

Éléments d'introduction

25 novembre 2016



SÉMINAIRE MOBILITÉ SCoT - PDU

Boigny-sur-Bionne - Bou - Chanteau - La Chapelle-Saint-Mesmin - Chécy - Combleux
Fleury-les-Aubrais - Ingré - Mardié - Marigny-les-Usages - Olivet - Orléans - Ormes
Saint-Cyr-en-Val - Saint-Denis-en-Val - Saint-Hilaire-Saint-Mesmin - Saint-Jean-de-Braye
Saint-Jean-de-la-Ruelle - Saint-Jean-le-Blanc - Saint-Pryvé-Saint-Mesmin - Saran - Semoy



Agglo
Orléans Val de Loire

Les mobilités dans l'agglomération

Quelques actions phares menées ces dernières années

Mise en service de la 2^{de} ligne de tramway



Aménagement de la Place du Martroi



Suppression des stationnements sur les quais et création d'une promenade

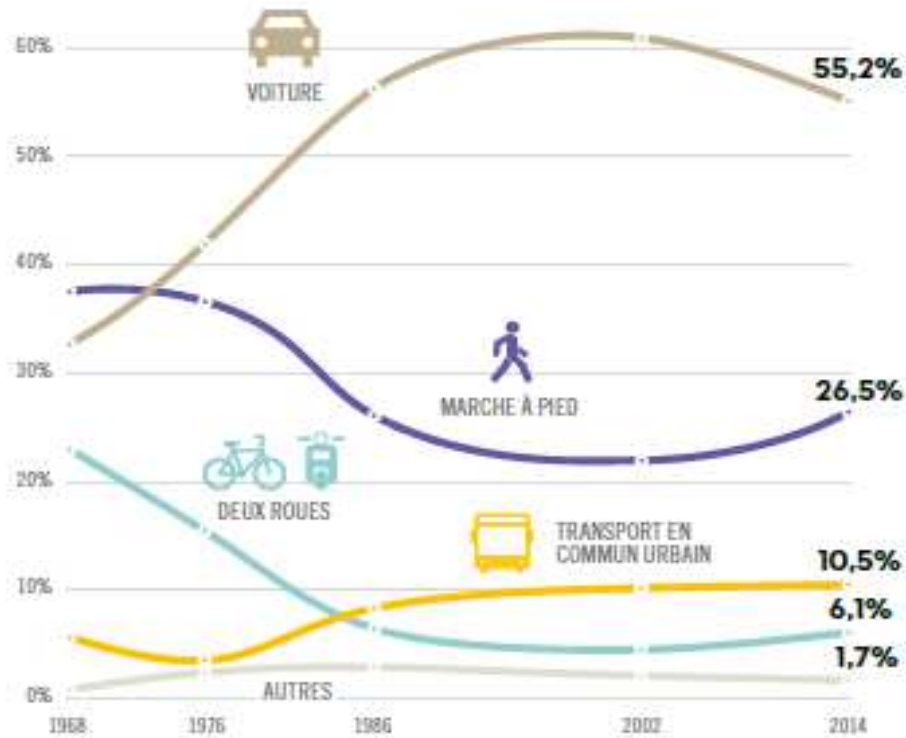
Extension des itinéraires cyclables et mise en place de services vélos



Les mobilités dans l'agglomération

Des évolutions modales et urbaines à prendre en compte

Évolution des parts modales des habitants de l'agglomération'



Objectifs du séminaire

PDU et SCoT : un périmètre, deux démarches complémentaires

Concierter autour de la révision du PDU

- > Partager les premiers éléments de diagnostic des mobilités sur le territoire
- > Identifier les enjeux prioritaires pour faciliter la mobilité des personnes et marchandises sur le territoire

Construire le SCOT

- > Aborder la question des mobilités sous l'angle de l'aménagement du territoire,
- > Porter une stratégie d'aménagement de long terme qui :
 - minimise les besoins de mobilité par des localisations judicieuses,
 - optimise l'usage des infrastructures actuelles,
 - s'adapte aux évolutions des comportements et des modes de vie,
 - anticipe des besoins d'infrastructures nouvelles.

La démarche PDU

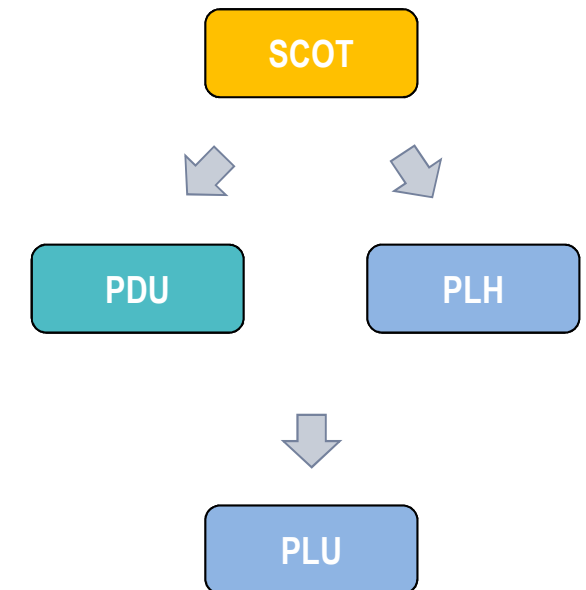


Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Qu'est-ce qu'un PDU?

- > Un outil de planification de la mobilité qui définit les principes d'organisation du transport et du stationnement, des personnes et des marchandises à l'échelle de l'agglomération, qui concerne tous les modes de transport, à horizon 10 ans.
- > Un outil de programmation, qui hiérarchise les actions et prévoit leur financement.
- > Une démarche partenariale entre les différents acteurs institutionnels et de la société civile.

2008 : date du dernier PDU de l'Agglo

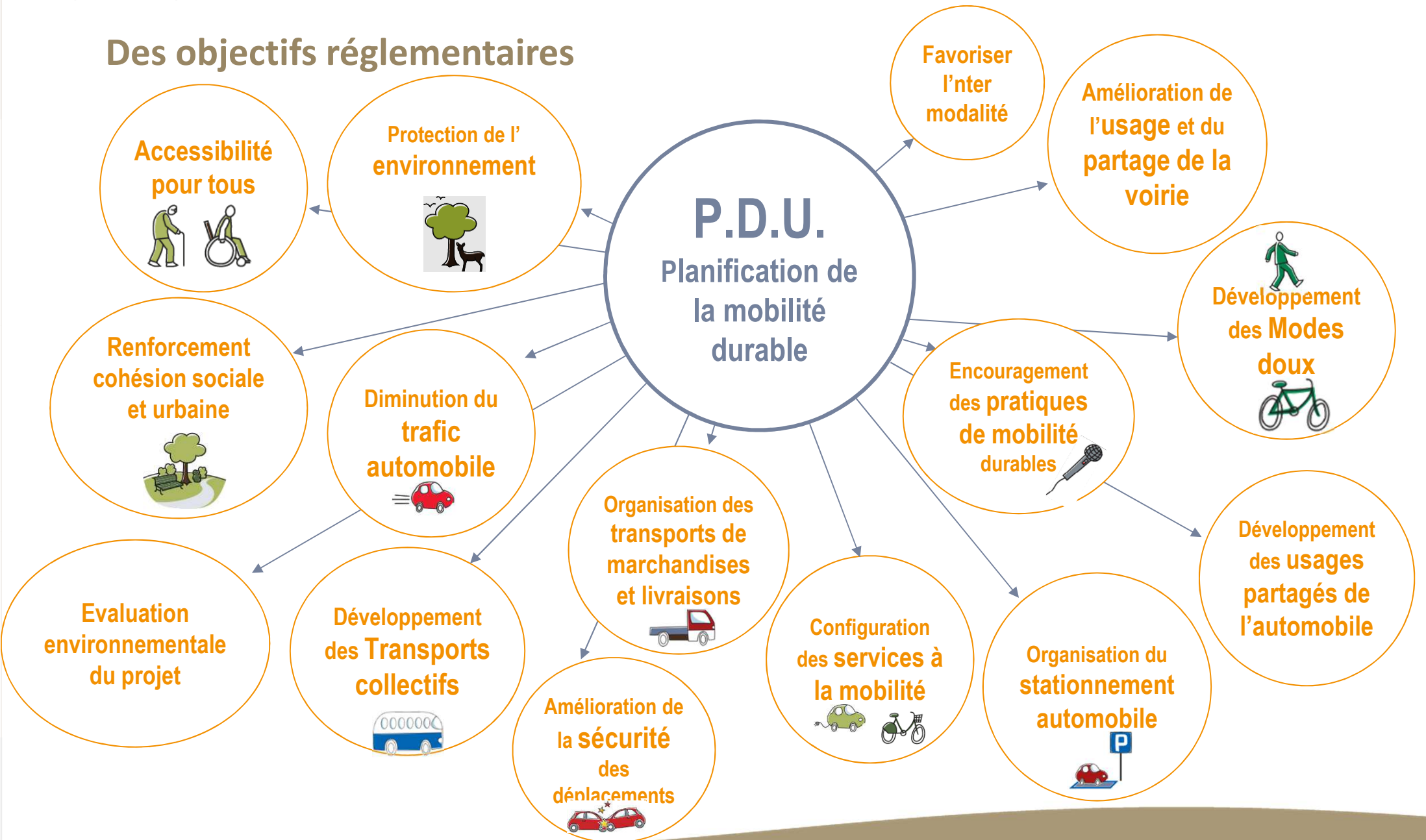


SCOT / PDU :

un calendrier et un territoire offrant une opportunité de co-construction.

Le PDU

Des objectifs réglementaires

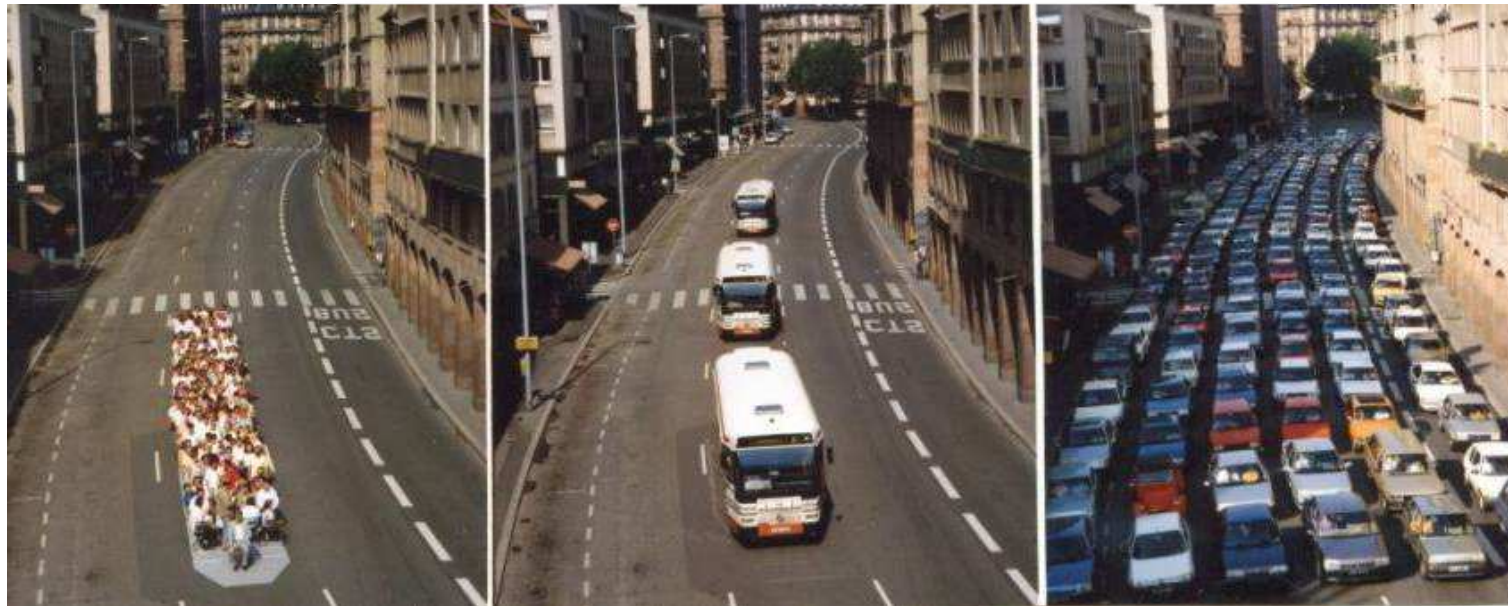


Le PDU

La mobilité durable : pourquoi ?

