

Rédaction d'une note de synthèse assortie de propositions: Nouvelles mobilités

Communauté d'agglomération de X

Note à l'attention des élus

Objet : les nouvelles mobilités

SYNTHESE

Dans le cadre de la vision prospective des territoires dans une démarche de développement durable, les nouvelles mobilités sont devenues un enjeu fort d'aménagement et d'équilibre. La transition énergétique avec la réduction de la part transports dans les consommations et la production de gaz à effet de serre (GES) impose une révolution des mobilités. Dans un premier temps, nous aborderons les enjeux de la mobilité avec ses acteurs et son contexte réglementaire (I). Nous verrons ensuite les difficultés à surmonter pour évoluer vers de nouvelles mobilités ainsi que les solutions innovantes à envisager (II).

I. La mobilité : des enjeux forts avec une multiplicité d'acteurs et un lourd contexte réglementaire

A. Proposer une offre de société grâce aux nouvelles mobilités

Le constat actuel tend à une prise de conscience généralisée sur la production de CO² et, plus généralement, de GES avec une raréfaction des énergies fossiles. Cette évolution n'est clairement pas soutenable et, vis-à-vis d'une société orientée encore majoritairement dans le tout-voiture, la sensibilité à des crises et hausses brutales de l'énergie est très forte. Nous avons donc bien là un enjeu d'équilibre et de solidarité qu'il convient de pouvoir corriger en envisageant de nouvelles formes de mobilités qui soient durables et efficaces.

Parallèlement, on peut également analyser l'inégalité d'accès de la population face à la voiture au regard d'une offre des constructeurs qui n'est plus adaptée. Les véhicules particuliers sont aujourd'hui majoritairement chers et peu simples. Cette sophistication n'est aujourd'hui plus suivie.

D'autre part, le constat peut être réalisé de la congestion des villes et des difficultés à trouver une offre de transport alternative à la voiture qui soit efficace et adaptée aux usagers. On pourra notamment citer les transports de marchandises s'effectuant encore trop de façon désordonnée avec une multiplicité de circuits aboutissant pourtant à des lieux de livraison identiques. Cette dégradation de la mobilité conduit à impliquer l'ensemble des acteurs de la mobilité pour proposer des solutions.

B. Fédérer les acteurs de la mobilité dans un contexte réglementaire étoffé

La question des transports et de la mobilité en général amène à faire coopérer de multiples intervenants. On pensera immédiatement aux Autorités Organisatrices de Transports (AOT) au niveau régional ainsi qu'aux opérateurs privés de mobilités qui constituent l'offre de transport elle-même. Au niveau étatique, le Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques (CERTU) est également un acteur incontournable et s'appelle aujourd'hui CEREMA avec la fusion d'autres services de l'Etat. On peut également se tourner vers l'Europe qui contribue avec ses fonds structurels à moduler les équilibres territoriaux au niveau des régions.

Les instances précédemment citées doivent se coordonner au bénéfice des usagers qui doivent être remis au centre du jeu. C'est autour de lui que la question des mobilités doit s'organiser en prenant en compte la multiplicité des besoins et des modes de déplacements adaptables.

L'ensemble des acteurs impliqués dans la question des mobilités doit composer avec des lois telles que les lois Grenelle ou la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE). Au niveau régional, de nombreux outils de planification existent tel le Schéma Régional pour le Climat l'Air et

l'Energie (SRCAE). On peut également citer les Plans Climat Energie Territoriaux (PCET) qui vont influencer sur la question des mobilités.

C'est dans ce cadre stratégique qu'il convient d'appréhender les difficultés liées à la révolution de la mobilité tout en proposant des solutions innovantes.

II. Surmonter les difficultés liées à la révolution de la mobilité pour proposer des réponses novatrices

A. Franchir des barrages historiques, culturels et financiers pour envisager les nouvelles mobilités

La sortie du tout voiture s'esquisse petit à petit et nécessitera encore un temps long avant de parvenir à un mix énergétique plus équilibré. On pensera notamment aux territoires périurbains avec des populations captives de l'automobile. A titre d'exemples, on rappellera que l'automobile est utilisée dans 75 à 85 % des déplacements dans les villes petites et moyennes et plus de 90 % dans les territoires périurbains et ruraux.

