEUR URBAIN

HUB DE VIE

ATTRACTEURS LOCAUX

**AGENCE
URBAINES
CLERMONT
METROPOL**

Axe fort urbain - tramway, BHNS	Coeur urbain, centralité attractive
Axe structurant - train / car	Hub de vie - gare, équipements structurants, pôles commerciaux, parkings relais, etc.
Rabattements locaux - piétons, vélos, voiture, minibus, etc.	Attracteurs locaux - équipements de proximité, villages, lotissements, aires de covoiturage, etc.
Espaces de développement urbain propice aux contrats d'axes	

Offre maillée composée :

- d'axes forts de transports collectifs qui dialoguent avec des grappes de quartiers multifonctionnels, perméables (modes doux) et attractifs (contrat d'axes)...
- ... avec une constellation d'itinéraires complémentaires adaptés aux modes alternatifs (actifs, partagés, etc...) offrant cette nécessaire meilleure couverture spatiale (attracteurs) notamment dans le périurbain ...
- ... le tout « amarré » par des pôles d'échanges innovants, **véritables hub de vie**, des interfaces dépassant la stricte fonction d'intermodalité (gares, équipements, pôles commerciaux, parkings relais).

« Ainsi lorsqu'ils sont prolongés par des itinéraires privilégiés spécialement adaptés aux modes actifs (marche à pied, vélo) et aux modes partagés (covoiturage, autopartage, etc.), les principaux couloirs desservis par les transports en commun voient leur rayonnement augmenter. Ces itinéraires complémentaires permettent de desservir finement des constellations d'attracteurs, portes d'entrées pour des pans entiers du territoire périurbain »¹

¹ Traits urbains, n° 68, juin 2014 – Transports urbains : vers une redéfinition des relations centre-périphéries



Promouvoir les modes doux pour les déplacements courts

Basculer une partie des déplacements courts réalisés aujourd'hui en voiture vers les modes doux (piéton, vélo) est stratégique car :

- **Les déplacements à moins de 3 kilomètres représentent la moitié des déplacements réalisés dans la région clermontoise** (action sur le volume) ;
- **La voiture** est plus particulièrement **polluante sur les trajets urbains** de faible portée (fort levier sur la pollution).

Toutefois, pour utiliser plus intensément ces modes, deux conditions sont à réunir :

- **La mixité des fonctions, les faibles distances entre les générateurs de flux, qui relèvent de l'organisation urbaine** (cf. chapitre : **réduire les distances : cohérence urbanisme – déplacements** – p. 39 et suivantes) ;
- Des aménagements qualitatifs et sécurisés (zones piétonnes, aménagements cyclables, stationnement sécurisé des vélos...), un bon niveau de maillage voire des services, comme « C-Vélo » (système de location de vélo).

De telles actions portent déjà leurs fruits pour la marche à pied. Par exemple, les nombreuses rues piétonnes au centre-ville de Clermont-Ferrand ou le réaménagement de la place de Jaude incitent à la marche qui assure plus de 80% des déplacements internes au centre-ville de Clermont-Ferrand (de la Banque de France à Chamalières à la place Delille).

Pour la marche, l'enjeu est d'encourager via des espaces publics de qualité, la mobilité à pied au sein des autres quartiers de Clermont-Ferrand ainsi qu'au sein des centres villes des communes périphériques.

Pour le vélo, le but est de développer son usage pour les liaisons interquartiers ou entre communes avec la constitution d'un réseau cyclable d'agglomération, s'appuyant sur une réflexion plus large de hiérarchisation des voiries (cf. p. 52).

Paroles d'acteurs

« Il y a un intérêt à développer les espaces partagés, même à Billom, notamment pour que les enfants se rendent à l'école, autrement qu'en voiture ».

« Si les espaces publics sont de qualité pour le piéton ou le cycliste, une ligne structurante de transport collectif peut élargir sensiblement sa zone d'influence ».

Source : ateliers participatifs

Le saviez-vous ?

DES CLERMONTOIS FAVORABLES AU DEVELOPPEMENT DU VELO

65% des habitants de Clermont Communauté estiment que « le vélo en ville c'est l'avenir ». Ce chiffre est très proche des résultats observés sur l'agglomération grenobloise (68%), où la pratique du vélo est pourtant plus importante qu'à Clermont-Ferrand (4% de part de marché contre 1%).

Source : CEREMA – résultats comparés des enquêtes standards déplacements

Piste d'action

LA REQUALIFICATION DES GRANDES PENETRANTES ROUTIERES LYON



A Lyon, la rue Garibaldi a été récemment réaménagée. L'artère typique des années du « tout voiture » avec 7 voies de circulation et des carrefours dénivelés est désormais un boulevard urbain à 3 voies de circulation.

L'espace « pris à la voiture » accueille un large mail piéton, une piste cyclable, ainsi que des espaces verts.



Changer les pratiques en priorité sur les déplacements domicile-travail

Le transfert de nombreux déplacements longs en « autosolisme » vers les transports collectifs et les nouveaux usages de la voiture (covoiturage, autopartage) est un facteur important de réduction des kilomètres parcourus et donc d'émissions de pollution (gaz à effet de serre, bruit, accident de la route...), participant ainsi à l'amélioration de la qualité de vie en ville.

▪ Rendre les transports collectifs plus attractifs

Au plan national, les collectivités qui ont le plus densifié / modernisé leurs réseaux de transports en commun avec des métros, des tramways, des bus mais aussi développé l'intermodalité et rendu plus contraignant le stationnement sont aussi celles où l'utilisation des transports collectifs est plus élevée (> 15% des déplacements à l'échelle de l'agglomération).