- > Pour prendre en compte les **enjeux environnementaux**
- > Pour **améliorer l'accessibilité** aux zones les plus denses

Comment transporter 200 personnes ?



1 tramway plein = 3 bus pleins = 170 voitures

- > Pour donner accès à la **mobilité pour tous**

Le PDU

La mobilité durable : comment ?

Permettre



**Efficience de la
gouvernance**



**Coordination avec le
SCOT**

Appropriation du document par les communes et les partenaires publics via la concertation

Eviter



**Efficience de l'espace
urbain**



Liens avec le SCOT

Articulation entre développement urbain et infrastructures de transports

Reporter



**Efficience de la
mobilité**



**Valorisation des
transports collectifs
et modes actifs**

Performances, aménagements, communication

Améliorer



**Efficience des modes et
des réseaux de
transport**

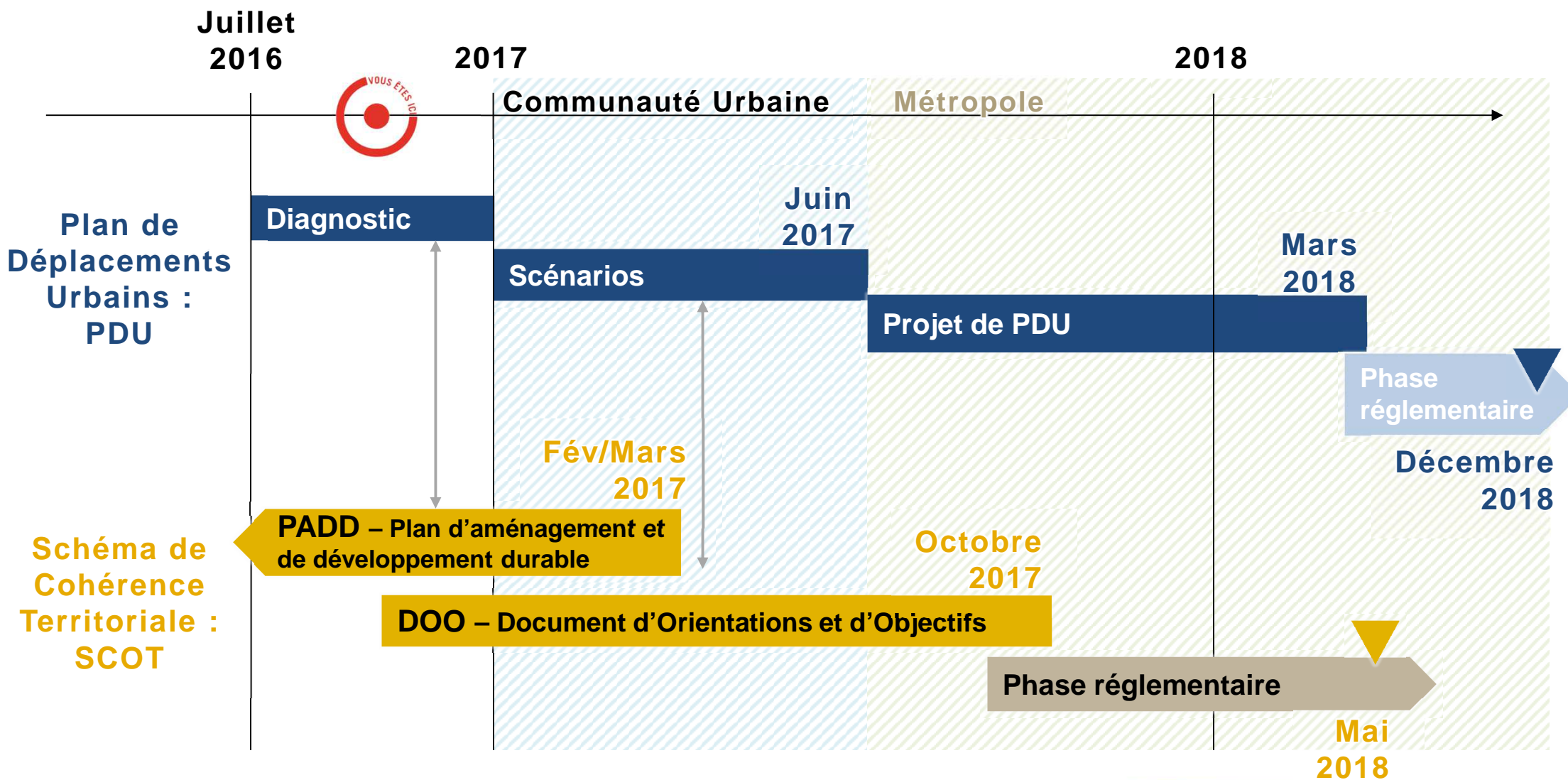


**Organiser les flux
automobiles**

EXEMPLES

Le PDU de l'Agglo

Quel calendrier ?



La démarche SCoT



Le SCoT

Qu'est-ce qu'un SCoT?

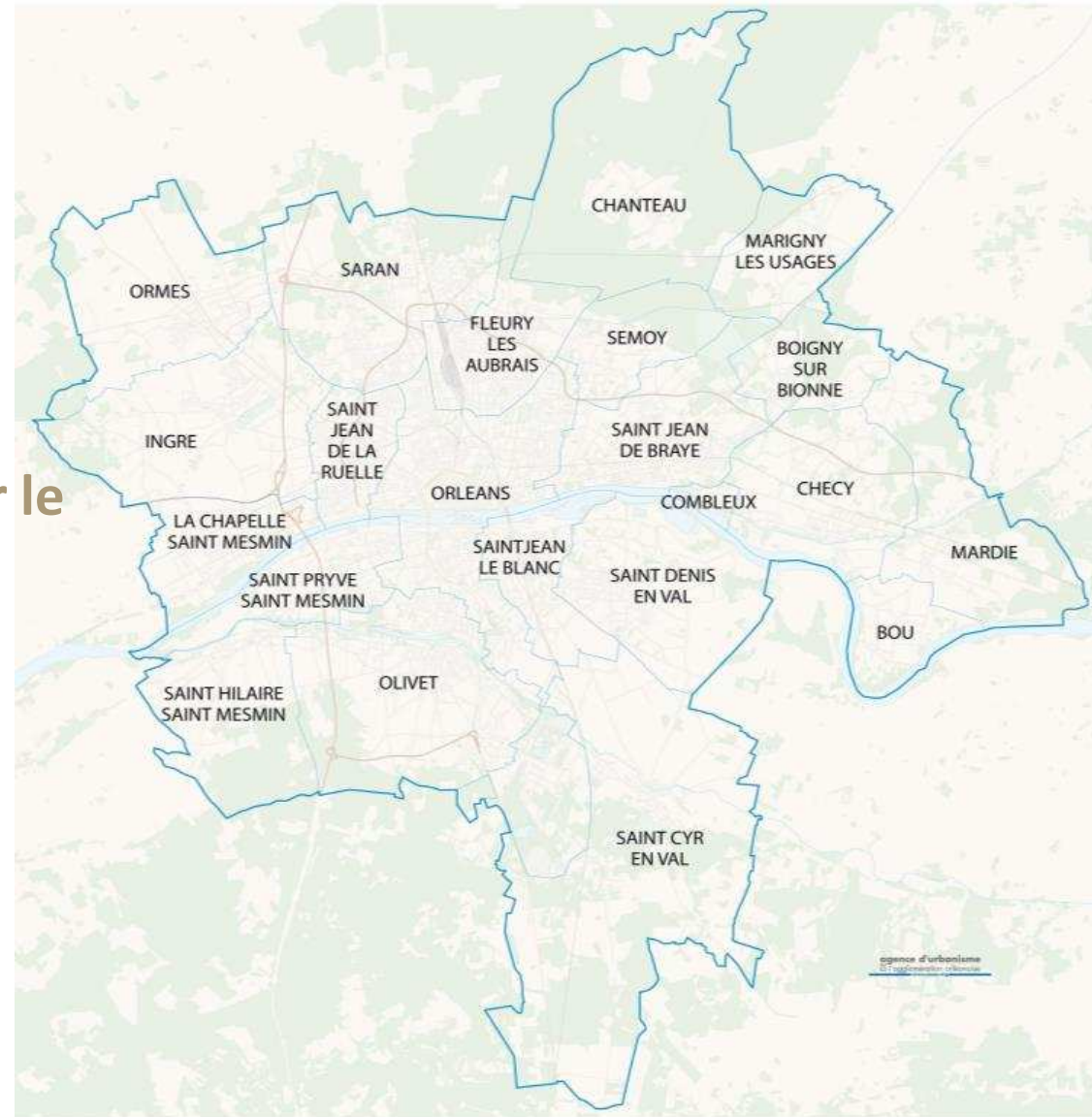
> Un document de planification stratégique intercommunale, A l'échelle de l'agglomération.

> Un outil pour soutenir et encadrer le développement,

Définit les orientations pour le territoire,

A une portée réglementaire.

> Un projet de territoire à 20 ans, Une approche prospective, Et transversale...



Le SCoT

Une approche transversale

> En matière de mobilité :

Il « définit les grandes orientations de la politique des transports et de déplacements [...] les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs. »

> Mais en complémentarité avec :



Logement



Equipements
structurants



Développement économique
et implantations commerciales



Qualité paysagère, protection et mise
en valeur des espaces naturels,
agricoles et forestiers



Lutte contre
l'étalement urbain



Développement
des communications
électroniques



Préservation et mise
en valeur des
ressources naturelles



Préservation et remise en bon
état des continuités écologiques

Le SCoT

Quels leviers en matière de déplacements ?

> Identifier les perspectives et enjeux

> Définir les orientations et la stratégie pour le territoire

> Assurer l'organisation de l'espace

- **Détermine** les secteurs préférentiels d'urbanisation et de projet en lien avec l'accessibilité en modes doux et la desserte en transport collectif
- **Peut** conditionner des urbanisations nouvelles à leur desserte en TC
- **Peut** préciser des normes de stationnement s'imposant aux PLU



Rapport de présentation

- diagnostic du territoire,
- analyse environnementale.



Projet d'Aménagement et de Développement Durables

- projet politique,
- ambitions stratégiques pour le territoire.



