

La mobilité demain
Changer nos comportements
Dijon, 21 janvier 2010

Chantal Duchène

Déplacements urbains : Situation actuelle

- ➡ **Plus de la moitié des déplacements faits en voiture**
- ➡ **Déplacements voiture : 50 % < 3km**
- ➡ **Nombre moyen personnes/voiture : 1,3**
- ➡ **Taille de la voiture : faite pour transporter 4 à 5 personnes avec leurs bagages**

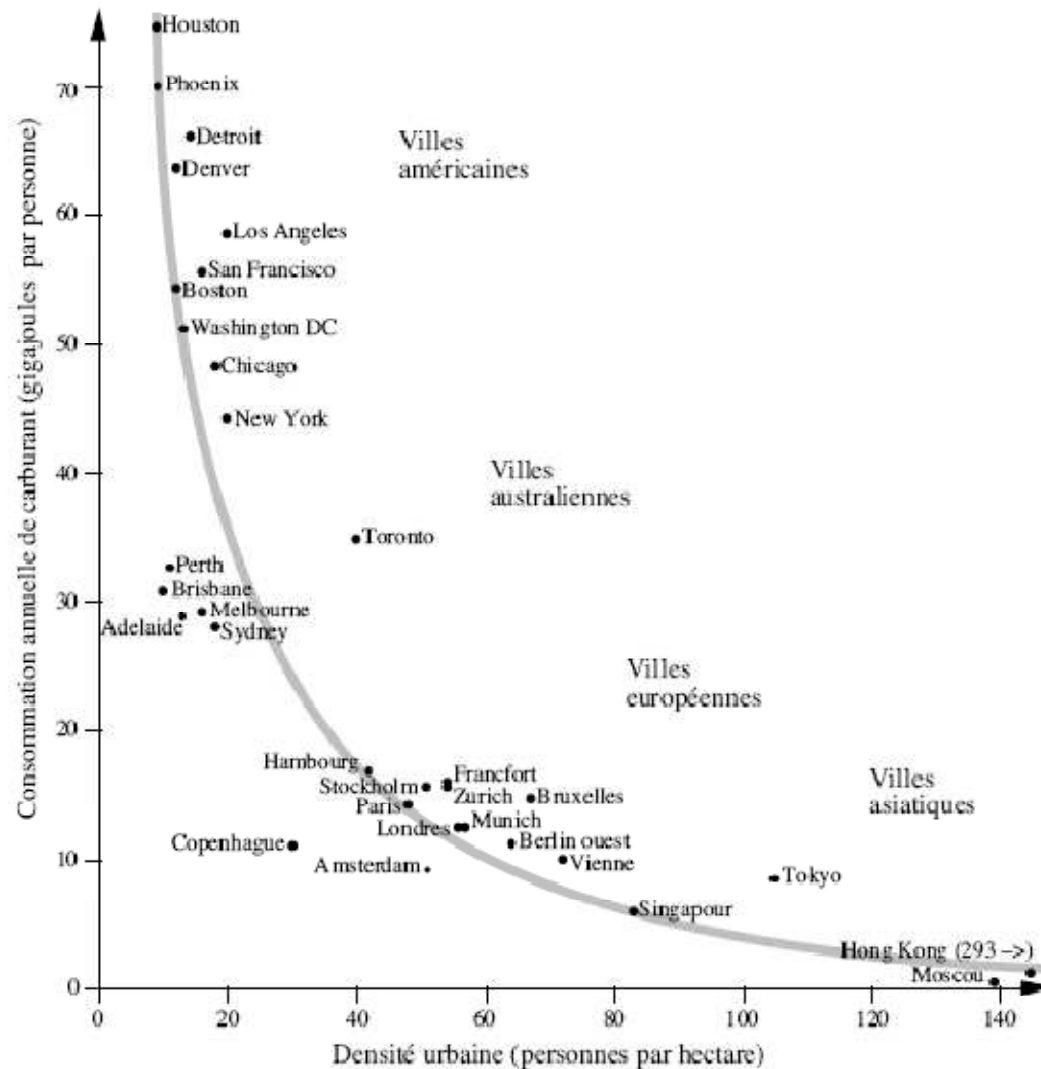
Enjeux

- Changement climatique :
 - secteur des transports : 1/3 des émissions CO2 en France
 - déplacements urbains : 41 % des émissions de CO2 dues au transport routier, déplacements périurbains : 26 %
 - véhicules particuliers : 65 % des émissions de CO2 dues aux déplacements urbains et périurbains, véhicules utilitaires : 30 %, TC : 3 %
- Santé publique : pollution atmosphérique, bruit, insécurité
- Sociaux : coût déplacements VP
- Economiques : fonctionnement villes

