

Option réseaux techniques urbains et infrastructures routières
Note de synthèse et de propositions visant à faire l'analyse du dossier remis au candidat portant sur un sujet technique :

Métropole de Tigreville

Le 10 septembre 2019

Note à l'attention de
 Monsieur le Directeur Général des Services

Objet : Le partage de la voirie et le développement des politiques de l'électromobilité, principaux outils innovants permettant aux collectivités de répondre aux enjeux de la transition écologique.

L'électromobilité connaît en France un développement insatisfaisant au regard de la vente des véhicules électriques et hybrides neufs au 1^{er} trimestre 2015 : 0,8 % de la part totale de ventes à comparer aux 5,7 % des Pays-Bas et surtout au 33,1 % de la Norvège.

Or, la transition écologique est une politique publique majeure qui vise à améliorer la qualité de l'air des Métropoles et grandes villes françaises, et à contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique et à la réduction de l'émission des gaz à effet de serre.

Les collectivités territoriales peuvent participer à cette action en favorisant les modes de déplacements peu polluants grâce au partage de la voirie (transport de plus de personnes avec moins de voiture) et en favorisant l'électromobilité.

Dans la première partie de cette note, vous souhaitez connaître les différents enjeux liés au partage de la voirie et au développement des politiques d'électromobilité. Pour cela, une première sous-partie vous permettra de connaître les enjeux ainsi que la réglementation en vigueur. Dans une seconde sous-partie, il s'agit de présenter les différents outils, ainsi que les expériences menées par d'autres collectivités.

Dans la seconde partie, il convient de présenter un ensemble de propositions stratégiques visant au développement conjoint d'un usage partagé de la voirie, mais aussi d'une véritable politique d'électromobilité.

I. La transition écologique peut être assurée grâce au développement de deux outils innovants : le partage de la voirie et le développement de l'électromobilité

A. Afin de pouvoir les utiliser à bon escient, il convient de connaître les enjeux et la réglementation en vigueur du partage de la voirie et de l'électromobilité.

1) Le partage et l'électromobilité permettent de respecter les 3 piliers du développement durable

Le premier pilier du développement durable est un enjeu environnemental. Le partage de la voirie a pour principal objectif de faire circuler plus de monde avec moins de véhicules polluants. En termes d'environnement, l'enjeu est de lutter contre le réchauffement climatique en réduisant notamment l'émission des gaz à effet de serre.

Par conséquent, le deuxième enjeu est également social, car la diminution d'émission des polluants permet d'améliorer la qualité de l'air, et donc la santé des riverains et des habitants des airs urbains.

Toutefois, il ne s'agit pas de nuire aux déplacements des usagers défavorisés ou des habitants des zones rurales. Il convient également que cette action publique leur permettent de se déplacer dans de bonnes conditions pour un coût équivalent, et d'éviter d'éventuelles zones blanches.

Enfin, le troisième enjeu est économique. Il s'agit de ne pas nuire à l'attractivité du centre de la Métropole en la rendant inaccessible aux potentiels clients des commerçants et autres activités économiques, ainsi qu'aux acteurs économiques tels que les artisans, livreurs, etc...

2) Une réglementation en constante évolution pour aider les collectivités à déployer une politique de mobilité durable

La loi Grenelle II du 12 juillet 2010 a donné aux communes la charge de créer, entretenir et exploiter les infrastructures de recharge des véhicules électriques. Cette compétence est définie comme un service public en matière industrielle et commerciale.

Cette compétence pouvait ensuite être transférée aux établissements publics de coopération intercommunale sous certaines conditions ou aux autorités organisatrices de la mobilité.

Depuis le 27 janvier 2014, la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles dispose que la métropole exerce de plein droit, en lieu et place des communes membres, cette compétence.

Enfin, la loi du 8 août 2015 portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République précise qu'au niveau régional, le nouveau schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) intégrera l'organisation du développement des véhicules propres et des bornes de recharge.