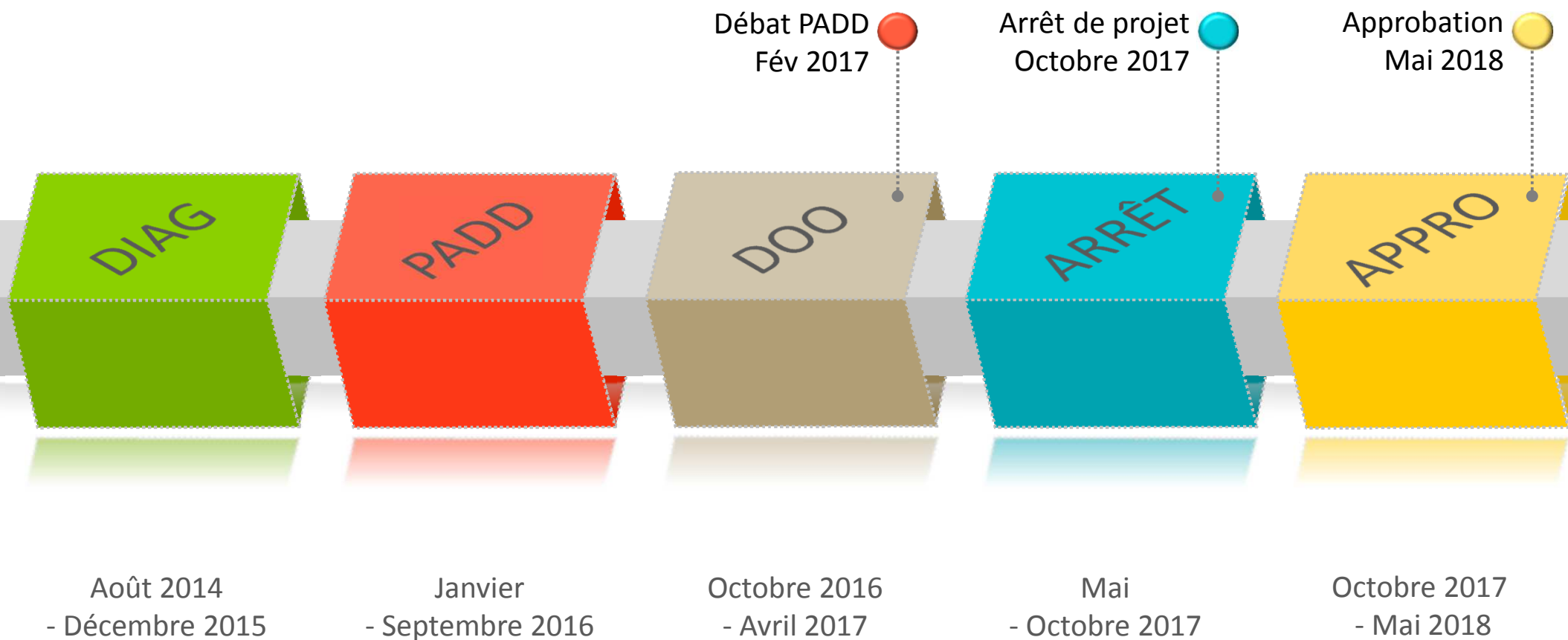
Document d'Orientations et d'Objectifs

- moyens pour atteindre les objectifs fixés au travers d'orientations.

En respectant les principes d'un développement durable !

Le SCoT de l'Agglo

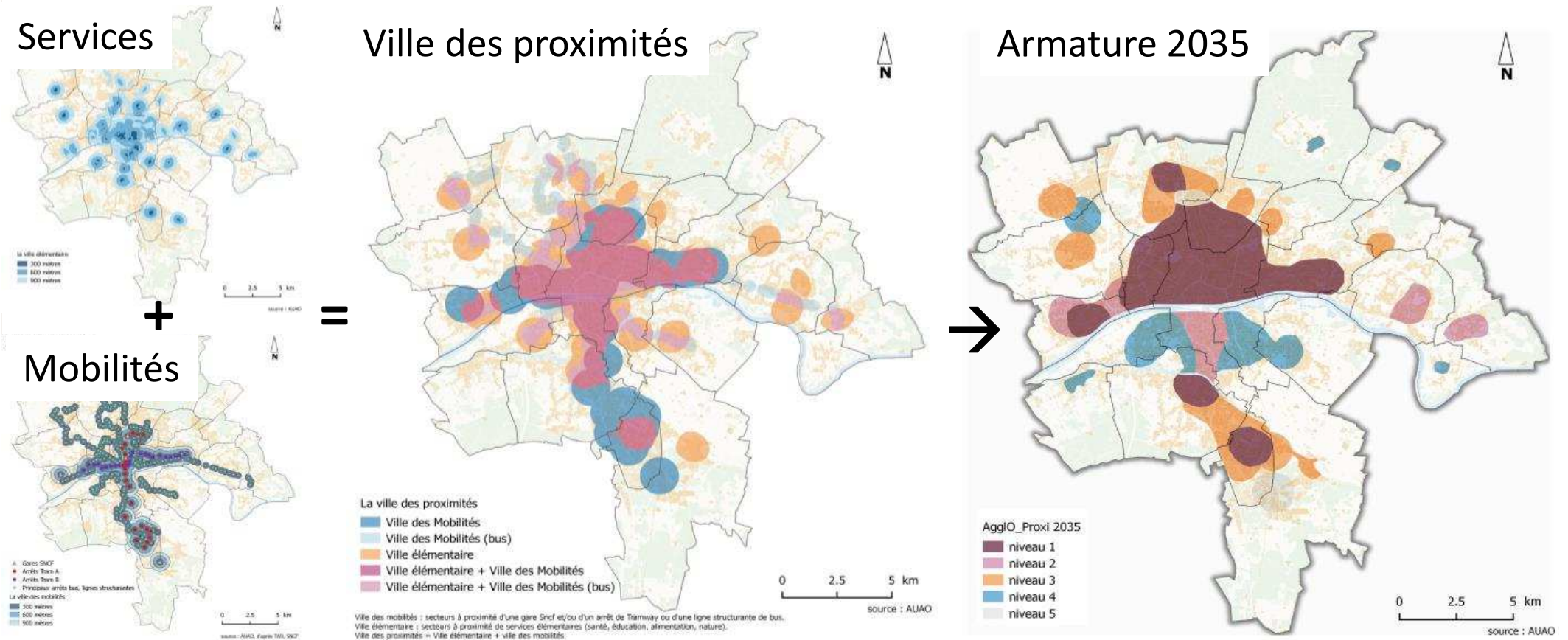
Quel calendrier ?



Le SCoT de l'Agglo

Quelle ambition ?

- Une armature urbaine pensée pour la proximité



Séminaire SCoT-PDU

25 novembre 2016

Points clés du diagnostic mobilité

Boigny-sur-Bionne - Bou - Chanteau - La Chapelle-Saint-Mesmin - Chécy - Combleux
Fleury-les-Aubrais - Ingré - Mardié - Marigny-les-Usages - Olivet - Orléans - Ormes
Saint-Cyr-en-Val - Saint-Denis-en-Val - Saint-Hilaire-Saint-Mesmin - Saint-Jean-de-Braye
Saint-Jean-de-la-Ruelle - Saint-Jean-le-Blanc - Saint-Pryvé-Saint-Mesmin - Saran - Semoy

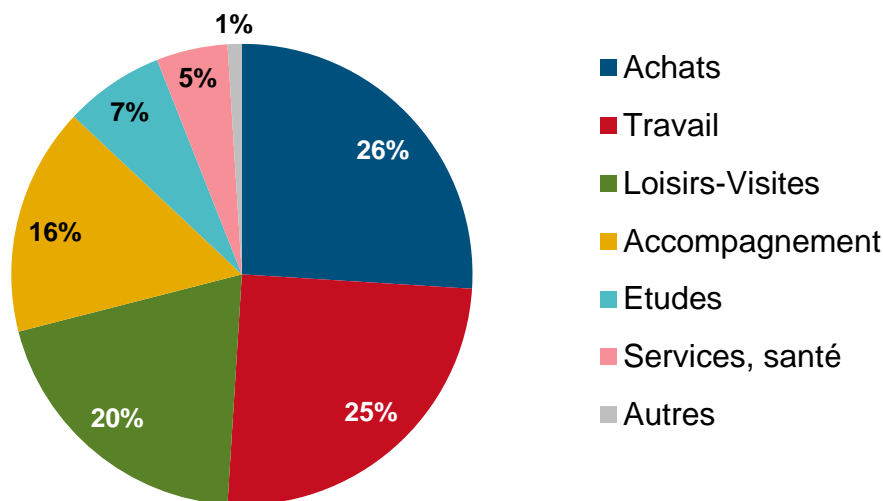


Agglo

Orléans Val de Loire

Pratiques de mobilité : quelques chiffres clés

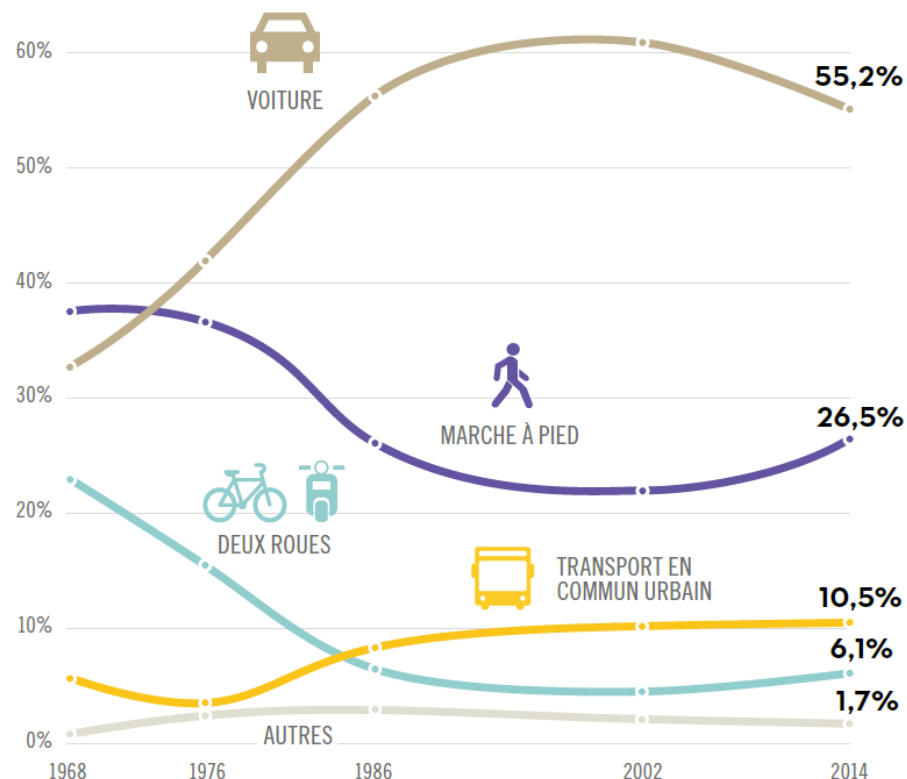
Motifs de déplacement



Source : AggLO, parts modales 2014

- 3,5 déplacements/jour par habitant en 2014 ;
- ¾ des déplacements des habitants ne sont pas liés au motif travail ;
- Une part modale automobile de 55%.