Le saviez-vous ?

DES CLERMONTOIS FAVORABLES AU DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Actuellement, un peu moins de 10% des déplacements des habitants de l'agglomération clermontoise sont réalisés en transports collectifs. Pourtant, près de 75% des personnes estiment nécessaire de développer les transports collectifs au détriment des voitures ;

Source : CEREMA – résultats comparés des enquêtes standards déplacements

Ainsi, des résultats ont été généralement obtenus suite à des investissements massifs. Toutefois dans certains cas (Belfort, Nantes...) une refonte massive des services (hiérarchie du réseau bus, lignes cadencées entre 5 et 10 min, offre « Transports Collectifs » incluse dans une offre de mobilité globale « TC – vélo – autopartage ») a contribué à une plus grande attractivité des transports publics, avec des investissements sur les infrastructures plutôt limités.

Dans un contexte d'optimisation des moyens et pour obtenir de plus forts gains de fréquentation sur un réseau de transport urbain, la question est de savoir s'il faut maintenir de multiples lignes avec des bus englués dans la circulation et passant toutes les 15 à 20 minutes, ou miser sur quelques axes forts aménagés avec des fréquences beaucoup plus soutenues au détriment d'un maillage moins dense.

Au-delà de la performance, d'autres aspects ne sont pas à négliger comme le confort, l'accessibilité ou de nouveaux services, tel que le WI-FI, des écrans d'information, des services aux arrêts... **L'idée est de rendre le temps à bord ou en attente (intermodalité) comme un temps « utile » grâce aux services proposées et non plus un temps « perdu ».** Cela permettrait notamment un rabattement plus fréquent des habitants du périurbain vers des lignes de transports en commun.

Paroles d'acteurs

« Quand on voit les chiffres de volume de déplacements dans la zone centrale, ça hiérarchise les enjeux ».

« L'usager préfère aller plus loin, mais pour prendre un mode structurant ».

« Une bonne offre en transports collectifs ne provoque pas forcément leur usage, tellement l'utilisation de la voiture est ancrée dans les pratiques »

« Ne faut-il pas s'interroger sur la place du transport à la demande pour répondre aux besoins de mobilité de travailleurs précaires (dans la grande distribution, dans la logistique...), qui travaillent en horaires décalés ? »

Source : paroles d'acteurs

Piste d'action

3 PISTES D'ACTION POUR L'ATTRACTIVITE DES TRANSPORTS COLLECTIFS



En zone urbaine, Nantes Métropole a développé le concept de « Chronobus », qui vise à rendre plus rapide, plus accessible et plus confortable des lignes de bus classiques moyennant des aménagements physiques limités (voie bus en site propre uniquement aux « points durs », priorité aux feux...) et une revalorisation des fréquences de passage (un bus toutes les 5 à 8 minutes de 5h à minuit).

En interurbain, plusieurs départements (Bouche-du-Rhône, Isère, Tarn...) exploitent des lignes rapides circulant pour partie sur autoroute. En Isère, la bande d'arrêt d'urgence a été aménagée pour devenir une voie de circulation, permettant aux seuls autocars de « remonter » les bouchons.

Enfin, des services tel le WI-FI à bord ou sur les quais se développent, notamment sur le réseau de la RATP ou des lignes de cars à haut niveau de service en Gironde ou Loire-Atlantique.



La voiture « autrement » : covoiturage et autopartage

Covoiturage et autopartage constituent de nouvelles pratiques de la voiture que la collectivité se doit d'encourager voire d'accompagner.

En effet, le covoiturage permet de mutualiser un véhicule entre plusieurs personnes. Toutefois, si cette pratique tend à se démocratiser sur les trajets longues distances, il apparaît que pour la mobilité locale, elle est encore peu utilisée.

L'autopartage consiste lui à emprunter une voiture pour des besoins ponctuels. En général, ces personnes se séparent d'au moins une de leurs voitures personnelles. Au-delà d'un moindre usage de la voiture, cette pratique tend à réduire le besoin de stationnement.

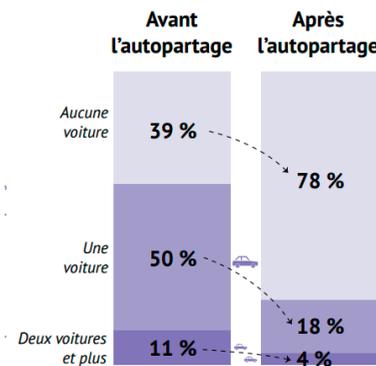
L'innovation sociale (cf. p. 54) est une des clés de réussite de l'adhésion citoyenne aux pratiques alternatives de la voiture.

Méthode - Définition

« Le covoiturage est l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers majeurs pour un trajet commun. »

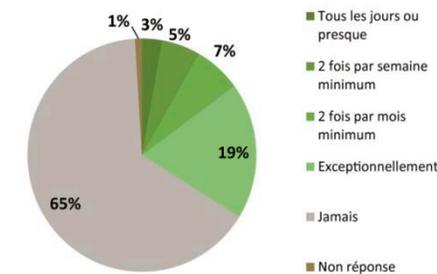
L'autopartage correspond à l'utilisation successive d'un même véhicule par différents usagers, inscrits préalablement auprès d'un opérateur qui gère une flotte de véhicules partagés. – Définition Grand Lyon.

L'AUTOPARTAGE EN FRANCE



Source : France Autopartage

PRATIQUE DU COVOITURAGE DANS LA REGION CLERMONTOISE



Source: SMTC - EDGT Clermont Val d'Allier 2012 (opinion locale)
Réalisation: Agence d'urbanisme Clermont Métropole

Le saviez-vous ?