Parallèlement, le code de l'urbanisme et de l'habitat impose aux maîtres d'ouvrage l'alimentation en électricité pour permettre la recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables dans les nouveaux bâtiments d'habitation d'au moins deux logements ou les nouveaux bâtiments à usage tertiaire. Cette obligation concerne également certains anciens bâtiments à usage tertiaire.

Par ailleurs, aucune obligation n'existe sur la voirie publique pour l'installation de ce type d'équipement. C'est la raison pour laquelle le déploiement des bornes est très variable sur le territoire français.

Enfin, le projet de loi d'orientation sur les mobilités prévoit la possibilité de mettre en place des contrôles fixes ou mobiles pour les voies réservées aux transports en commun, aux transports publics particuliers de personnes, aux co-voitureurs ou aux véhicules en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques, dans le respect de la loi du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

B. Les collectivités disposent de nombreux outils pour favoriser le partage et l'électromobilité encore peu épuisés

1) L'électromobilité nécessite la mise en place de nombreuses actions pour réussir

La première action est la mise en place de bornes de recharge électrique. Outre la Région, qui peut être sollicitée dans le cadre du SRADDET, la collectivité doit préalablement à l'installation d'un réseau de bornes s'assurer de la pertinence, au regard des besoins des usagers, des implantations des différents types de bornes (rapide ou lente). Puis, il s'agit de solliciter les fournisseurs d'électricité (EDF, Enedis, et autres) pour vérifier la faisabilité technique, les opérateurs de recharge pour l'exploitation ainsi que les opérateurs de mobilité pour la commercialisation.

La collectivité devra s'assurer de l'interopérabilité du réseau, afin que ce dernier soit pérenne dans le temps.

La seconde action est de favoriser le déplacement des véhicules électriques ou hybrides au détriment de véhicules plus polluants, grâce à la voirie partagée, pour inciter les usagers à s'orienter vers l'acquisition ou l'utilisation de véhicules propres.

La troisième action est également pour les autorités organisatrices de la mobilité de montrer l'exemple en achetant elles-mêmes des véhicules propres pour les transports publics (obligatoires à partir de 2029) et également pour ses propres services.

2) La voirie partagée est prévue pour Rennes et est en cours d'étude pour Lyon, tandis que Paris est une ville électromobile

Si la ville de Paris est électromobile depuis plusieurs années, elle a pu constater avec le « gâchis » du réseau Autolib que l'interopérabilité est une condition indispensable pour la réussite

d'un réseau de bornes de rechargement. Elle a dû créer un autre service, parallèle Bélib pour continuer à développer l'électromobilité.

Par ailleurs, la Métropole de Rennes envisage de partager les bandes d'arrêt d'urgence de ses 2X2 voies pour faciliter le déplacement des transports publics et des co-voitureurs. Cette expérience a été menée avec réussite par l'agglomération de Grenoble.

Enfin, la Métropole de Lyon envisage de transformer deux tronçons autoroutiers en voirie urbaine en partageant l'usage de la BAU aux transports publics puis aux co-voitureurs, avant de créer une bande cyclable.

Pour permettre aux collectivités de contribuer à la transition écologique de notre pays, le partage de la voirie a été imaginé pour favoriser les modes de déplacements peu polluants tels que les transports publics et les co-voitureurs.

Il s'agit d'accompagner cette démarche en favorisant parallèlement l'électromobilité sur leur territoire.

Pour notre Métropole, le Président souhaite un ensemble de propositions stratégiques visant au développement conjoint d'un usage partagé mais aussi d'une véritable politique d'électromobilité. Il souhaite des solutions attractives et incitatives pour les citoyens et les usagers se déplaçant sur le territoire métropolitain.

Dans un premier temps, il s'agit de définir la stratégie ainsi que la méthodologie à suivre pour mettre en place une organisation adaptée. Dans un second temps, il convient de préconiser des propositions avancées et d'envisager des mesures d'accompagnement.