Évolution des parts modales des habitants de l'agglomération' :



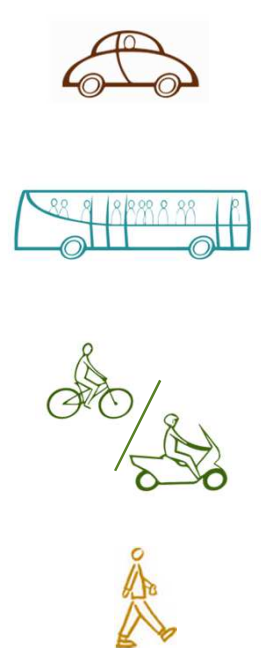
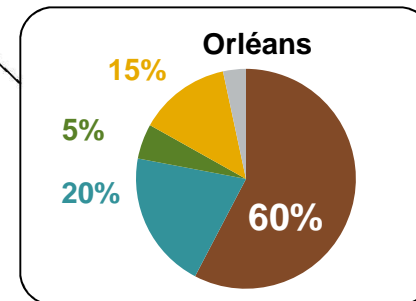
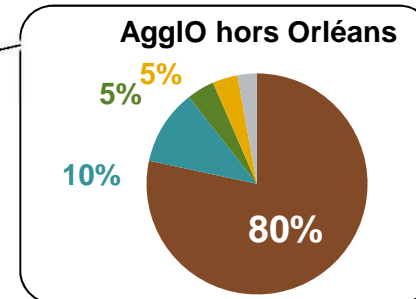
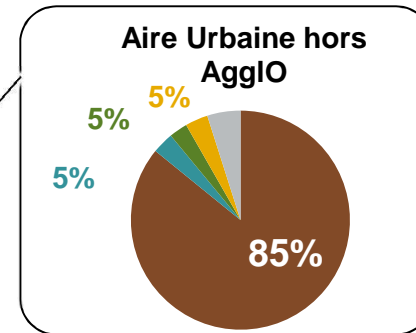
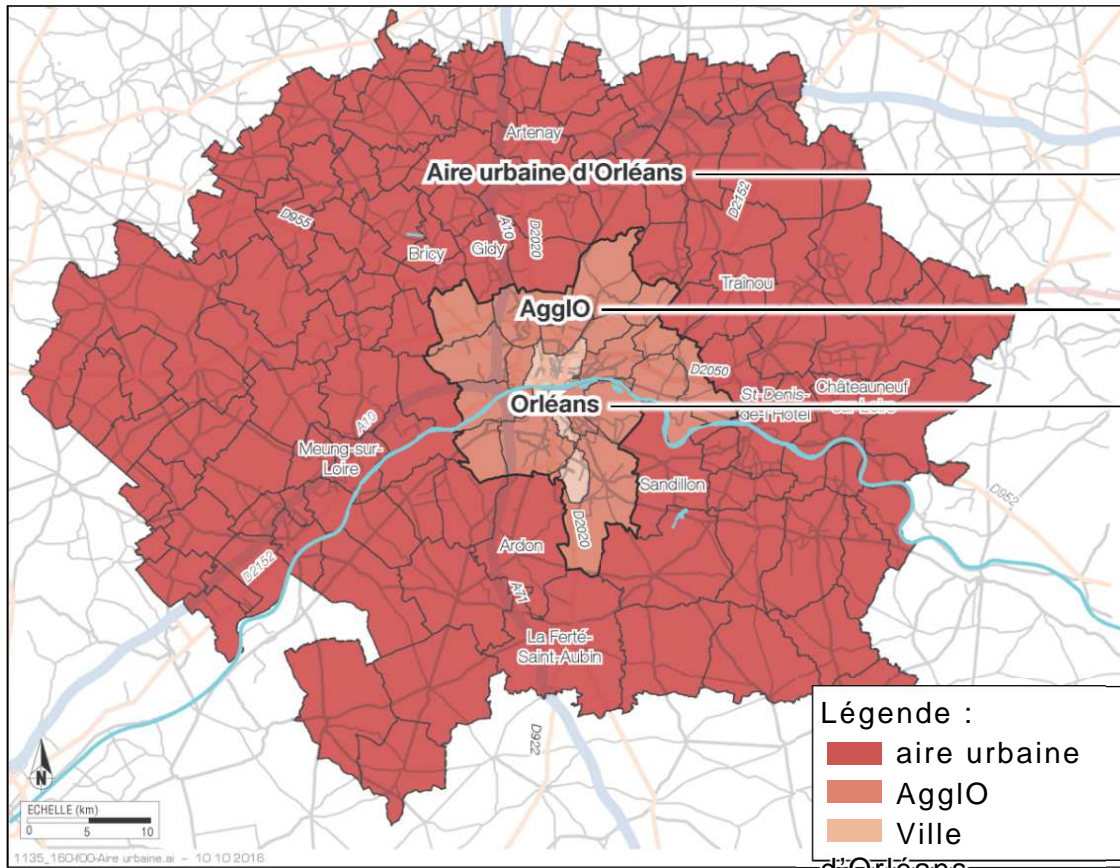
Source : AggLO, chiffres clé de la mobilité dans l'agglomération orléanaise de 2008 à 2014.

A noter que l'enquête menée en 2002 présente certains biais, certains résultats et notamment l'usage de la voiture ont été surévalués.

Des pratiques modales plus vertueuses au centre de l'agglO

- Des pratiques modales davantage tournées vers l'automobile dans les territoires les plus éloignés du cœur d'agglomération.
- Ce sont également sur ces territoires que les distances de déplacement s'allongent pour accéder à l'emploi, aux services et équipements.

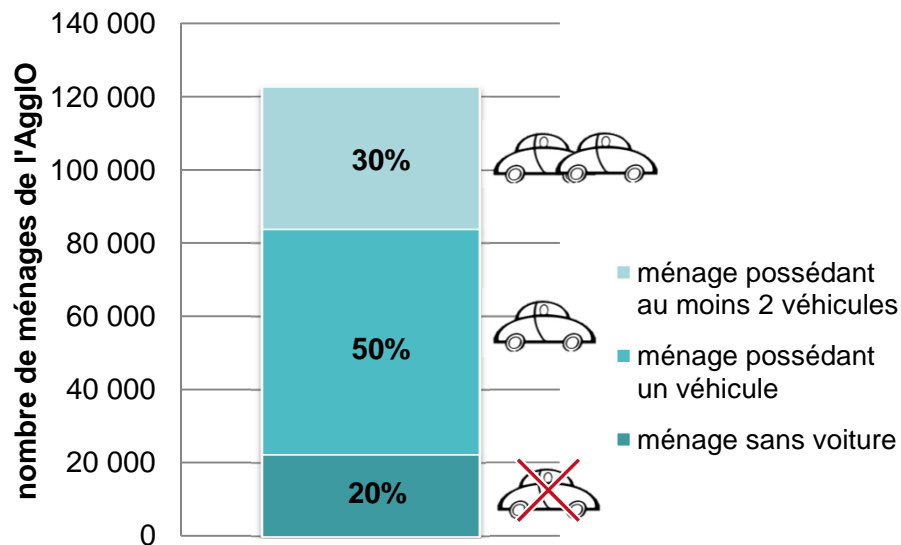
Parts modales des migrations domicile-travail
Source : INSEE - Mobilités professionnelles 2013 selon le lieu d'habitation



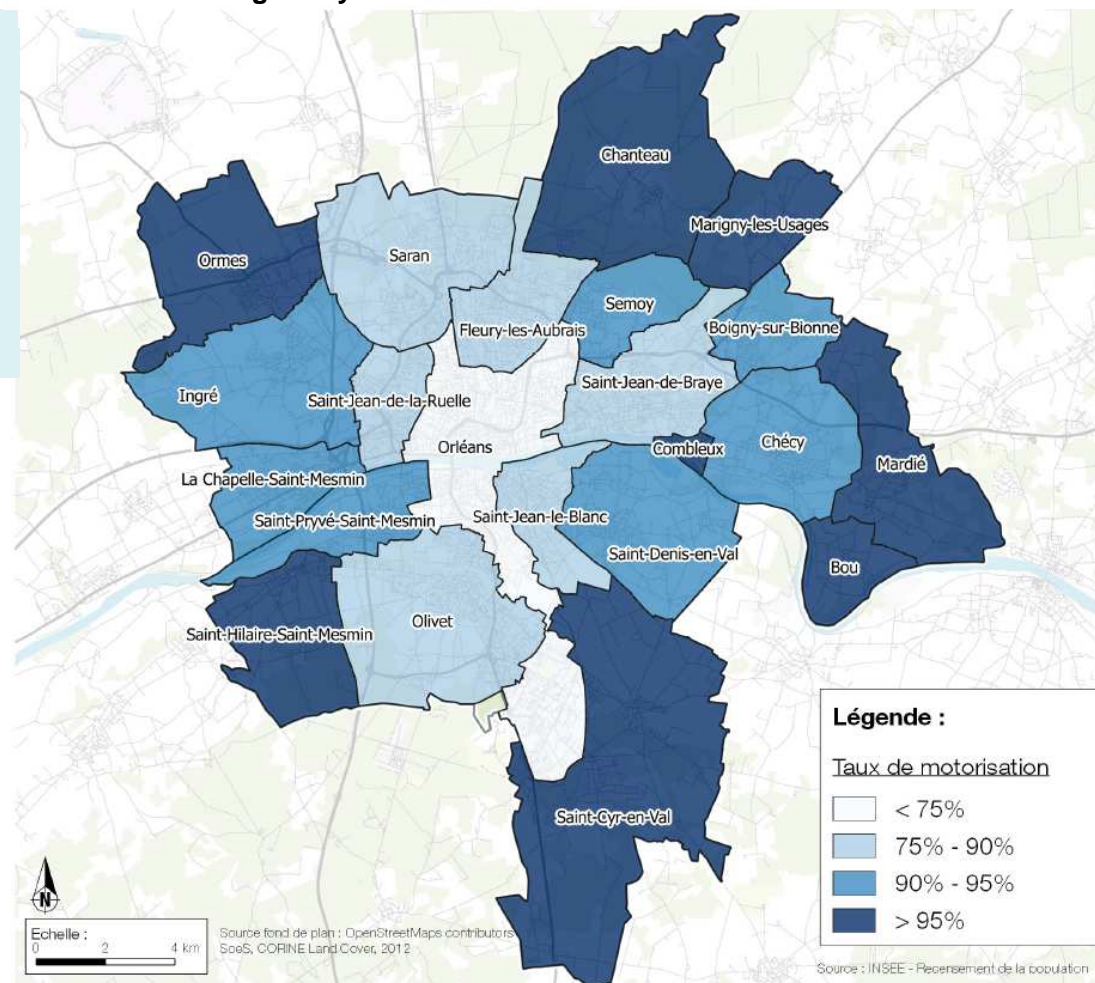
Taux de motorisation

- Des disparités importantes entre Orléans et les communes périurbaines ;
- Un taux de motorisation stable depuis 2000.
- **En moyenne, 80% des ménages possèdent une voiture ou plus, ce qui représente environ 150'000 véhicules.**

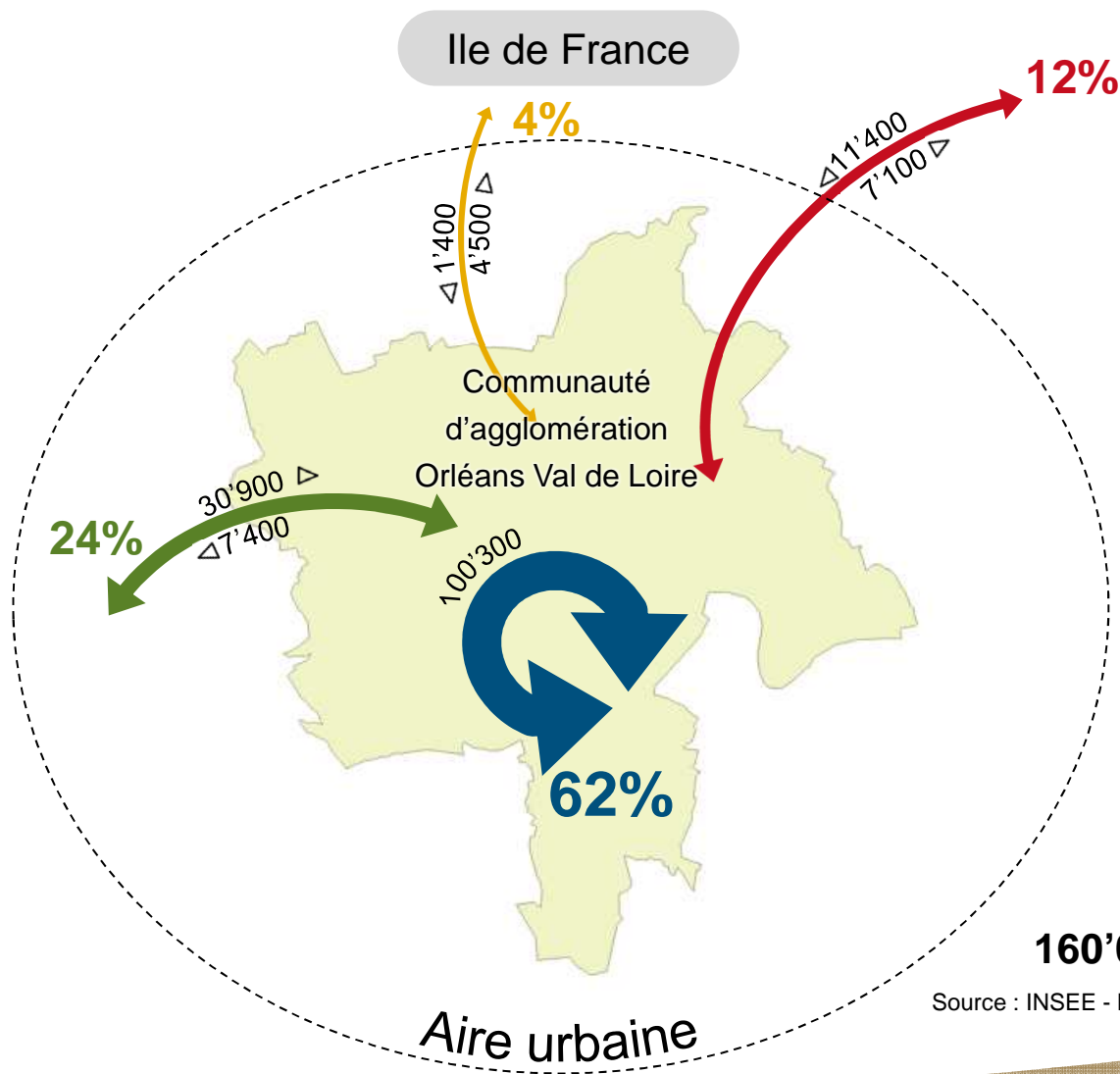
Taux de motorisation des ménages de l'Agglo