UNE INITIATIVE LOCALE D'AUTOPARTAGE : CLUB « MA VOITURE »

Dès novembre 2000, l'agence de location de voiture Wallgreen à Clermont-Ferrand (parking des Salins), a proposé un service de voitures partagées : club « Ma Voiture ». Toutefois, ce service reste confidentiel (quelques abonnés, faible visibilité, n'entre pas dans un réseau national, non associé à d'autres services de mobilité...).

Paroles d'acteurs

« On a la chance de pouvoir s'appuyer sur un tissu de chercheurs locaux dans le domaine de la mobilité avec Michelin, le Labex et les étudiants. N'est-ce pas une opportunité de développer un service de covoiturage dynamique ? »

Piste d'action

COVOITURAGE : LE REZO POUCE



Source : <http://www.rezopouce.fr/>

Le Rezo Pouce est un dispositif permettant d'organiser la rencontre d'autostoppeurs et de conducteurs, à des arrêts définis.

En coopération avec les collectivités, ce dispositif permet de définir quelles sont les lieux stratégiques d'implantation des arrêts.

Ensuite, via un système de signalétique, de carte d'utilisateurs, et de panneaux, les personnes se rencontrent et « covoitent ».

Très présent dans la région de Montauban, ce service permet de répondre à des besoins de mobilités difficilement organisables par les politiques publiques de transport.



Repenser le maillage des voiries et leurs fonctions

Ces dernières décennies, nos territoires se sont déployés à l'image du développement de l'usage automobile. La structuration viaire de nos espaces est encore un héritage des années 1970. **Le passage d'une « ville à circuler » à une « ville à habiter » est maintenant nécessaire.**

De plus, la coexistence nécessaire des différents modes, impulsée par la mobilité raisonnée, implique une nouvelle réflexion du maillage et de la fonction du réseau viaire à chaque échelle territoriale.

La mobilité doit répondre au besoin d'un « double tempo urbain : fluidité lente et fluidité rapide »¹⁰ avec :

- d'un côté des voies de dessertes et de distribution où le partage avec le mode doux est capital voire exclusif ;
- de l'autre des voies artérielles (routières ou en TCSP) permettant de relier avec efficacité (rapidité, fluidité, ..) les grands générateurs métropolitains.

Ce compromis accepté doit préserver la fluidité des mobilités dans toutes les situations.



Source : CERTU – sécurité et hiérarchie des voies urbaines – 2008

L'outil correspondant vise à établir un **schéma de hiérarchisation des voies de circulation** qui clarifie la typologie des axes selon les activités et les fonctions urbaines. Ce schéma s'intéresse à tous les modes de déplacements et vise à la bonne cohabitation des usages. Il est au service des différents acteurs de l'aménagement urbain et sert de référence pour les aménagements futurs des voies (réfection ou création).

Piste d'action



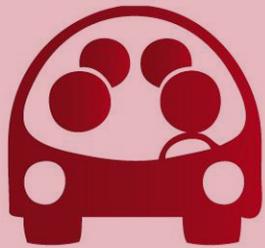
Source : Ville d'Aubière

Dans le cadre de son Plan Local de Déplacements, la Ville d'Aubière a élaboré un plan de hiérarchie des voies, qui vise à un apaisement de la circulation en généralisant les zones 30 et les zones de rencontres, sauf sur les axes de liaisons vers les communes voisines, où les vitesses autorisées sont 50 km/h ou 70 km/h. Cette réduction générale de la vitesse aura plusieurs conséquences favorables dont celles d'une réduction du risque d'accident, une diminution de la consommation énergétique et des émissions de polluants dans l'air.

¹⁰ Charte des mobilités de l'agglomération bordelaise – Septembre 2013



La mobilité raisonnée : un bouquet de services pour le bon mode, au bon endroit



Ce qu'il faut retenir

La périurbanisation rend illusoire l'offre en transports en commun partout. Il est donc important d'introduire la double notion d'univers de pertinence de chaque mode de transport au travers un **bouquet de services alternatifs à l'usage autosoliste de la voiture** : modes doux, covoiturage, autopartage, transport en commun, ... L'interconnexion / rabattement et l'attractivité de ces différentes solutions sont essentielles pour un changement de pratique de l'utilisateur. Celui-ci devient un « surfeur de mode » (usager multimodal) grâce aux avantages concurrentiels qu'offrent ces modes alternatifs : temps, coût, services rendus d'ordre social, culturel, bien-être...

Concernant le transport collectif, l'efficacité est de mise avec un réseau hiérarchisé, structuré autour d'axes forts (où l'usage de l'automobile est contraint) et du rabattement.

Le motif domicile-travail constitue une cible privilégiée alliant grande distance et usage particulièrement autosoliste de la voiture. Ainsi, la mobilité raisonnée revêt deux objectifs forts :

- **recourir moins à la voiture pour les déplacements de moins de 3 kilomètres**, principalement au profit des modes doux (marche, vélos ou deux-roues motorisés électriques) ;
- **rationaliser les déplacements les plus longs, notamment ceux entre le domicile et le travail**, qui sont actuellement réalisés principalement en voiture, avec une seule personne à bord (« l'autosolisme »). Deux solutions se présentent : le recours plus fréquent aux transports collectifs et le développement des nouveaux usages de la voiture (covoiturage, autopartage).

La mobilité raisonnée passe aussi par des mesures supra-communales, et notamment par un maillage territorial efficace, dans lequel les voies sont hiérarchisées selon leur niveau d'influence, et donc d'importance.