Étalement urbain

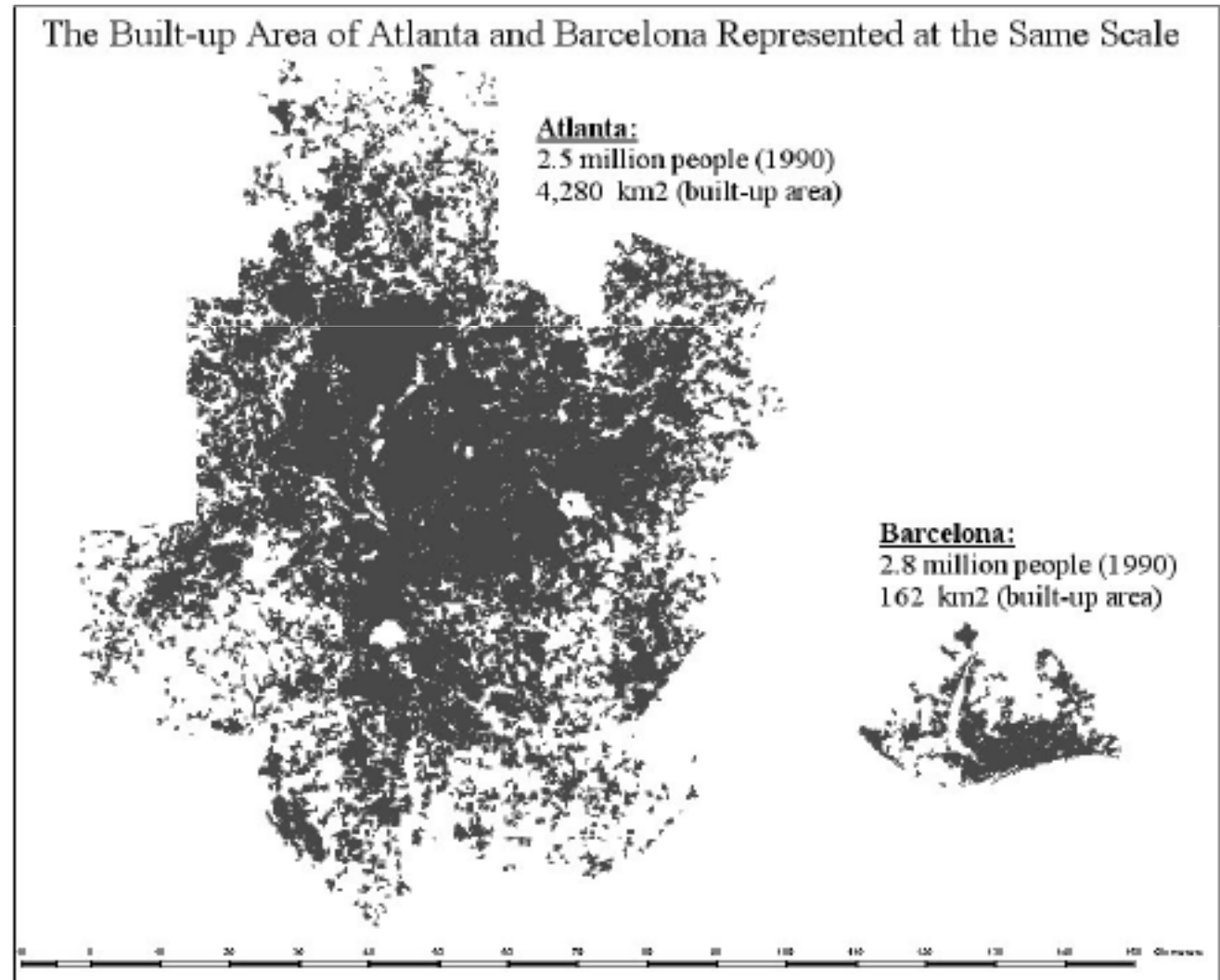
- **VP permet d'aller plus loin dans le même temps**
- **👇 Développement nouvelles voiries**
- **👇 Coût du foncier**
 - Pendant longtemps, stabilité des temps de déplacement, mais aujourd'hui augmentation des temps domicile-travail pour les plus défavorisés

Le besoin de planification urbaine pour un développement durable



Le besoin de planification urbaine pour un développement durable

- Pour fournir un accès piéton aux stations de transport collectif en 12 minutes à chaque habitant:
- Atlanta doit développer un réseau de 4 280 km
- Barcelone peut offrir le même service avec un réseau de 163 km.



Repenser l'aménagement en fonction des déplacements Les contrats d'axes et de gares

L'autorité organisatrice des transports s'engage sur :

Un projet de transports en commun, une amélioration du service, ambitieux

Les communes, les communautés d'agglomération s'engagent sur un projet urbain permettant

plus de densité et de mixité autour du projet de transport

plus d'accessibilité aux transports en commun

plus de facilité pour l'insertion des sites propres, voire une participation financière

Objectifs : garantir une cohérence des politiques publiques et assurer l'efficacité socio-économique des projets

Changer la relation entre AOTU et communes

Plus de densité et de mixité et plus de transports en commun : une dynamique vertueuse