Part des ménages ayant au moins un véhicule



Structure des migrations domicile – travail



- Des migrations internes à l'agglomération représentant 2/3 des migrations en lien avec l'agglomération.
- Les échanges avec l'Ile de France représentent seulement 4% des migrations.
- Un quart des migrations en lien avec l'agglomération sont des migrations intra-communales. La grande majorité de ces migrations est interne à Orléans.
- 55% des migrations domicile-travail en lien avec l'agglomération concernent la ville d'Orléans. Les migrations attirées par la ville d'Orléans proviennent de bassins versants relativement homogènes.

Total = 160'000 migrations

Source : INSEE - Mobilités professionnelles 2013

Transports collectifs urbains : une attractivité à renforcer

- Une offre importante mais un usage encore faible (réseau bus) ;
- Augmentation de l'offre en 2012 avec hiérarchisation du réseau et ouverture du tram B. Offre stable et efficacité en nette progression depuis ;
- Un réseau porté par le tramway qui représente environ un tiers de l'offre, mais deux tiers de la demande.

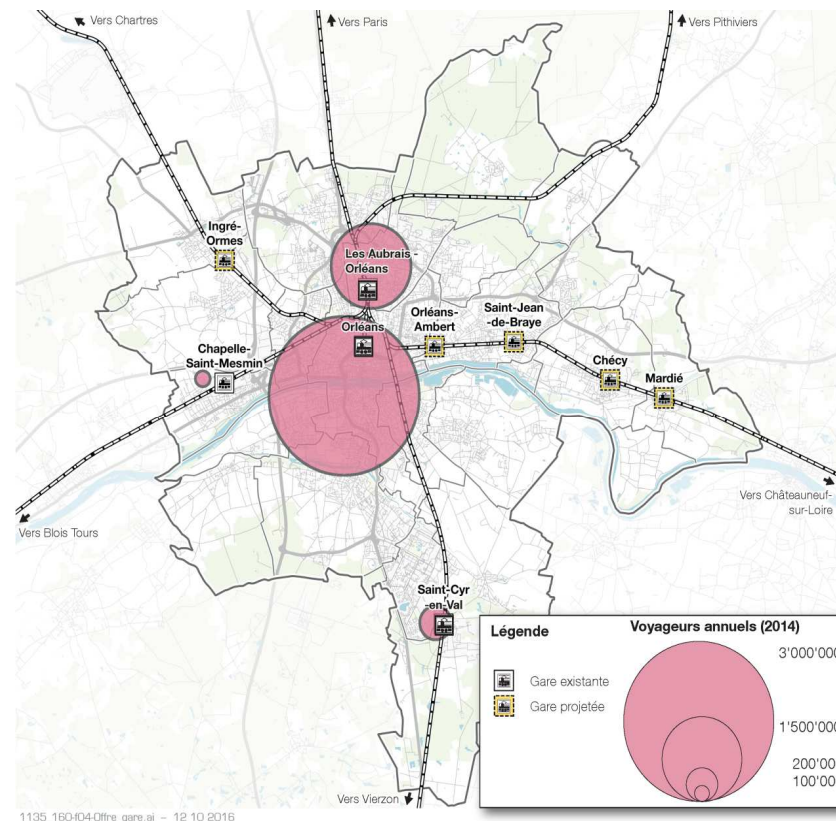
ENJEU :

Amélioration de l'attractivité et optimisation des coûts du réseau TC en jouant sur sa structure, ses performances et sa compétitivité vis-à-vis de l'automobile.



Transports collectifs interurbains : une interopérabilité avec les TCU

- Une desserte interurbaine assurée par les cars départementaux et le train ;
- Une intégration tarifaire qui facilite l'intermodalité, et un support unique pour les titres de transport au sein de l'AggLO : la carte JVMalin.



ENJEU :

L'intégration des futures lignes TER vers Châteauneuf et Chartres dans l'organisation des réseaux de mobilité en rabattement et diffusion.

Valoriser les haltes existantes (Saint-Cyr en Val et Chapelle Saint-Mesmin).

Gares sur le territoire (état actuel et projets engagés)

Intermodalité : des infrastructures à valoriser

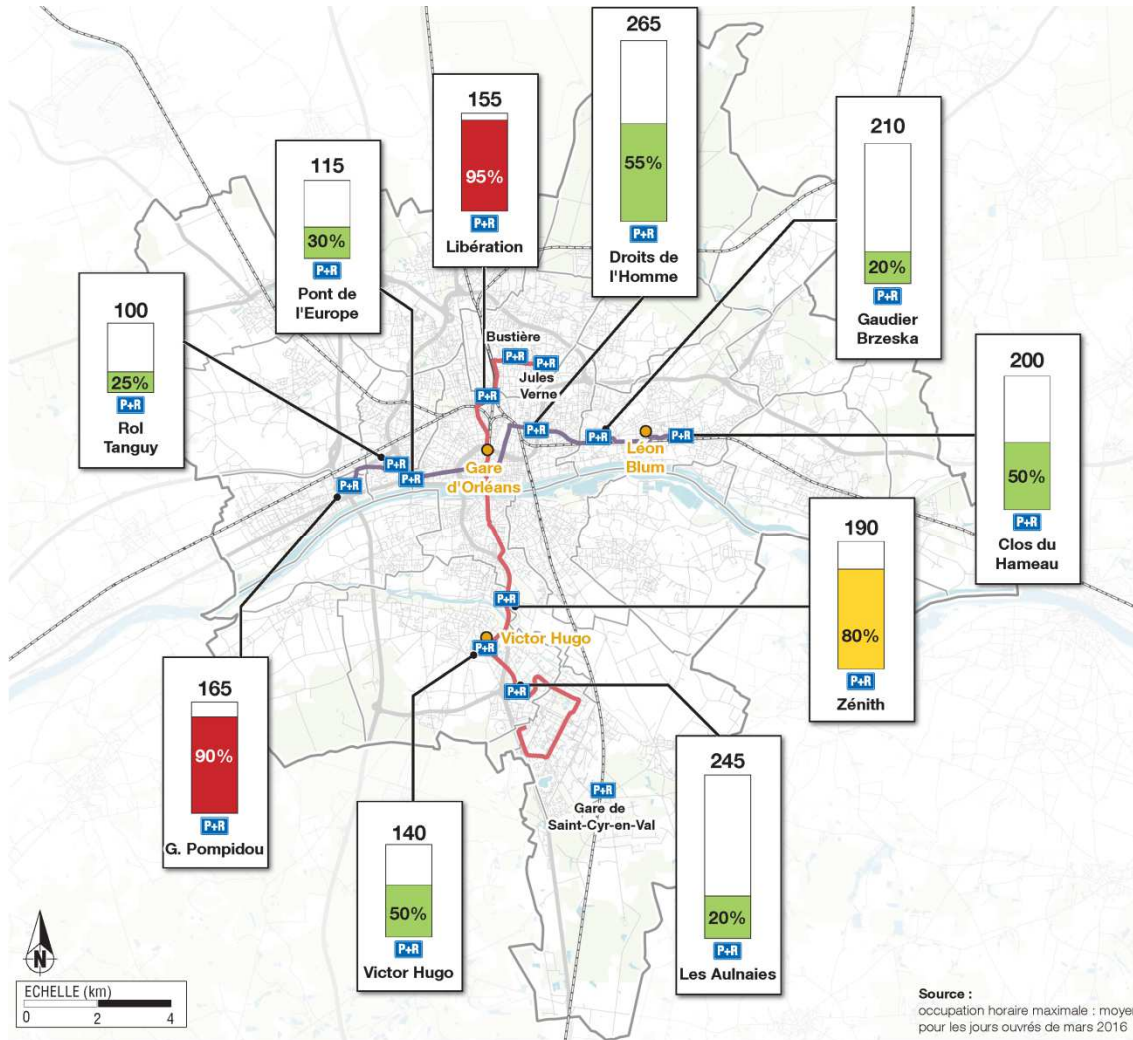
- De nombreux parkings relais en lien avec le tramway, mais un usage perfectible de certains parkings ;
- Une offre de stationnement vélo développée en intermodalité avec le tramway, encore peu utilisée ;
- 3% des déplacements sont intermodaux.



ENJEU :

La valorisation des chaînes de déplacement complexes (attractivité des TCU, politique de stationnement en centre-ville, aménagements cyclables, maillage des services, ...).

Intermodalité : des infrastructures à valoriser



	P+R voiture	P+R vélo
Nombre de places	1820 pl.	360 pl.
Taux d'occupation moyen	50 %	~25 %

Légende

- Parking-relais
- Pôle d'échange
- Tramway ligne A
- Tramway ligne B
- Offre
- Taux d'occupation moyen max (mars 2016)
- 85 < taux ≤ 100%
- 75 < taux ≤ 85%
- taux ≤ 75% (réserve importante)

Source : occupation horaire maximale : moyenne pour les jours ouvrés de mars 2016



1135_160403-offre_freq_P_R.ai - 17 10 2016

Vélos : un mode en développement

- Une topographie favorable et une demande des communes ;
- Un usage bon mais saisonnier : 5,5% des déplacements en vélo ;
- Quelques actions de sensibilisation ;
- De nombreux aménagements, mais un manque dans la continuité et la lisibilité des itinéraires ;
- Des services mis en place pour encourager sa pratique.



ENJEU :

Aménagement d'itinéraires continus et lisibles et de résorption des points noirs

Marche à pied : le deuxième mode de déplacement

- 2^{ème} mode le plus utilisé après la voiture : plus de 250'000 déplacements réalisés à pied chaque jour par les habitants de l'Agglo ;
- Mode des courtes distances, présentant des parts modales très variables selon le motif : de 13% pour le motif travail à 41% pour le motif loisirs ;
- Les espaces publics routiers et coupures urbaines (axes de forte circulation en centre-ville, PL ...) freinent l'usage de la marche.