LES INNOVATIONS SOCIALES ET TECHNOLOGIQUES AU SERVICE DE LA MOBILITE DURABLE

Les innovations sociales et technologiques sont des actions complémentaires qui permettront d'intensifier la réduction des distances et des changements de modes, sous couvert d'un réseau performant des transports en commun, d'une qualité d'espace public adapté aux modes doux, et d'une redéfinition de la place de la voiture.

L'innovation sociale : un nouvel outil dans la production de services

- Illustration d'un nouveau rapport aux déplacements

Les nouvelles politiques de mobilité ne pourront plus se construire par la seule entrée de l'offre. Elles doivent répondre aux défis économiques, sociaux et environnementaux dans un contexte en berne de la finance publique.

La tension entre l'impératif de mobilités durables et la résistance au changement des usagers oblige l'action publique à chercher de nouveaux leviers. Ce changement de paradigme se fera **qu'avec l'adhésion et l'implication citoyenne** (acceptabilité). Dans ce cadre, en parallèle de la régulation/réglementation, la « **séduction** » semble ainsi un élément important : qualité concurrentielle des services de l'offre en transports en commun (cf. p. 50), qualité et attractivité urbaine (espaces publics, quartiers multifonctionnels, etc. : cf. contrats d'axes p. 43). L'innovation sociale, de par l'émulsion créative (« bottom up »¹¹), l'adéquation aux usages et l'effet fédérateur qu'elle engendre, paraît ainsi indispensable à **faciliter et à accompagner par les collectivités pour leur stratégie des mobilités**.

¹¹ On parle de processus « bottom up » quand les idées, actions ou politiques issues de la société civile sont soutenues, appropriées par une institution publique.

L'innovation sociale peut être apparentée à une initiative locale et citoyenne permettant de répondre aux limites des différents systèmes d'organisation publique, notamment en réponse face aux blocages / crises (solution alternative). Elle place les populations au centre et les associe au maximum, enrichissant les politiques locales.

De nombreux exemples dans le domaine de la mobilité existent. Depuis quelques années maintenant, des communautés de covoitureurs, et d'autopartageurs, se sont formées, afin d'organiser leurs déplacements, dans une optique de réduction de coût des trajets notamment.

Méthode – Définition

L'INNOVATION SOCIALE : « un mouvement bottom up, qui, tout en apportant des solutions socialement améliorantes (facilitant l'organisation des activités et/ou le quotidien d'une ou plusieurs catégories de personnes) participe à la redéfinition des liens de pouvoir entre les différentes composantes de la société, et cela au bénéfice de la société civile et des citoyens ».

Paroles d'acteurs

« L'entourage social est ainsi un bon moyen de persuasion pour faire la promotion des modes alternatifs à la voiture individuelle. L'innovation sociale en s'enracinant largement dans les communautés de pratiques et d'intérêts, délivre une information, un conseil de mobilité plus à même d'influencer les comportements des usagers » -

Louvet-Rocci-Lebris / Développement durable des territoires vol 4–n°3 (Oct. 2013)

Les collectivités peuvent voir en ces initiatives, une alternative viable d'aide aux citoyens. En effet, ce sont souvent des actions moins coûteuses que certains investissements publics lourds, complémentaires et adaptés aux besoins. **L'innovation sociale est encore difficile à appréhender, mais son importance grandissante se doit d'être une des solutions à des contraintes de nos politiques publiques.** Ainsi, la difficulté réside dans le niveau adéquat d'intervention. Comment mettre en avant des conditions favorables au développement de ce genre d'initiatives sans influencer ou dénaturer l'intelligence initiale de l'usage ?

Les technologies favorisant le partage d'information accessible à « tous », partout sur un mode collaboratif (TIC, réseau sociaux, Open data, cf. § suivant p. 55) peuvent propulser l'innovation sociale, du moins en faciliter considérablement l'émergence. Outre leur capacité à produire du contenu et des services opérationnels, elles seront vecteurs d'emplois locaux.



Piste d'action

**EXEMPLES D'INNOVATION SOCIALE : « PARKINGS DAYS »,
DESIGN YOUR STREET, ETC...**



Tous les ans, lors du weekend du 16 septembre, un évènement mondial invite les citoyens à s'approprier des zones de stationnement payant, afin d'en faire un lieu de partage éphémère...

Espaces de détente, de convivialité et d'échanges, pendant quelques heures, ces places de parking connaissent une nouvelle vie, et donne une vision différente de nos villes ...



C'est un moment privilégié durant lequel la place de la voiture en ville est interrogée, et qui permet en outre de réfléchir à d'autres moyens de se déplacer en ville. Toutes les suggestions sont ensuite réunies dans un « livre vert » qui rassemble les propositions recueillies lors de ces évènements imaginés, gérés, et alimentés, par les citoyens...

▪ **Open data, réseau social... Les outils pour améliorer la lisibilité et l'attractivité de l'offre**

Les nouveaux services issues des innovations sociales voient le jour de façon indépendante et sont rarement intégrés au système de mobilité « classique »: cela freine leur démocratisation et implique un effort d'organisation de l'utilisateur peu propice au changement de pratique. L'objectif reste que les mobilités alternatives soient plus faciles d'accès, mieux interconnectées et réactives avec fluidité, y compris dans les territoires les plus éloignées des infrastructures lourdes de transports en commun.