Elargir les sources de financements des infrastructures

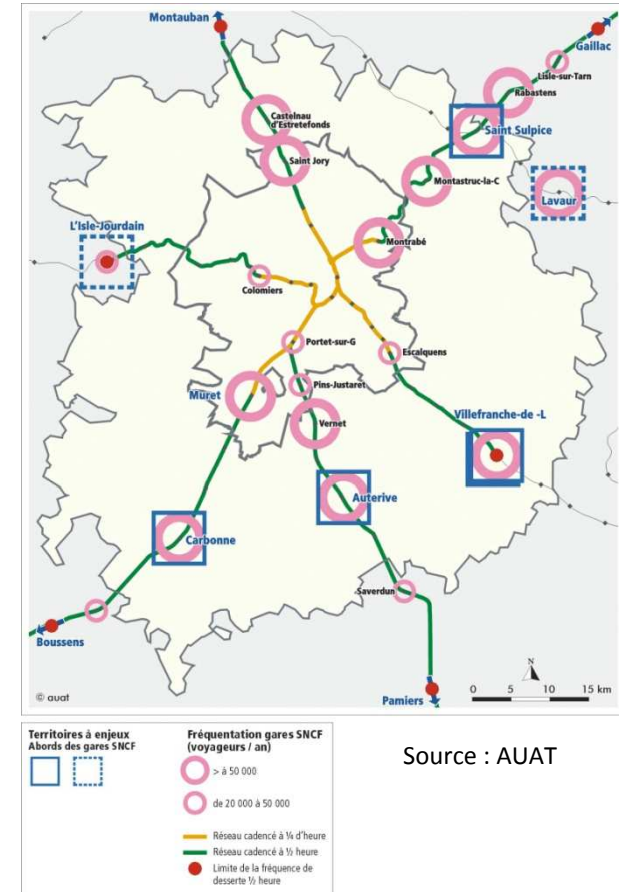
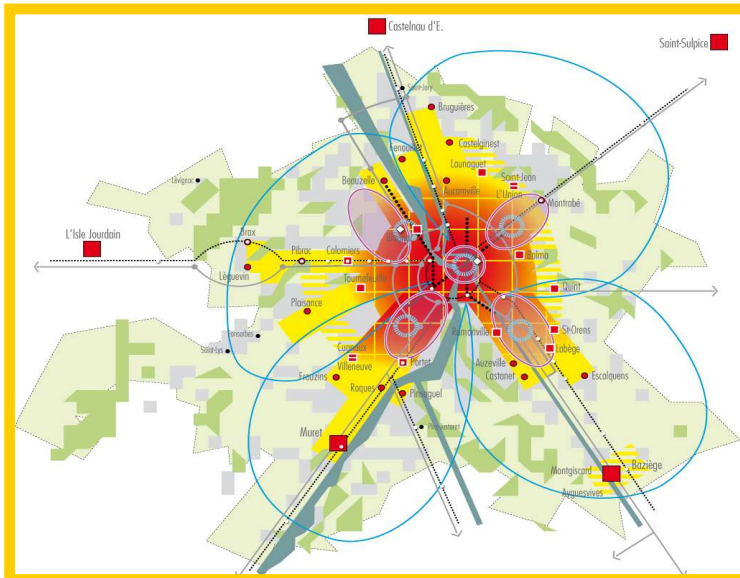
Les contrats d'axes et de gares, le cas de Toulouse

Question de la gestion des déplacements à l'échelle de l'aire urbaine
Base : un projet de polarisation de l'urbanisation : les « Villes gares »

Orientations du SCOT et « Ville intense » bâtie autour des TC

A terme, ce pôle devra accueillir une population très importante, polariser l'urbanisation, se fonder sur des dispositifs de gouvernance dont les contrats d'axes et de gares

Le Territoire ville intense en rouge devra accueillir à terme les TC de façon majeure ainsi que les habitants et les activités



Source : AUAT

Les outils à mobiliser :

- Planification urbaine
- Projets urbains
- Aménagements urbains
- Politique locale des déplacements en faveur des modes doux

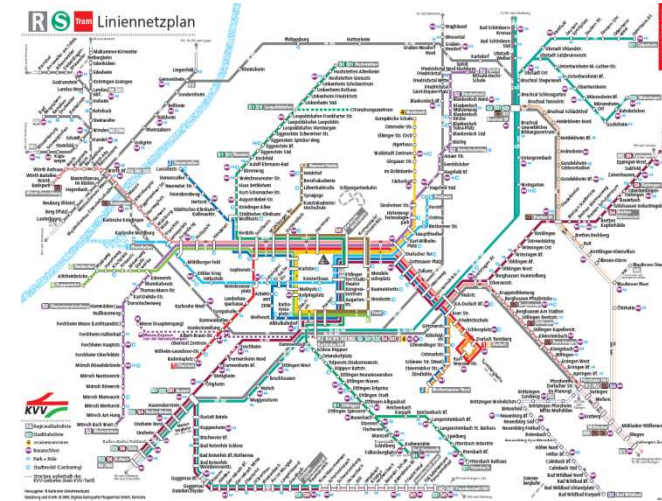
L'intégration transport / projet urbain, le cas de Karlsruhe