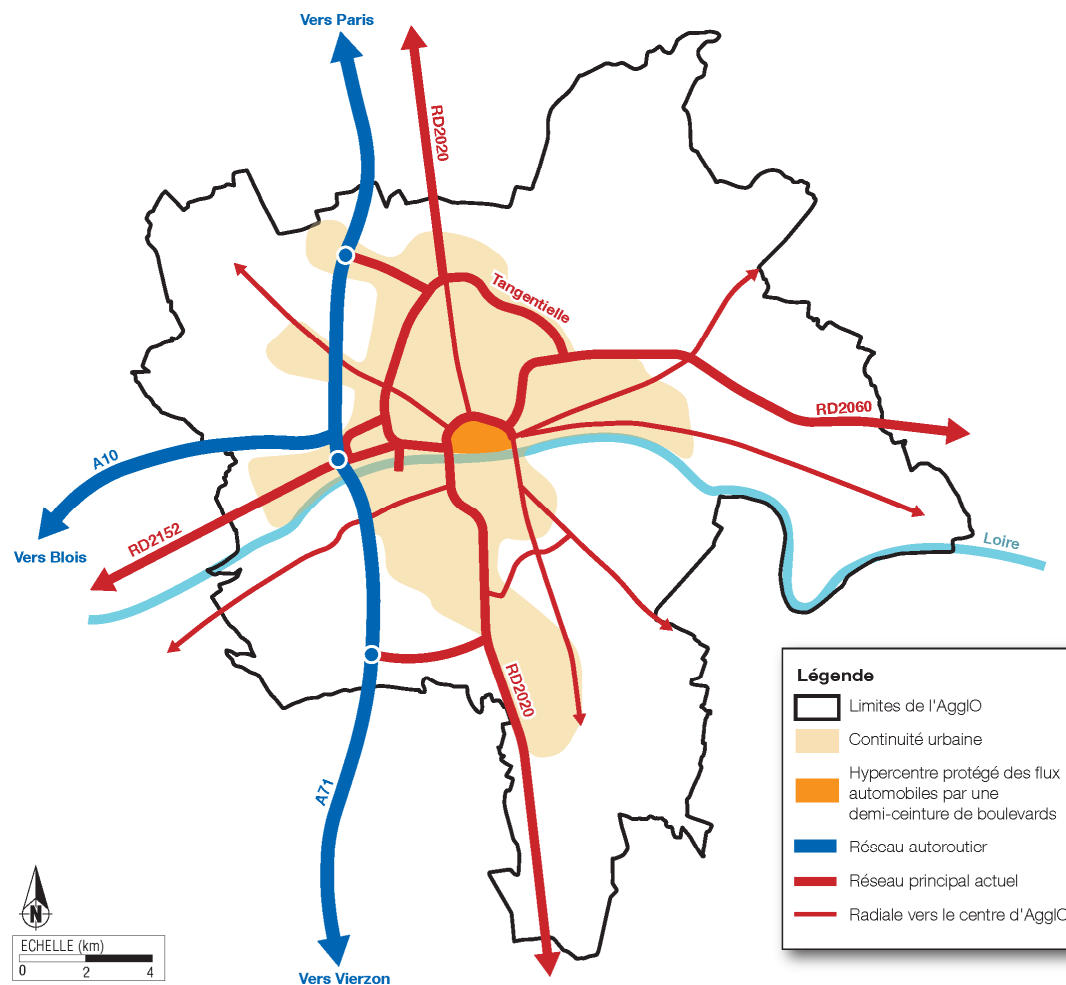
ENJEU :

Prise en compte des piétons dans la requalification des espaces publics de la ville des proximités et apaisement des vitesses dans les quartiers.



Automobile : un réseau viaire concentré au nord de l'agglo

- Deux niveaux de contournements aménagés au nord de la Loire, mais pas d'itinéraire tangentielle au sud ;
- Un centre-ville d'Orléans « protégé » par les mails ;
- Au nord, les mails supportent des niveaux de trafic similaires à la tangentielle et l'autoroute.



ENJEU :

Organisation et d'aménagement du réseau viaire en cohérence avec les projets de développement et dans une optique de partage de l'espace entre les modes.

Automobile : des services partagés peu développés

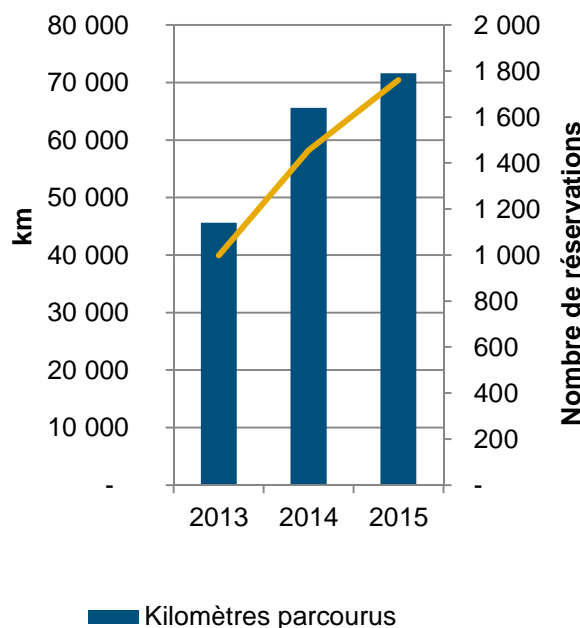
Covoiturage

- Une demande croissante de la pratique de covoiturage mais encore peu d'aménagements pour l'encourager.

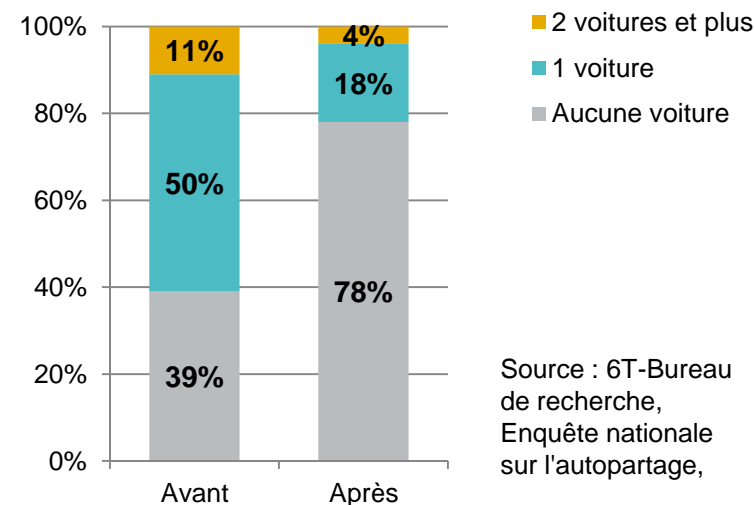
Autopartage

- Un service d'autopartage autoTAO limité au cœur d'AggLO : 10 voitures et 4 stations ;
- Une pratique de l'autopartage entre particuliers à conforter ;
- Un service qui encourage à la diminution de la motorisation.

Nombre de km et de réservations annuels du service AutoTAO



Nombre de voitures d'un ménage avant et après l'adhésion à un service d'autopartage (niveau national)



Source : 6T-Bureau de recherche, Enquête nationale sur l'autopartage,

ENJEU :

Une meilleure connaissance et la valorisation de ces nouveaux usages

Livraisons et transport de marchandises

- Des problèmes de circulation poids lourds sur des axes urbains malgré les arrêtés municipaux ;
- La ville dense est propice à l'innovation pour la logistique du dernier kilomètre. Des initiatives sont testés pour limiter les nuisances : véhicules électriques, stockage et transport mutualisé pour diminuer le nombre total de véhicules, etc.



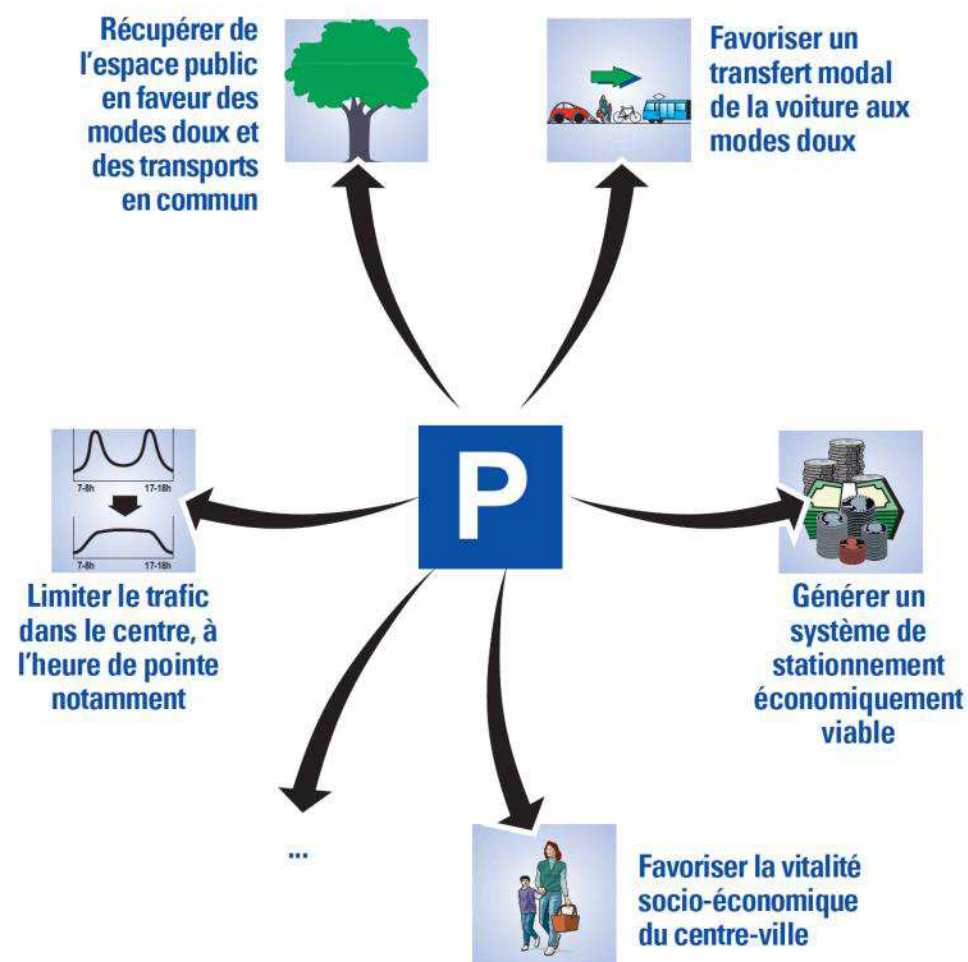
ENJEU :

Lisibilité et cohérence de la réglementation à l'échelle de l'AggLO pour préserver les centres-bourgs.

Favoriser la mise en place de dispositifs novateurs et durables pour les livraisons de proximité.

Le stationnement : un levier des politiques de mobilité

- Des zones réglementées dans la plupart des communes de l'AggLO, mais du stationnement payant uniquement à Orléans.
- Un niveau d'offre en centre-ville d'Orléans dans la moyenne des villes de taille similaire ;
- Une réglementation à Orléans étendue aux mails récemment.



ENJEU :

Une politique de stationnement à faire évoluer au service d'une politique de mobilité globale.

Conclusion : vers une mobilité plus durable



Un territoire qui poursuit ses efforts pour développer des pratiques de mobilité durable. Une tendance à soutenir ...

Premiers enjeux

Articulation entre l'urbanisme et les transports : développement maîtrisé et accompagné

Organisation et compétitivité des réseaux pour valoriser les pratiques alternatives à la voiture particulière

Valorisation des chaînes de déplacements complexes

Questions ?
Remarques et compléments ?

Suite de l'après-midi : les ateliers

La mobilité durable selon la nature des territoires ...

1- Ville des proximités et mobilité : quelle ambition ?