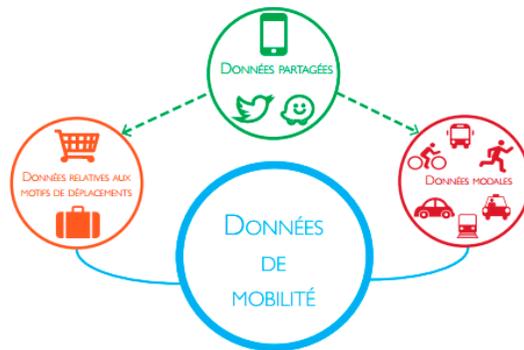
Fluidifier la mobilité en maîtrisant à la fois l'empreinte écologique et la dépense publique est un défi que les nouvelles technologies peuvent relever. L'ouverture et l'interopérabilité des données (Open data) constituent ainsi un enjeu qui doit être pris en compte pour offrir une information lisible, fiable, multimodale aux usagers.

Un effort de lisibilité, de rassurance et de facilité à l'information paraît essentiel pour que l'ensemble du système de mobilité existant soit utilisé de façon optimale. Le numérique est un outil facilitateur et incitateur à la « mix mobilité », quand naturellement les offres alternatives à la voiture sont séduisantes.

Cette nouvelle approche de la mobilité peut s'appuyer sur le développement de l'équipement des personnes en smartphone. Entre 2011 et 2013 son taux de pénétration sur le marché du mobile est passé d'environ 20% à 40%.

Le smartphone est d'ailleurs un support de plus en plus courant pour informer et guider les voyageurs au sein des réseaux de transports publics. A ce titre, durant l'été 2014 T2C et la plate-forme d'information multimodale « Auvergne – mobilité » ont mis en service des applications pour smartphones.

Pour proposer une information de plus en plus précise (informations en temps réels, situations perturbées...), l'enjeu réside aussi dans la capacité des collectivités locales, des entreprises et des usagers d'internet à accepter de diffuser des données pour qu'elles soient utilisées pour améliorer notre quotidien.



Source : la fabrique de la cité



Pistes d'action

L'INFORMATION EN TEMPS REEL A NANTES



© CERTU

L'agglomération nantaise a fortement développé son système d'information en temps réel, avec notamment des informations en temps réel sur les temps de parcours selon les différents modes (voiture, tramway, vélo).

L'EXEMPLE DE L'APPLICATION DE STRASBOURG



Strasbourg a développé une application multimodale, à destination des usagers des transports en commun, mais pas que....

Cette application permet de connaître le taux de remplissage des parcs relais, de savoir s'il reste des vélos disponibles aux stations, de définir des itinéraires et de choisir le mode le plus efficace que ce soit en vélo, bus, voiture ou à pied.

Ce type d'application n'est toutefois pertinente que si le « bouquet de service » (bus, vélo, parking relais...) est efficace et peut constituer une alternative crédible à la voiture.

LES COMMUNAUTES D'USAGERS - UN EXEMPLE « WAZE »



Créée en 2008, l'application Waze, est un GPS collaboratif qui utilise deux types de données :

- Des données géolocalisées émises par les usagers du service quand ces derniers se connectent à l'application
- Des données publiées par les usagers, qui indiquent à la communauté des embouteillages, accidents...
- Rencontrant un fort succès, cette application a été rachetée en 2013 par Google. Gratuit, ce service est aujourd'hui une réelle alternative aux GPS dits « traditionnels ».



Pistes d'action

Les innovations technologiques

▪ Réguler / optimiser le système actuel de déplacements

Réduire la congestion liée au trafic automobile peut constituer l'un des objectifs d'une politique de mobilité durable, car elle est source d'une dégradation de la qualité de l'air et de la santé (surconsommation des véhicules dans les embouteillages), ainsi qu'un frein au développement économique (retards au travail, obstacle à l'attractivité économique d'une ville...).

Différentes technologies sont en capacité à réduire l'engorgement urbain ou du moins à fiabiliser les temps de parcours et réduire les aléas :

- L'onde « verte » (synchronisation des feux de signalisation sur un même axe, permettant au conducteur de franchir l'ensemble des carrefours avec un « vert ») ;
- La régulation dynamique des vitesses (vitesse de l'axe variant en fonction de la densité du trafic, afin de maximiser le débit de l'axe) ;
- L'affectation dynamique des voies (le fait d'ouvrir ou fermer une voie de circulation en temps réel) ;
- Des informations multimodales sur les temps de trajet pour permettre à chaque individu d'optimiser son déplacement ;
- Etc.

Toutefois, la fluidification du trafic peut avoir des effets pervers de par sa fonction principale qui est de rendre plus attractif les trajets en voiture.

Faciliter les déplacements par ce mode pourrait donc inciter à utiliser un peu plus encore la voiture...

Ainsi, les progrès obtenus à court terme (diminution des embouteillages, temps de trajet plus fiable...) pourraient à moyen / long terme être annihilés.

Paroles d'acteurs

« Tout ce qui vise à une fluidification du flux automobile constitue une incitation à prendre la voiture ».

« La congestion est une question complexe, car c'est un mauvais facteur pour l'attractivité économique. Il y a des lieux où il faut la combattre et d'autres où elle doit être renforcée – La congestion ne peut s'entendre que s'il existe de vraies alternatives par les autres modes ».

« Attention aux mesures trop restrictives : si les automobilistes se détournent sur des voies locales, s'ils parcourent plus de kilomètres... est-ce qu'on aura réussi ? »

Source : ateliers participatifs

L'INFORMATION MULTIMODALE SUR LES TEMPS DE PARCOURS



Source : Communauté urbaine de Nantes

Le centre de régulation du trafic de Nantes permet de renseigner sur la fluidité du trafic en temps réel.