KARLSRUHE :

Pas de nouvelle radiale routière depuis 15 ans
Généralisation au centre comme en périphérie
des quartiers zone 30
600 kilomètres de réseau tram / tram-train

Système des ceintures vertes

Exemple de Wörth (17 000 habitants) : le tram train ressort
des voies ferrées pour desservir le centre-ville dense
Exemples Leopoldshafen, Linkenheim
Intérêt des petites gares décentralisées dans les quartiers



L'intégration transports / projet urbain, le cas de Karlsruhe

Exemple de WALDSTADT, quartier de Karlsruhe

Projet d'urbanisme périphérique ancien

Desservi par 2 lignes de tram et un réseau maillé de voies vertes

Piétons / Vélos

Mixité de l'habitat

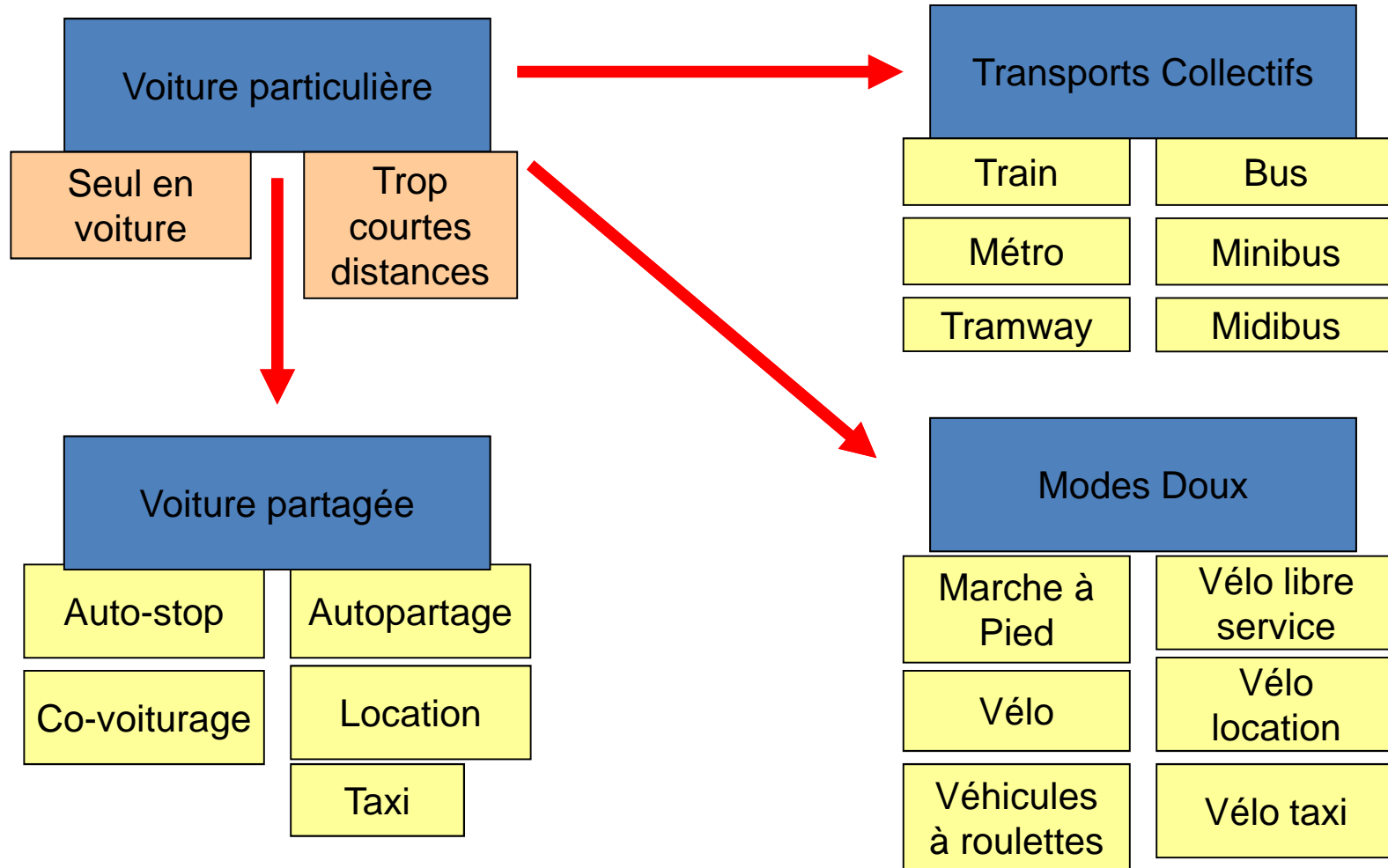


**Un réseau d'allées modes doux étendu et maillé : mobilité de proximité
+ rabattement sur le tram à pied ou en vélo**

Nouveaux modes de vie

- 👉 **Désynchronisation rythmes de travail**
- 👉 **Temps de la vie consacrée au travail : environ 11 %**
- 👉 **Part déplacements domicile/travail : environ 25 %**