Dans la continuité et dans l'optique de nouveaux usages type covoiturage, on constate encore des freins sociaux et culturels qui s'estompent après passages à l'acte.

D'autre part, le financement de toute politique publique de transport est ardu. Il faut avoir en tête l'écotaxe et sa difficile mise en place. Il convient également d'anticiper une politique tarifaire de transport attrayante où le prix du ticket est éloigné du coût réel de la prestation.

Enfin, à titre d'exemple de frein réglementaire, on citera les attaques s'abattant sur les sociétés de type voiture de tourisme avec chauffeur telles que Uber qui viennent contrarier des situations de faible concurrence dans l'univers des taxis.

B. Evoluer vers une mobilité durable grâce aux technologies de l'information et à la participation citoyenne

Grâce à des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) et à l'articulation des différents modes de transports (ferroviaire, bus, cycle), on tend à favoriser une circulation facilitée et une mobilité réussie. La mise en place de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) favorisant un niveau d'émission de GES limité et une fréquence et rapidité de liaison importantes est une réponse pragmatique. On parlera aussi de connexion des centres dans les territoires moins urbanisés afin de relier les bassins de vie et d'emploi entre eux.

Dans le cadre du développement de l'intermodalité des transports, l'usage des technologies de l'Information et des Communications (TIC) est démultiplié. Des applications mobiles permettant des calculs d'itinéraires multimodaux se développent. Les TIC permettent également la géolocalisation (covoiturage et autopartage), l'obtention d'informations de trafic en temps réel.

La participation citoyenne à l'évolution des usages trouve sa dimension dans les nouveaux usages que sont le covoiturage et l'autopartage. Les Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) favorisent par exemple le covoiturage des salariés.

Enfin, sur les solutions durables, une tarification adaptée voire un pass multimodal tend à favoriser l'appropriation et l'expansion des modes peu émetteurs.

La révolution des usages et le changement d'approche des mobilités impliquent une stratégie globale adaptée aux bassins de vie et d'emploi. Elles emporteront avec elles des actions innovantes impliquant l'utilisateur.

PROPOSITIONS

Sur le territoire de notre communauté d'agglomération, la question des déplacements périurbains est prégnante. Elle renvoie à la part actuelle prépondérante de la voiture dans les déplacements, induite par l'étalement urbain et par une politique de transports qu'il convient d'interroger.

En réponse, une stratégie et des actions innovantes en matière de nouvelles mobilités sont envisagées. Nous commencerons par diagnostiquer le territoire en identifiant les usages et en

impliquant les acteurs de la mobilité (I). Nous mettrons ensuite en œuvre un maillage territorial et des innovations en matière de déplacements pour enfin l'évaluer (II).

I. Diagnostiquer le territoire sous l'angle des mobilités : identification des usages et implication des acteurs

A. Appréhender les bassins de vie et d'emploi de l'agglomération au travers du prisme des déplacements

Notre communauté d'agglomération ayant récemment bâti un Plan Climat Energie Territorial (PCET), la question des déplacements a déjà pu être abordée. Il convient à ce stade de lancement de projet de l'interroger plus en détail et de l'articuler avec le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT).

Je propose que nous réalisons avec l'assistance du CEREMA et avec le support de notre Système d'Information Géographique (SIG) une cartographie des usages et des modes de déplacements existants. Il conviendra d'identifier et cartographier les voies de communication ainsi que les bassins de vie et d'emploi. Une quantification des flux sur une période de référence standard permettra de circonscrire les modalités de déplacement actuelles et, par la suite, d'initier des objectifs pour notre politique de mobilités.

B. Objectifs d'une stratégie de mobilité innovante dans un cadre participatif

Dans le cadre de la loi sur la démocratie participative, il conviendra de créer des ateliers citoyens avec les associations d'usagers de transports afin de recueillir leurs expériences et d'enrichir l'existant et le projet. Ces ateliers citoyens seront pilotés par notre Direction des Déplacements qui en assurera la synthèse et l'animation.