De plus, des bornes à proximité des parkings-relais permettent de comparer le temps d'accès au centre en continuant en voiture ou en utilisant le tramway.

LA DESYNCHRONISATION HORAIRE (le potentiel de baisse de véhicules kilomètre estimé par l'étude « ZAPA »)

Action	Cible	Baisse de veh,km à l'HPS
Désynchronisation horaire	Etablissement scolaire et agents des administrations	- 6500
Amélioration P+R	Reports voitures vers TC via les P+R	- 475
Intégration TER-T2C	Reports voitures vers TC via le TER	- 2 000
Promotion du vélo	Report voiture vers vélo	- 780
Promotion de la marche à pied	Report voiture vers marche à pied	- 580
Eco Conduite VL	Tous	- 2 130

Source : Etude « ZAPA »

Cette action vise à décaler les horaires d'entrées / sorties de grands générateurs de déplacements, pour « lisser » les pointes de trafic. Dans le cadre de l'étude « Zone d'Actions Prioritaire pour l'Air » (ZAPA), il avait été retenu qu'un tiers des établissements avançait leurs horaires de 20 minutes, qu'un tiers les repoussait de 20 minutes et qu'un autre tiers gardait les horaires en cours.

Résultats : cette action serait celle qui contribuerait le plus à la baisse des véhicules-kilomètres à l'heure de pointe du soir. En outre, elle permettrait de réduire la charge sur la ligne de tramway.



▪ Quid de l'électromobilité ?

La voiture électrique bénéficie d'une communication accrue, liée notamment à la volonté de certains constructeurs (Renault...) de développer ce marché. L'Etat accompagne le développement des véhicules électriques, qui ont un coût bien plus important qu'une voiture thermique. L'objectif pour l'Etat, est de parvenir à l'horizon 2020 à un parc automobile composé de 5% de véhicules électriques (0.6 % actuellement).

Le principal avantage de la voiture électrique, est l'absence d'émissions polluantes « directes », comme les particules fines ou le dioxyde d'azote qui sont à l'origine de maladies pulmonaires, mais aussi de concentration de pollution en ville, altérant la qualité de l'air. En outre, le véhicule électrique est peu bruyant.

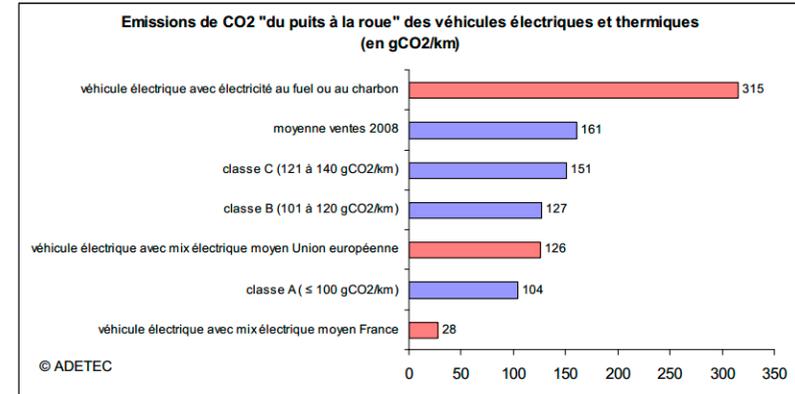
Cependant l'impact environnemental de la voiture électrique dépend du mode de production d'électricité. En France, comme elle provient au 3/4 du nucléaire, cela explique ses basses émissions en Co². Toutefois, ce constat n'est pas le même selon les pays. Par ailleurs, la production des batteries avec des matériaux rares (lithium) ne sont pas sans conséquence, tout comme leurs recyclages.

Au-delà des aspects environnementaux (bilan global des émissions de Co², bruit...), la voiture électrique ne répond pas aux problèmes de saturation des voies, ni de l'occupation de la place publique.

Paroles d'acteurs

« Certes, la voiture électrique ne pollue pas quand elle circule, mais elle pollue avant et après, et surtout elle délocalise la pollution »

Stéphane Lhomme, directeur de l'Observatoire du nucléaire



Piste d'action

DEVELOPPER UN RESEAU PUBLIC DE BORNES DE RECHARGE



Source : <http://www.lamontaane.fr>

Le Conseil Général de l'Allier a mis en place un projet d'implantation d'un réseau de 70 points de recharge, dont les objectifs sont d' :

- Assurer un réseau efficace de borne pour les utilisateurs de voitures électriques
- Offrir une alternative à la voiture thermique
- Améliorer le bilan carbone

L'objectif pour l'Allier est de compter sur le département 11 000 véhicules électriques en 2030, dont les ¾ possédés par des entreprises.



Les innovations sociales et technologiques au service de la mobilité durable



Ce qu'il faut retenir

L'innovation sociale est un outil complémentaire des politiques publiques de mobilité, permettant de toucher l'utilisateur au plus près, d'influencer efficacement et durablement sa pratique : « **passer d'une approche des politiques de mobilité pour l'utilisateur à une approche par l'utilisateur** » (Louvet -2011). En outre, dans un contexte de raréfaction de l'argent public, ces solutions, bien initiées et accompagnées par la collectivité, peuvent s'avérer particulièrement innovantes et efficaces.

Les technologies favorisant le partage d'information accessible à « tous », partout sur un mode collaboratif (TIC, réseaux sociaux, Open data, ..) peuvent, de plus, propulser l'innovation sociale, du moins en faciliter considérablement son émergence et ainsi encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture en solo (vélo, covoiturage, autopartage...).