Objectif: favoriser la mobilité durable



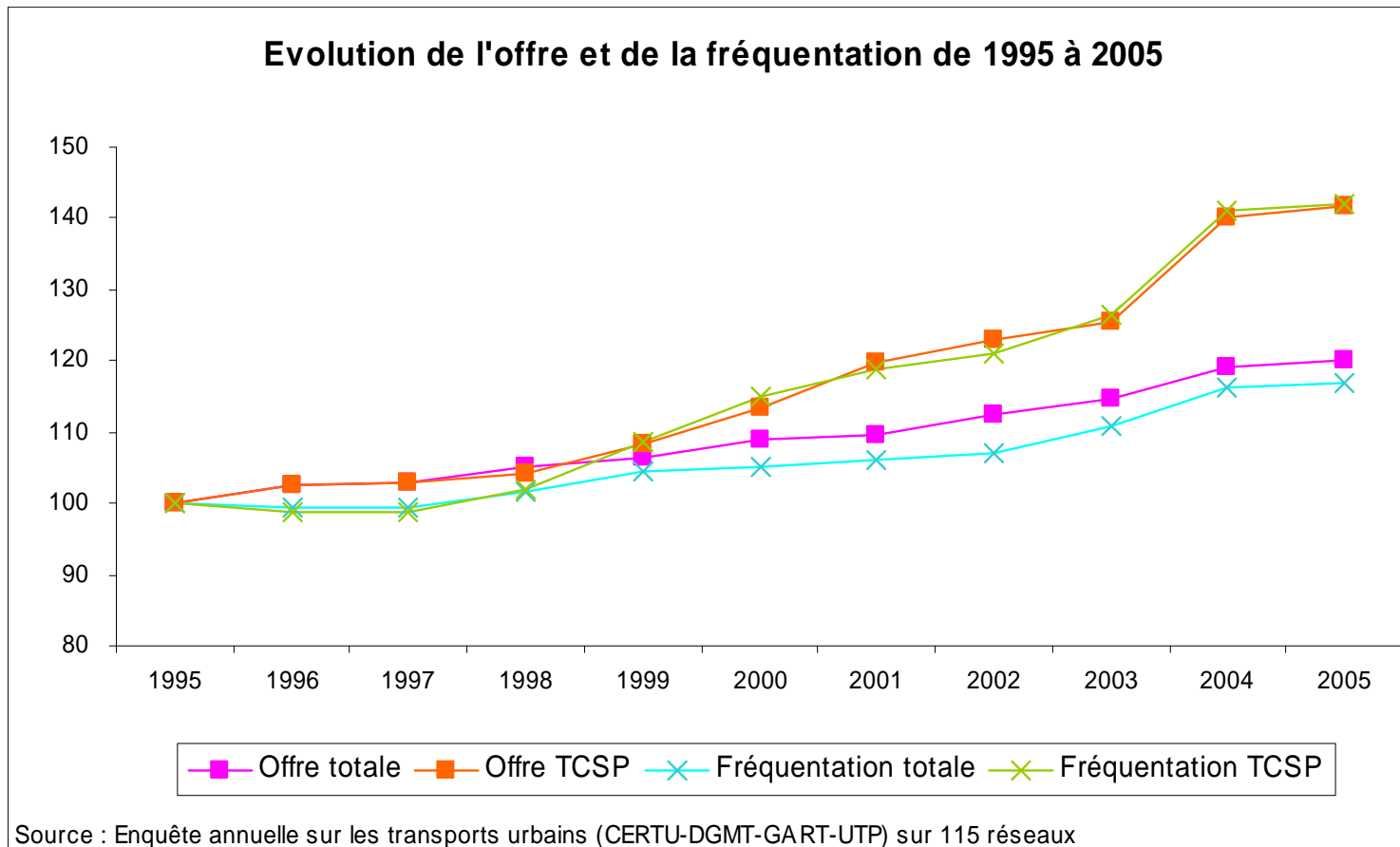
Offrir une palette d'alternatives

- 👇 **Transports collectifs : TER, autocars, tramways, autobus, transport à la demande**
- 👇 **Vélo : itinéraires cyclables, vélos en libre service**
- 👇 **Usage différent de la voiture : taxis partagés, autopartage, covoiturage, ..**
- 👇 **Marche : itinéraires piétons**

Une hausse considérable du nombre de voyages en quatre ans

Autorité organisatrice	2005	2006	2007	2008	Voyages 2008 / 2005
BORDEAUX	68 800	75 400	84 600	90 300	31,3%
LILLE	123 300	132 200	135 900	144 800	17,4%
LYON	301 800	329 100	367 000	389 000	28,9%
MARSEILLE	130 500	143 200	150 800	157 400	20,7%
NANTES	100 000	104 400	109 500	112 700	12,9%
STRASBOURG	85 800	86 300	89 300	93 100	8,6%
TOULOUSE	90 600	89 200	105 800	127 300	40,5%
DIJON	34 445	34 641	34 822	37 112	7,74 %
ILE-DE-FRANCE (STIF)	3 696 000	3 780 000	3 817 000	nc	-