II. Propositions stratégiques visant au développement conjoint d'un usage partagé de la voirie mais aussi d'une véritable politique d'électromobilité

A. Définir un ensemble de stratégies et mettre en place une organisation pour envisager un usage partagé de la voirie et une véritable politique d'électromobilité

1) Imaginer une stratégie pour favoriser l'électromobilité grâce à la mise en place d'une voirie partagée notamment

L'enjeu pour la collectivité est de contribuer à une mobilité durable sur son territoire afin de favoriser les modes de déplacements peu polluants (baisse de la pollution, amélioration du cadre de vie, santé publique), et également de transporter plus d'usagers avec moins de véhicules, afin de faciliter et de pacifier les déplacements (transports publics, co-voiturage, etc...).

Pour autant, il ne s'agit pas de nuire à l'attractivité du centre-ville en empêchant certains usagers d'y pénétrer, au regard de leurs véhicules considérés comme très polluants. L'objectif n'est pas de mettre de côté les personnes trop défavorisées, les artisans, comme dans la ville de Paris ou la Métropole de Bordeaux ; il ne s'agit pas non plus de créer des zones blanches de l'électromobilité.

La nouvelle politique publique de mobilité durable doit pouvoir satisfaire tous les citoyens et habitants de la Métropole : les urbains, péri-urbains et ruraux.

Pour ce faire, il convient de travailler en mode projet.

En tant que chef de projet, j'aurai pour rôle d'organiser cette démarche en vue d'établir des propositions stratégiques, de fédérer les divers acteurs, d'établir une feuille de route pour les comités techniques indispensables et de rendre compte au comité de pilotage.

Pour la partie relative au partage de la voirie, il convient de travailler avec les différents services techniques de la métropole des 24 communes, de la direction des transports, des opérateurs de mobilité, les organismes similaires (impact sur leurs activités) ainsi que les associations d'usagers (transports publics, deux roues, automobiles clubs) ainsi que les conseils citoyens.

Pour la partie relative à l'électromobilité, il s'agit d'associer les fournisseurs d'énergie, la Région (SRADDET) les opérateurs de recharges de mobilité, les plateformes d'itinérance, les

principales entreprises du territoire ainsi que les différents services évoqués pour la voirie partagée.

Pour mener à bien cette démarche, je réaliserai un parangonnage auprès de Métropoles équivalentes, afin de connaître l'avancement de leurs projets, les conditions de réussite et les bonnes pratiques.

2) Mettre en place une organisation en mode projet pour co-construire des propositions stratégiques partagées

Pour faire aboutir cette démarche, il s'agit de mettre en place un comité de pilotage présidé par M. le Président de la Métropole, au sein duquel siégeront tous les maires de la Métropole, ainsi que les vice-Présidents chargés de la mobilité, de la transition écologique, de l'économie, du budget et de l'aménagement du territoire.

Cette instance validera les résultats et assurera les communications relatives à la démarche auprès des différents partenaires institutionnels.

Deux comités techniques seront mis en place afin de proposer différents scénarios sur l'électromobilité dans la Métropole pour le premier, et le partage de la voirie pour le second. Ces comités techniques seront constitués de différents directeurs, des administrateurs de la Métropole et des 24 communes en charge de la voirie, de l'aménagement, de l'économie, des affaires juridiques et de la commande publique, de la gestion du domaine public.

Les différents scénarios proposés par les COTECH, devront mesurer l'impact sur les moyens humains, financiers et matériels engendrés par cette nouvelle politique, afin de les intégrer dans le plan pluriannuel d'investissement, d'une part, et de fonctionnement d'autre part. Ils devront également mesurer l'impact sur le territoire.