En parallèle de cela, d'autres innovations technologiques (nouveaux outils de gestion des trafics, information intermodale, électromobilité) peuvent avoir de l'intérêt, mais ce n'est toutefois pas grâce à ces mesures que les comportements et usages seront profondément modifiés. Les enjeux de réduction des distances (cf. p. 39) et de choix modal (cf. p. 48) constituent des prérequis pour ensuite agir et promouvoir ces innovations technologiques.

EDUCATION, SENSIBILISATION, COMMUNICATION

Alterner entre restriction et séduction afin de rendre acceptable les nouvelles politiques de mobilités

Le changement de comportement des populations ne peut pas passer uniquement par des politiques de coercition, qui paraissent punitives et réductrices de liberté aux yeux des usagers de la voiture.

Il conviendrait d'agir sur plusieurs leviers :

- Des contraintes, notamment sur le stationnement ;
- De la pédagogie pour expliciter le bien-fondé des nouvelles politiques de mobilité publique (agir pour l'environnement, améliorer la santé) ;
- Des améliorations des offres alternatives : transports collectifs performants, espaces publics de qualité... bref autant de points agissant sur la **séduction et l'incitation**, moteur à ne pas négliger pour la réussite d'un changement significatif d'usage. « Qu'est-ce que j'obtiens en échange d'une limitation d'usage de la voiture ? »

Paroles d'acteurs

« On est tous conscient qu'il est nécessaire de faire évoluer les mentalités, notamment par rapport à l'accompagnement des enfants à l'école en voiture. Si cela se pratique, c'est aussi parce que les collectivités ont créé des places de stationnement »

« La congestion ne peut être acceptée que s'il existe de vraies alternatives par les autres modes »

Source : ateliers participatifs

Des populations qui sont conscientes de la fin du « tout voiture »

Depuis quelques années, des campagnes de publicité, et les médias, ont permis de communiquer des valeurs de développement durable. Les populations sont aujourd'hui plus sensibilisées qu'auparavant aux enjeux environnementaux, notamment grâce au Grenelle de l'Environnement qui a bénéficié d'une représentation soutenue dans beaucoup de médias.

Les automobilistes semblent « résignés » et constatent que le « sens de l'histoire » va vers plus de « limitations » tout en améliorant le cadre de vie : zone piétonne, fermetures d'axes emblématiques (les voies sur berges à Paris), démultiplication des contrôles de vitesse...

Paroles d'acteurs

« La politique anti-voiture menée par la ville (Paris), depuis 2001, n'a pas empêché les Parisiens de confier les clefs de la mairie à la socialiste Anne Hidalgo »

L'histoire nous a donné raison : les Parisiens ont compris la pertinence de notre action »

Denis Baupin (ex-adjoint aux Transports du maire sortant, Bertrand Delanoë)

Le saviez-vous ?

AGGLOMERATION CLERMONTOISE : UNE POPULATION RESERVEE A L'IDEE DE CONTRAINDRE PLUS LE STATIONNEMENT

Une légère majorité (51%) des habitants de l'agglomération clermontoise rejette l'idée de réprimander plus sévèrement le stationnement interdit. Ce chiffre est plus élevé que celui obtenu dans d'autres agglomérations (autour de 35% à Grenoble ou Saint-Etienne). Ces résultats comparés laissent à penser qu'il sera essentiel dans l'agglomération clermontoise de travailler sur l'acceptabilité des mesures en termes de stationnement et plus généralement sur la place de la voiture en ville.

Source : CEREMA – résultats comparés des enquêtes standards déplacements



Eduquer / communiquer à la « mix-mobilité »

Les transports en commun, le covoiturage, autopartage, le vélo... sont des modes de transport qui ne sont utilisés couramment que par une fraction de la population, alors que la voiture est utilisée par la quasi-totalité de celle-ci. Ce constat s'explique, pour partie, par le fait que l'usage de la voiture est ancré dans les mentalités, pour l'ensemble des générations de l'après-guerre, avec des valeurs positives notamment ses aspects pratiques (aller vite, partout quand on veut). Son apprentissage est géré et les constructeurs proposent également toute une série de services associés rendant ce mode particulièrement attractif (navigation temps réel, temps de parcours, connexion internet, etc...). A contrario, l'image et l'apprentissage des transports collectifs ou du vélo pâtissent des années fastes du « tout voiture » (modes jugés « ringard »), même s'ils ont fait l'objet d'une forte revalorisation ces dernières années grâce à l'implantation de lignes de tramway et de vélos en libre-service.

Des actions à la fois de **communications fortes**, accompagnant l'amélioration des offres de service, mais aussi d'**apprentissage** des concepts clés dès le plus jeune âge, apparaissent à présent nécessaires, afin de changer l'image des modes alternatifs à la voiture.

Ces actions peuvent être ciblées à des moments clés de la vie des ménages : cursus éducatif, le passage du permis de conduire, l'arrivée sur le territoire, le changement d'emploi, la famille qui s'agrandit, etc.

Elles doivent être particulièrement innovantes sur les pratiques, les modes de vie et les avantages concurrentiels des offres alternatives jusqu'à une information multimodale en temps réel.