Les TCSP favorisent l'usage des transports publics

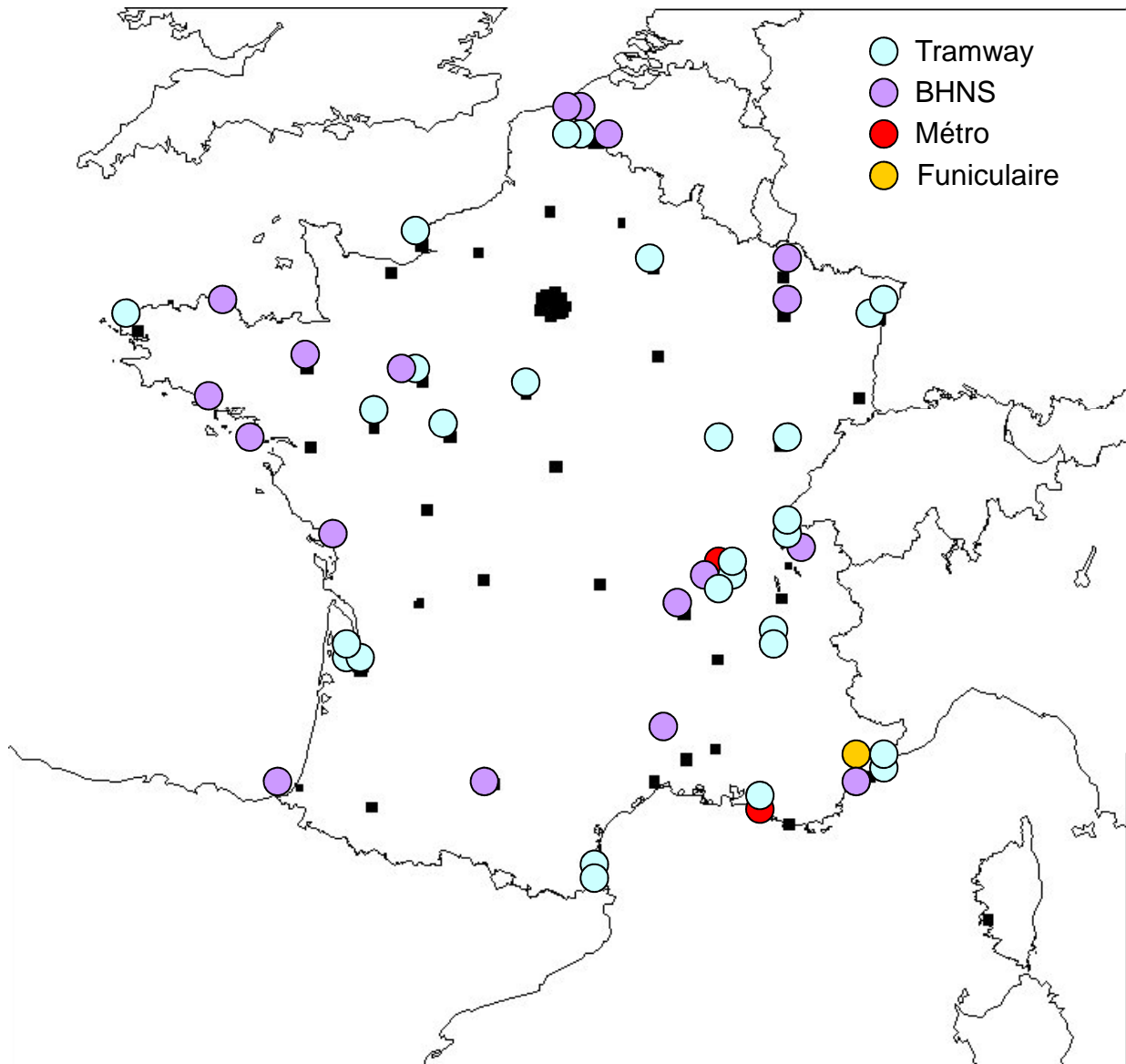


Un appel à projets dans le cadre du Grenelle de l'environnement

- **Loi Grenelle 1:** 2,5 Mds d'€ prévus d'ici 2020 pour les TCSP hors Ile-de-France.
- Cette enveloppe devrait être distribuée dans le cadre d'appels à projets:
 - Octobre 2008: lancement d'un **1^{er} Appel à projets** proposant 710 M€ (dont 260 M€ Plan Espoir Banlieue). Il est destiné au financement des projets dont les travaux commencent avant 2011.
 - Avant fin 2010: un 2^e appel à projets est annoncé, il est destiné au financement des projets dont les travaux commencent à partir de 2012.