Préalablement, à la mise en place de ces différents comités, la Métropole mandatera un assistant à maître d'ouvrage afin d'avoir un état des lieux sur l'électromobilité publique et privée dans le territoire de l'agglomération, ainsi que la réalisation d'une enquête déplacements des ménages (domicile – travail) afin de connaître le fonctionnement précis des déplacements dans le territoire. L'objectif de cet état des lieux et de ce diagnostic est d'évaluer les actions publiques potentielles possibles. Pour ce faire, un cahier des charges sera établi par la direction des grandes infrastructures. L'AMO devra livrer sous 6 mois :

- un état des lieux de l'électromobilité
- une enquête sur les déplacements (domicile – travail)
- une étude préliminaire sur les villes susceptibles d'accueillir des voiries partagées
- une proposition d'implantation de bornes de recharge (lente/rapide)
- une politique de stationnement durable.

Une communication interne et externe sera faite sur la démarche engagée afin d'informer tous les partenaires concernés.

B. Un plan d'action progressif, soucieux de la commande politique, accompagné dans la durée

1) Un plan d'action pour ce mandat et le suivant

Sans préjuger des conclusions des différents comités et du diagnostic de l'assistant à maître d'ouvrage, il est possible d'envisager un plan d'actions en deux temps.

Pour la fin du mandat, deux propositions pourraient être mises en œuvre :

1. Adapter la flotte de véhicules de la Métropole à l'électromobilité, pour le remplacement des véhicules thermiques par des véhicules électriques (du véhicule léger à la fourgonnette) et, s'assurer que les différentes délégations aux transports publics prennent toutes les mesures nécessaires pour respecter l'échéance de 2025 ;
2. Expérimenter la voirie partagée sur les 2X2 voies (boulevards périphériques) en permettant l'usage de la BAU pour les transports publics ;
3. Installer des bornes de recharge dans tous les bâtiments communautaires ;
4. Imaginer une politique d'éco-mobilité sur le territoire à mettre en œuvre pour le mandat suivant.

Pour le mandat suivant, il s'agira de développer les représentations précédentes en :

1. Développant la voirie partagée aux boulevards urbains, et autorisant les co-voitureurs et les véhicules électriques et hybrides à utiliser ces voies, et gérant les contrôles ad hoc s'ils sont autorisés ;
2. Menant parallèlement une politique de stationnement favorable aux co-voitureurs et véhicules électromobiles ;
3. Favorisant l'implantation de bornes électriques d'abord en milieu rural, puis péri-urbain et urbain ;
4. Implantant en périphérie des pôles d'échanges multimodaux afin d'assurer la liaison entre les voitures polluantes et les transports publics ;
5. Mettant à disposition une zone rurale des véhicules hybrides ou électriques moyennant un abonnement.

2) Des mesures d'accompagnement basées sur la pédagogie

Dans un premier temps, il convient de communiquer en interne afin de faire adhérer le personnel à la démarche entreprise, puis en externe, car ce projet va profondément changer les habitudes de déplacement de nos concitoyens. Pendant les deux premiers mandats, il s'agit de rendre attractive et incitative la démarche en évoquant les gains de temps sur les déplacements induits par l'usage de véhicules peu polluants.

Parallèlement, il s'agit de former le personnel technique à l'électromobilité (usages, bénéfices, etc...) afin de le faire adhérer et raisonner différemment le projet d'aménagement ou de construction. Une journée par an semble suffisant.

Enfin, cette politique ambitieuse doit être évaluée au regard des critères suivants :

- part de l'électromobilité dans les déplacements des habitants de la Métropole ;
- temps de déplacements pour les usagers électromobiles et les autres ;
- longueur des embouteillages sur le territoire.

Un tableau de bord sera mis en place et présenté trimestriellement aux élus, afin de prendre éventuellement les mesures correctives nécessaires.

Le développement de l'électromobilité sur notre territoire, indispensable pour assurer la transition écologique, passe par une politique ambitieuse en termes d'infrastructures routières et d'implantations de bornes de recharge. La démarche doit être progressive, cohérente et innovante dans la durée pour être acceptée et réussie.