Paroles d'acteurs

« Apprendre la "mix-mobilité", ce n'est pas que pour des publics en difficultés ; c'est l'ensemble de la population qui doit se familiariser avec l'éventail des solutions de mobilité »

« Dans les écoles, au collège..., il faut proposer des animations sur les transports en commun, le vélo, qui seraient le pendant des actions de sécurité routière. En touchant les enfants, les adolescents, on toucherait aussi les familles »

« Nous faisons déjà du conseil en mobilité, mais pour pouvoir être visible auprès des écoles, des associations de réinsertion, des entreprises... il faudrait démultiplier nos moyens »

« Pour insérer les publics en difficultés, il faudrait notamment sensibiliser les agences d'intérim aux secteurs desservis par les transports collectifs, car elles écartent des offres les personnes non motorisées »

Source : ateliers d'acteurs

Pistes d'action

VELO-ECOLE



Dans plusieurs agglomérations (Bourges, Chambéry, Dijon...) des vélo-écoles ont vu le jour. Le but est de (ré)apprendre la pratique du vélo (rappel du code de la route, conduire en sécurité, réparer un vélo, repérer les itinéraires cyclables sur un plan...) et montrer par l'exemple la pertinence de ce mode

A Chambéry, 5 modules de formation (gratuits et ouverts à tous) sont proposés par l'exploitant de la vélo-station :

- Débutant ;
- Remise en selle ;
- Déplacements en milieu urbain ;
- Approfondissement ;
- Mécanique sur mesure.

Localement, une initiative de ce type a été lancée à l'été 2014 par les associations Formation, Insertion, Travail (FIT) et Vélocité auprès d'un public en insertion.

IMPLIQUER LA POPULATION, PDU D'AMIENS-METROPOLE



Afin d'associer les citoyens aux prises de décisions, Amiens métropole a mis en place un système de démocratie locale et participative se basant sur plusieurs actions :

- Des conseils d'habitants ont permis de réunir des propositions présentées aux élus puis intégrées dans le PDU.
- Une consultation auprès du milieu associatif et sur internet ont aussi permis de faire ressortir plusieurs préconisations.
- Une phase de rencontre avec les usagers, durant laquelle élus, techniciens, et employés des transports, se rendent dans les bus du réseau, afin d'échanger avec les principaux concernés des mesures à venir.



Education, sensibilisation, communication



**Ce qu'il
faut
retenir**

Pour une appropriation pertinente des possibilités offertes en mobilité, qui doivent se multiplier (cf. la notion de bouquet de services – mobilité raisonnée p.48), la sensibilisation et l'apprentissage des citoyens sont indispensables.

Concurrencer l'autosolisme nécessite ce passage de formation (faire l'expérience des autres modes) pour que la multimodalité passe du statut de compliqué à celui d'un réflexe d'usage. Pour cela, il s'agit de se caler sur des moments opportuns d'une transition de vie et où les habitudes changent (permis de conduire, arrivée sur le territoire, naissance, ..).

Ces actions de communication et d'apprentissage se doivent d'être innovantes, réactives, basées sur les pratiques, les modes de vie et les avantages concurrentiels des offres alternatives au-delà des campagnes classiques actuelles.

UNE GOUVERNANCE INNOVANTE AU PLUS PROCHE DES BESOINS DES USAGERS

La politique publique de la mobilité doit s'appuyer plus qu'auparavant sur la demande et les besoins des usagers. Cela implique des mutations nécessaires dans l'organisation institutionnelle où **l'inventivité juridique, financière, technique** et le droit à l'expérimentation prennent toute leur place.

L'enjeu d'une gouvernance partagée, articulée et cohérente à chaque échelle est ainsi primordiale dans ce défi du changement de pratiques des mobilités. Cela devient d'autant plus important que le bouquet de services de mobilité doit s'étoffer : il ne s'agit pas de juxtaposer un éventail d'offres sans qu'une réelle cohérence et praticité d'ensemble sur le territoire ne se dégagent. La perception trop disparate par l'utilisateur d'un tel système serait contre-productive.

Des mutations sont en cours devant permettre de limiter ces phénomènes d'émiettement des compétences constatés jusqu'alors :

- réformes nationales liées à la troisième vague de décentralisation,
- projets locaux de dynamique métropolitaine et le passage en Communauté Urbaine de l'agglomération clermontoise.

La politique publique des mobilités et sa gouvernance devront, en outre, de plus en plus s'appuyer sur un bouquet de dispositifs organisationnels au plus proche des préoccupations et des modes de vie du citoyen : agence des temps, conseil en mobilité, management de la mobilité au sein de l'entreprise, groupe scolaire, etc..

Comme démontré préalablement (cf. p. 54), l'innovation sociale peut se définir comme une alliée de l'action publique qui lui permet de co-atteindre au moyen d'une ramification plus proche des usagers, les objectifs qu'elle s'est fixée¹². Cela sous-tend, là aussi, une ouverture et une adaptation de la gouvernance publique propre à créer les conditions favorables à l'émergence et l'accompagnement « dosé » de ces initiatives.

Enfin, cette gouvernance devra trouver de nouveaux équilibres budgétaires (investissement, entretien, exploitation) pour répondre avec efficacité aux besoins croissants de mobilité.

LES COMPETENCES « MOBILITE »

			
	Réseau de voirie communal / Stationnement	Aménagement de l'espace public (trottoirs, pistes cyclables...)	
	Réseau de voirie intercommunale / Parking relais	Aménagement de l'espace public (trottoirs, pistes cyclables...)	
		Location de vélo	Réseau de bus urbain Ligne de tramway Intermodalité
	Réseau routier départemental / Co-voiturage	Réseau cyclable départemental	Réseau de car interurbain Intermodalité
		Voie verte Val d'Allier	Réseau TER (train + car) Intermodalité
	Réseau routier national (autoroutes)		Infrastructures ferroviaires
	Concessionnaires d'autoroutes, de parkings...	Exploitant service vélo	Exploitants de lignes régulières de transports

¹² Développement Durable et Territoires - Octobre 2013 – vol 4 – n°3 – Innovation sociale – Louvet/Rocci/Lebris