Type d'infrastructures	Taux maximal	Plafond de dépense subventionnable M€/km
BHNS électrique, Trolleybus	25 %	8
BHNS (thermiques et autres types)	20 %	5
Tramway sur fer ou pneus	25 %	20
Métro	15 %	20
Pôle d'échanges, Parking à vélos, Système d'information et de communication	15%	

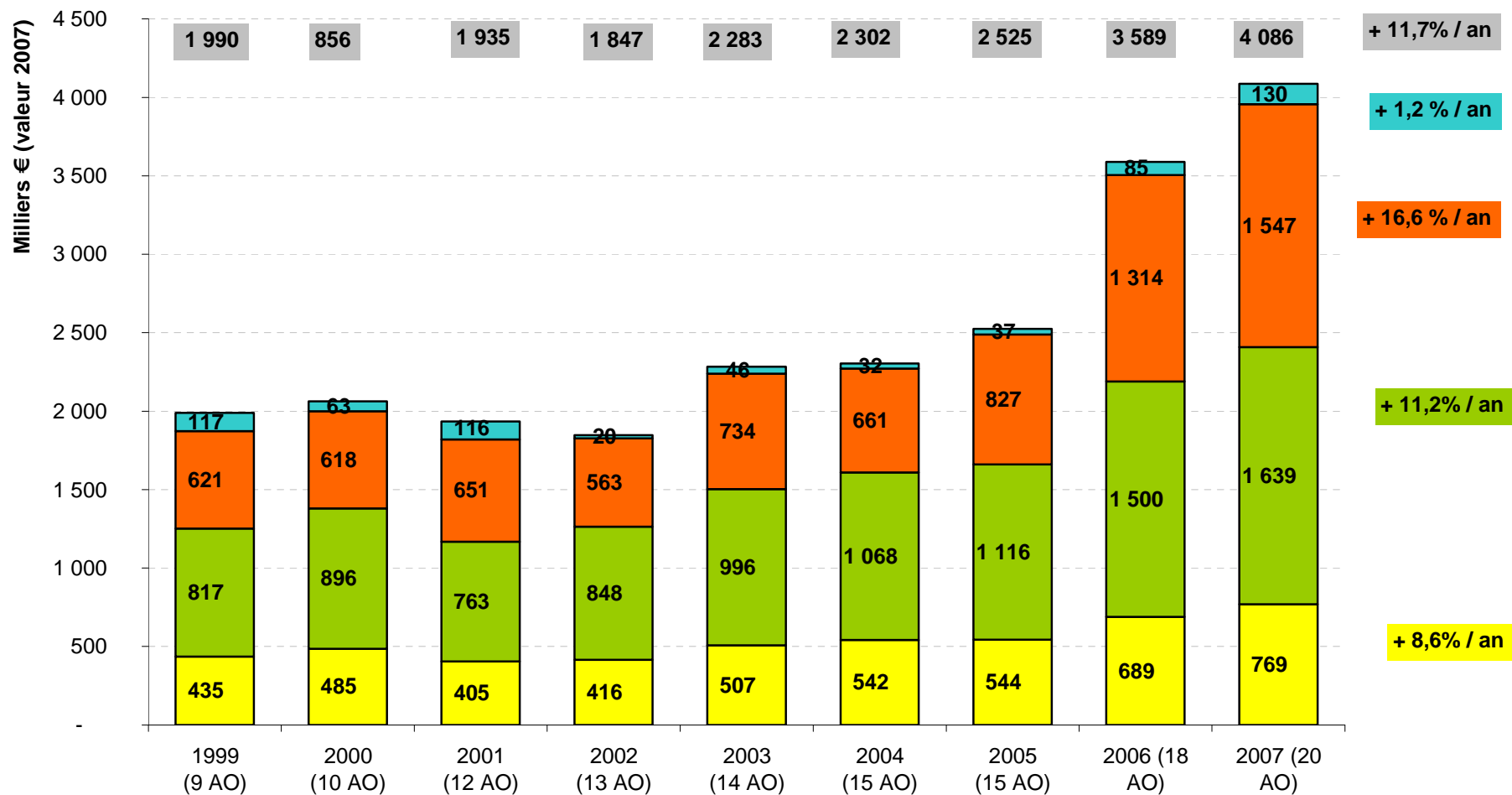
Les projets candidats pour le premier appel à projets Grenelle.



	Nombre de projets	Km de réseau	Coût global M €
Tramway	28	267	5 000
BHNS thermique	21	175	803
BHNS électrique	5	73	386
Métro	2	3	242
Funiculaire	1	1	40
Total	58	517	7099

L'évolution du financement (1999-2007)