Pour ce qui est du pilotage, un comité sera créé et placé sous l'autorité du vice-président de l'agglomération en charge de la politique des déplacements. Le comité réunira également la Région et l'Autorité Organisatrice de Transport territorialement compétente.

Sur la base du diagnostic partagé entre comité de pilotage et ateliers citoyens, le comité de pilotage fixera un certain nombre d'objectifs.

A un niveau stratégique, cette volonté pourrait viser à faciliter la connexion des centres entre eux et des franges urbaines avec les centres dans une optique de diminution des trajets en voiture notamment les trajets individuels. Dans une volonté de fédérer les acteurs de transports du territoire entre eux, il pourrait également être créé une instance de coordination permettant de mutualiser par exemple les livraisons voire de les acheminer de façon groupée via des modes doux jusqu'au destinataire final. En matière d'intermodalité, on peut également penser à la création de Système de Transport Intelligents (STI) qu'il faudra décliner.

Le diagnostic posé et les instances de gouvernance ayant fixé les objectifs à atteindre, il convient d'aborder la mise en œuvre.

II. Mettre en œuvre un polycentrisme réticulé à l'échelle de l'agglomération et l'évaluer pour moduler la politique de déplacements

A. Proposer des actions innovantes et adaptées au territoire

Dans une volonté de pragmatisme, une des premières actions pouvant être initiée sera la création de Pôle d'Echange Multimodaux (PEM) les plus intégrés aux bassins de vie et d'emploi. Avec l'AOT et au moyen de subventions notamment de fonds structurels européens type FEDER via la Région qui les captera, nous pourrions assurer à moyen terme une excellente intermodalité. Des bus à haut niveau de rendement desservant ces PEM avec les transports ferroviaires et des stations de vélos du type de Veligo en Ile-de-France (consignes sécurisées et surveillées) permettront de favoriser des modes de transports globalement peu émetteurs. Ces projets devront être envisagés à l'échelle de deux mandats.

Pour une action plus rapide, je propose d'initier une démarche exemplaire par la mise en place d'un Plan de Déplacement d'Administration (PDA) qui permettra aux services et aux élus d'intégrer la démarche politique globale. Des incitations financières d'accompagnement pour l'utilisation de transports en commun et de covoiturage seront à prévoir dans ce cadre.

Afin d'y parvenir, le SIG pourra cartographier les déplacements des collaborateurs et assister puissamment cette démarche.

En nous tournant vers l'externe, notre Direction des Systèmes d'informations (DSI) aura la charge de créer une application mobile pour calculer les itinéraires intermodaux et proposer ainsi différents modes de déplacements combinés. Cette application devra pouvoir être mise en œuvre après une phase de test sous un délai d'un an environ en intégrant la dimension open data des opérateurs de transport du territoire et l'évolutivité de l'offre dans le temps.

B. Evaluer notre politique publique de déplacements pour la moduler

La dimension très qualitative de la question des mobilités permet tout de même la mise en place de nombreux indicateurs quantitatifs. On pensera naturellement au bilan carbone de la communauté d'agglomération qui sera considérablement amélioré grâce à notre PDA.

Sous une perspective plus globale, on évaluera sur le long terme et avec le CEREMA, l'évolution de la part des usages et on s'assurera de la réduction de la part de la voiture dans les déplacements quotidiens notamment au covoiturage et grâce aux plateformes qui auront pu être initiées par la communauté d'agglomération et via les opérateurs nationaux, on jugera du nombre de trajets effectués.

Pour les PEM et avec un peu plus de recul, il conviendra de jauger de l'intermodalité d'usage qui sera faite.

Ces indicateurs qualitatifs et quantitatifs permettront de moduler les politiques publiques de l'agglomération afin de porter l'effort de façon ciblée en fonction des actions retenues. Sur un plan budgétaire, le Plan Pluriannuel d'Investissement sera modulé en conséquence et les appels de fonds de subvention également auprès de nos partenaires.

Une politique de mobilité efficace et maîtrisée est un facteur d'attractivité de notre territoire. Elle contribuera fortement à la qualité de nos bassins de vie et d'emploi. Ces orientations et leur modulation permettront une gestion plus équilibrée de notre territoire et intégreront pleinement la dimension de Développement Durable que nous visons.