- Présentation de la ville des proximités et des pratiques de mobilité associées : une compétitivité des transports collectifs et des modes actifs à renforcer
- Echanges sur le niveau d'ambition du PDU (jusqu'où encourager la pratique des modes alternatifs à l'automobile?) et du Scot (extension de la ville des mobilités ou densification)

2- Hors de la ville des proximités : quels leviers pour favoriser la mobilité durable ?

- Déplacements longue distance et mobilité périurbaine : des pratiques durables de mobilité parfois difficiles à mettre en œuvre mais des pistes d'action : sensibilisation, usages alternatifs de la voiture individuelle, intermodalité, extension de la ville des mobilités ...
- Echanges sur la pertinence de certaines actions sur le territoire

Restitution commune (16h45-17h15)



SCOT

Orléans Val de Loire
Schéma de COhérence Territoriale

Séminaire Mobilité

Atelier : hors de la ville des proximités — 25/11/16



Boigny-sur-Bionne - Bou - Chanteau - La Chapelle-Saint-Mesmin - Chécy - Combleux
Fleury-les-Aubrais - Ingré - Mardié - Marigny-les-Usages - Olivet - Orléans - Ormes
Saint-Cyr-en-Val - Saint-Denis-en-Val - Saint-Hilaire-Saint-Mesmin - Saint-Jean-de-Braye
Saint-Jean-de-la-Ruelle - Saint-Jean-le-Blanc - Saint-Pryvé-Saint-Mesmin - Saran - Semoy



Agglo
Orléans Val de Loire

Suite de l'après-midi : les ateliers

La mobilité durable selon la nature des territoires ...

1- Ville des proximités et mobilité : quelle ambition ?

- Présentation de la ville des proximités et des pratiques de mobilité associées : une compétitivité des transports collectifs et des modes actifs à renforcer
- Echanges sur le niveau d'ambition du PDU (jusqu'où encourager la pratique des modes alternatifs à l'automobile?) et du Scot (extension de la ville des mobilités ou densification)

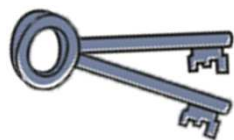
2- Hors de la ville des proximités : quels leviers pour favoriser la mobilité durable ?

- Déplacements longue distance et mobilité périurbaine : des pratiques durables de mobilité parfois difficiles à mettre en œuvre mais des pistes d'action : sensibilisation, usages alternatifs de la voiture individuelle, intermodalité, extension de la ville des mobilités ...
- Echanges sur la pertinence de certaines actions sur le territoire

Restitution commune (16h45-17h15)

Les 1^{ère} clefs pour promouvoir la mobilité durable

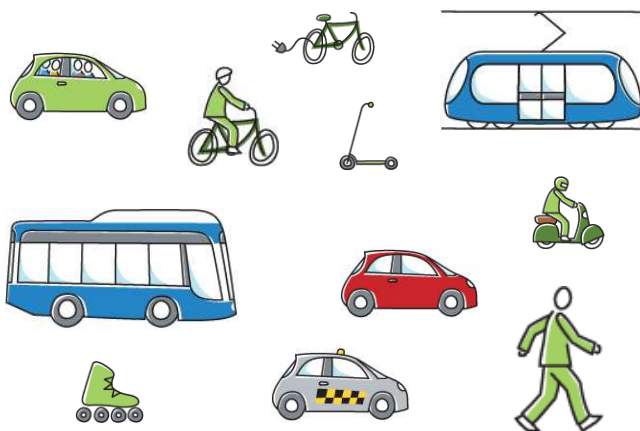
- La promotion de la mobilité durable passe notamment par la réduction des besoins de mobilité et la promotion et le report vers les modes de déplacement les plus durables.



La disposition de modes alternatifs à la voiture individuelle : première étape vers un choix modal durable.

Des équipements et services à proximité : la première clef pour réduire les distances de déplacement.

Une multiplicité de modes

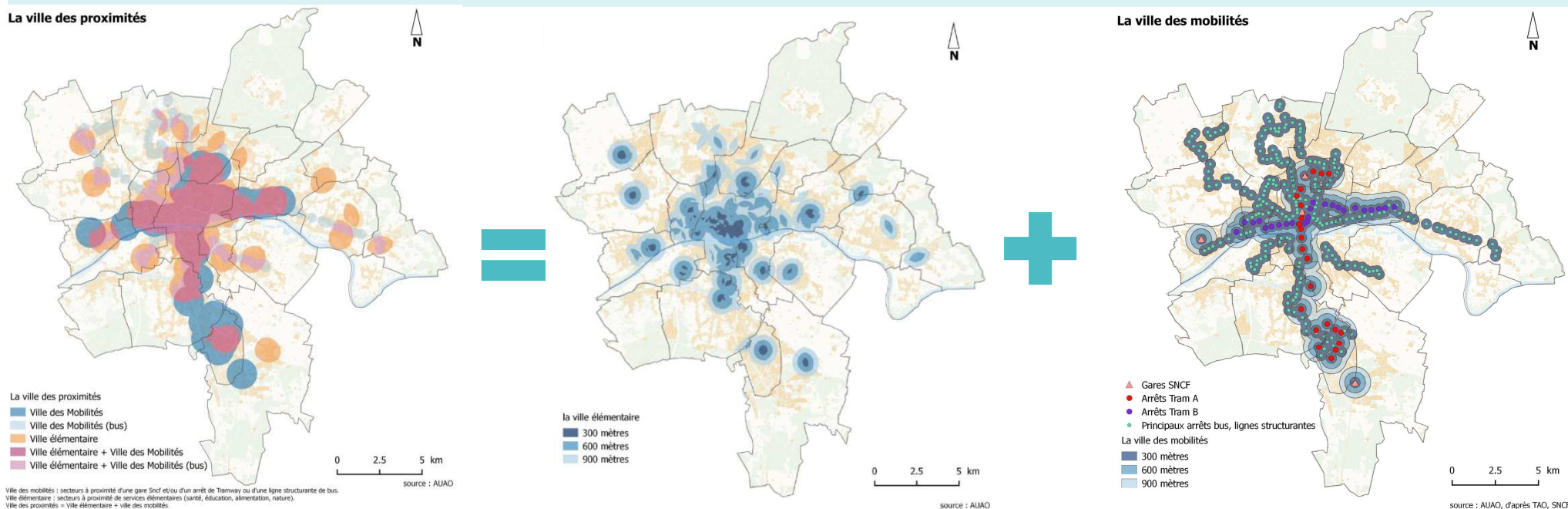


Le choix modal est le résultat d'une réflexion à la fois rationnelle et sensible de chaque individu, et dépendante en premier lieu des **modes à disposition, de leur performance et de leur facilité d'accès.**

La ville des proximités : un outil pour le SCOT

Une armature urbaine conçue pour un développement du territoire durable, constituée de :

- La ville élémentaire, qui offre les meilleures facilités d'accès aux fonctionnalités de la ville ;
- La ville des mobilités, qui garantit l'accès aux transports collectifs réguliers.



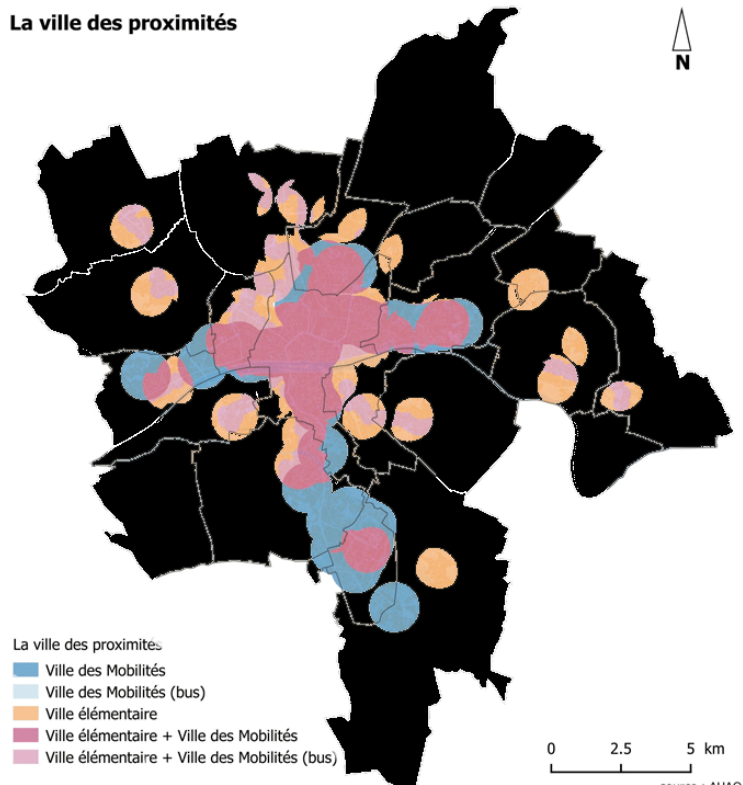
Ville des proximités = Ville élémentaire + Ville des mobilités

La ville intense où les pratiques de mobilité durables sont directement valorisables.

Pratiques de mobilité hors de la ville des proximités

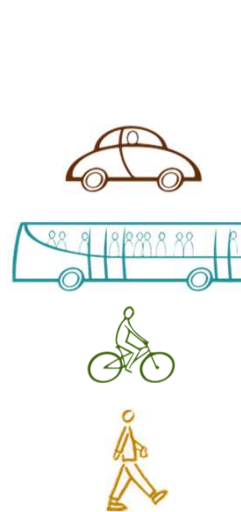
- **85% du territoire de l'Agglo est situé hors de la ville des proximités, soit 40% des emplois et des habitants situés loin des équipements de base et des réseaux de transport structurants**
- Les pratiques modales y sont moins vertueuses.

La ville des proximités

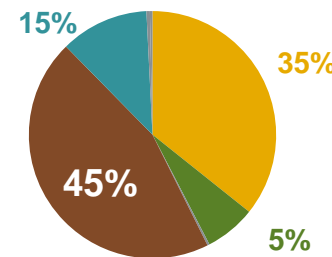


Ville des mobilités : secteurs à proximité d'une gare Snct et/ou d'un arrêt de Tramway ou d'une ligne structurante de bus.
 Ville élémentaire : secteurs à proximité de services élémentaires (santé, éducation, alimentation, nature).
 Ville des proximités = Ville élémentaire + ville des mobilités

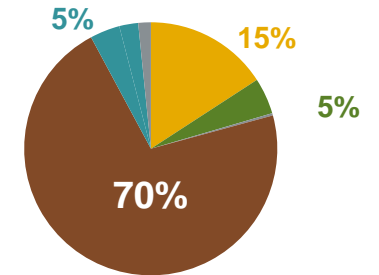
source : AUAO



Dans la ville des proximités



En dehors de la ville des proximités



Source : Enquête Ménage 2014, exemple d'Orléans (gauche) et des communes périphériques (droite)

C'est l'espace périurbain moins dense, où le recours à l'automobile est plus systématique.

■ Territoire situé en dehors de la ville des proximités

Pratiques de mobilité hors de la ville des proximités

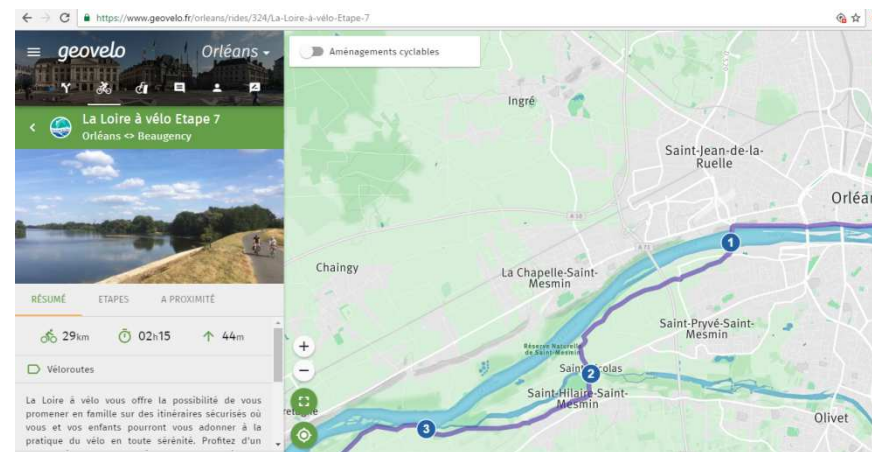
En dehors de la ville des proximités, le choix pour un déplacement d'une alternative à l'usage individuel de l'automobile est moins évident :

- **La desserte en transport collectifs réguliers ne peut être efficace, et est donc souvent absente ou faible.** Elle n'est pas attractive pour les personnes qui ont accès à un véhicule individuel.
- **Les distances de déplacement s'allongent et sont donc moins adaptées aux modes actifs.**



Quelles pistes de solution face à ce constat ?