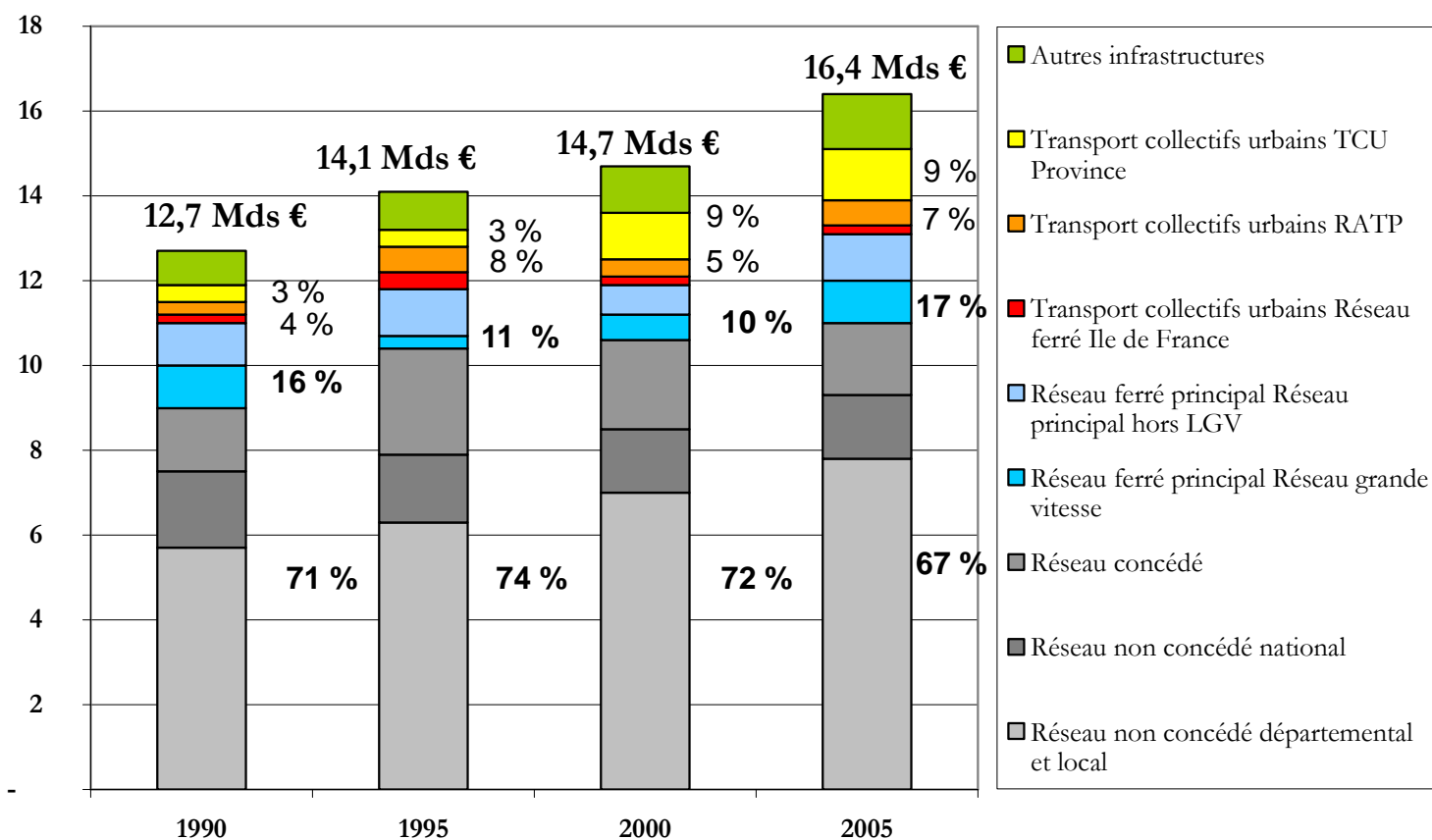
Evolution du financement des réseaux à TCSP en service de 1999 à 2007



Source : Enquête annuelle sur les transports urbains (CERTU-DGMT-GART-UTP)

■ Recettes commerciales
 ■ Versement transport
 ■ Budget des CL
 ■ Etat

Un contexte plus large: évolution des investissements en infrastructures de transport (1990-2005)



Les investissements ont suivi l'évolution des prix à la consommation depuis 1990. Les transports représentaient 1,3 % du PIB de la France en 1992 à 0,9 % en 2006. Les transports ne représentent plus que 27,7 % de l'enveloppe globale des investissements publics en 2006 contre 37 % dix ans plus tôt.

Alternatives adaptées aux différents types de déplacements

- 👉 **Domicile/école : pédibus et vélobus**
- 👉 **Domicile/travail : des PDE et des PDA pour se déplacer autrement**
- 👉 **Achats : magasins de proximité**
- 👉 **Loisirs : faut-il aller au club de gym en VP ?**

Se désintoxiquer de la voiture

- 👉 Séances spécifiques au Danemark
- 👉 Apprendre à calculer le coût monétaire et environnemental de son déplacement : éco-comparateur

Tester les modes alternatifs

- **Marketing individualisé**
- **Comparer les temps et les coûts pour ses trajets les plus courants**
- **Marche et vélo : excellents pour la santé et lutte contre l'obésité**
- **Apprendre la rue à ses enfants**

Vers des Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable

- 👉 **Donner aux agglomérations les compétences leur permettant de mettre en œuvre les Plans de Déplacements Urbains**
- 👉 **Discussion dans le cadre du Grenelle de l'environnement**