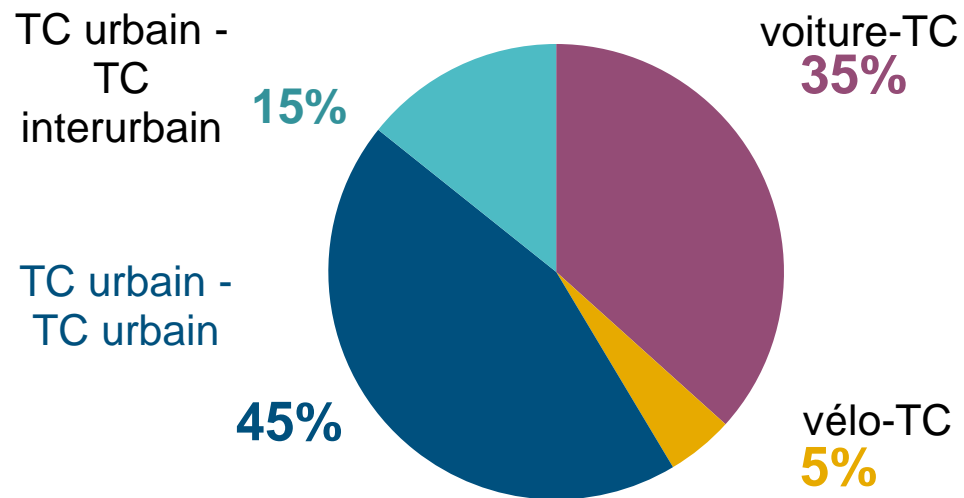
- Les usages alternatifs et partagés du véhicule particulier,
- La pratique de l'intermodalité,
- Le développement de nouveaux outils et services dématérialisés,
- Le transport à la demande,
- Le développement d'itinéraires cyclables longue distance,
- La sensibilisation à la mobilité durable et aux moyens mis à disposition dans le périurbain,
- ...



Quelques actions déjà mises en place

L'intermodalité

- **L'intermodalité permet de combiner les modes de déplacement. Elle peut notamment palier un manque d'attractivité des transports collectifs à proximité du point d'origine ou de destination.**
- L'intermodalité TC-TC est la plus forte, avec trois pôles d'échanges principaux sont la Gare (Orléans), Léon Blum (St Jean de Braye) et Victor Hugo (Olivet) ;
- Intermodalité voiture-TC : 1'800 places aménagées occupées à 50% en moyenne.
- Intermodalité vélo-TC : faible mais une communication récente sur les 18 P+R vélo comptabilisant 360 places.



Répartition des types de trajets intermodaux

Quel potentiel pour le développement de l'intermodalité voiture – TC et vélo – TC ?

Usages alternatifs du véhicule particulier

Autopartage

- Le service AutoTAO est disponible uniquement dans le cœur de l'Agglo ;
- L'autopartage alternatif entre particuliers ou une mise à disposition des véhicules des administrations peut être une bonne alternative.

Covoiturage

- Peu d'aires dédiées à la pratique sur l'agglomération.
- Le Département du Loiret met à disposition une plateforme covoiturage-loiret.fr et 15 aires de covoiturage dans le Département.
- Le covoiturage longue distance est une pratique développée à Orléans.



drivy

location entre particuliers

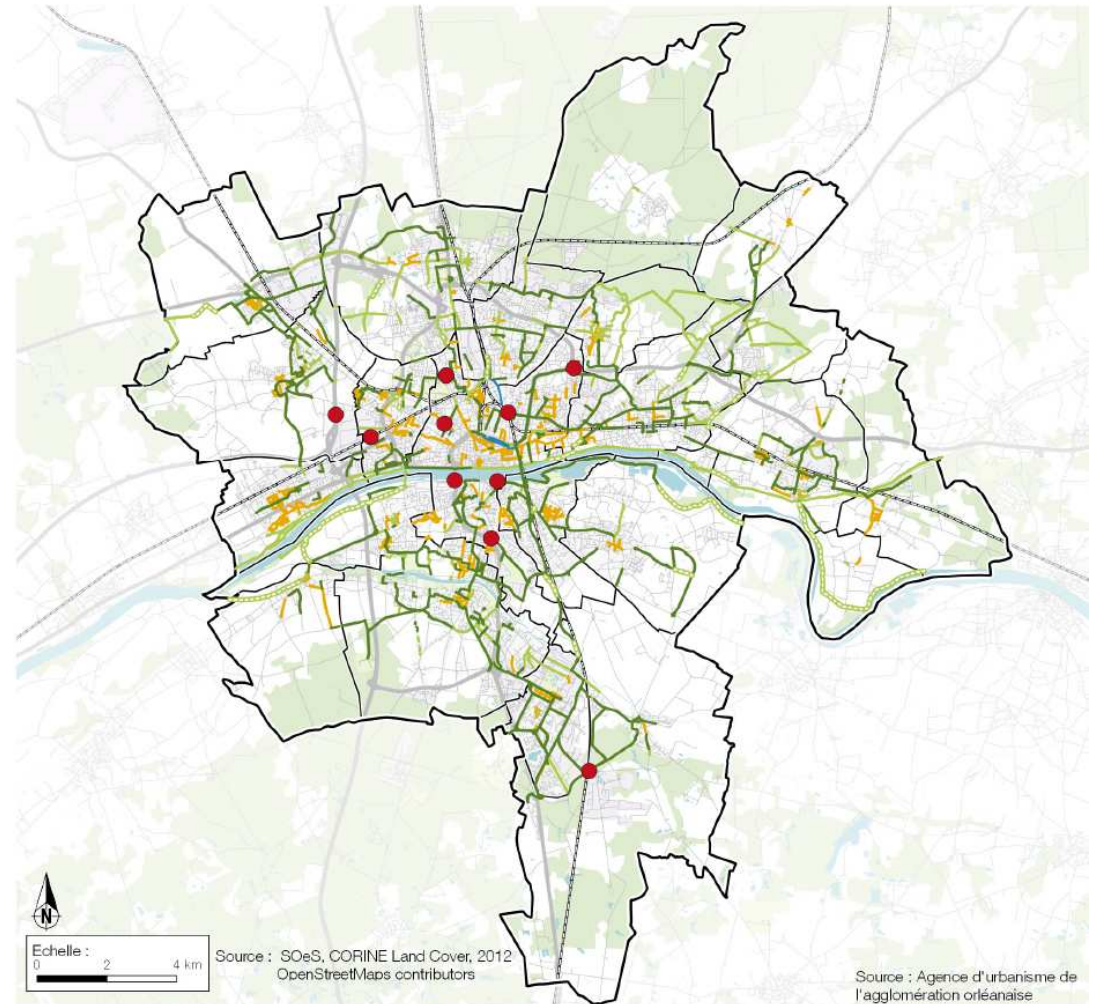


Quelle pertinence et quelles opportunités pour le territoire ?

Développement du vélo longue distance

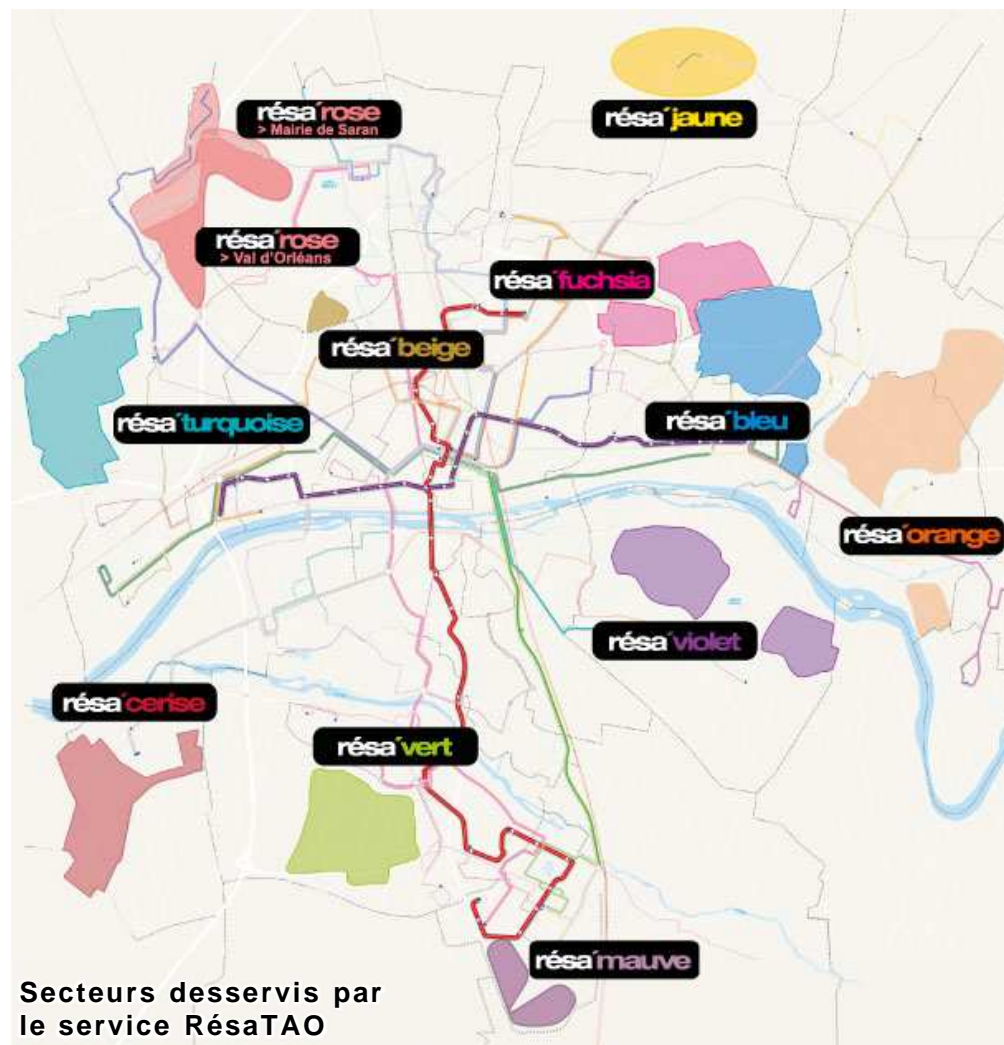
- Le vélo peut être utilisé pour des trajets de longue distance (ex: St Hilaire - gare d'Orléans = 30 mn, soit moins de 10 kilomètres).
- Pour cela, l'itinéraire doit être confortable, continu et sécurisé pour le cycliste, notamment lorsqu'il longe des voiries où la vitesse des véhicules est élevée.

Quelle pertinence et quelles opportunités pour le territoire ?



Transport à la demande (TAD)

- Un service de transports collectifs mis en place sur réservation de l'utilisateur, entre un point d'arrêt prédéfini et un arrêt du réseau de transport collectif structurant.
- Fonctionne en complémentarité du réseau classique (horaires fixes, tarification identique, etc).

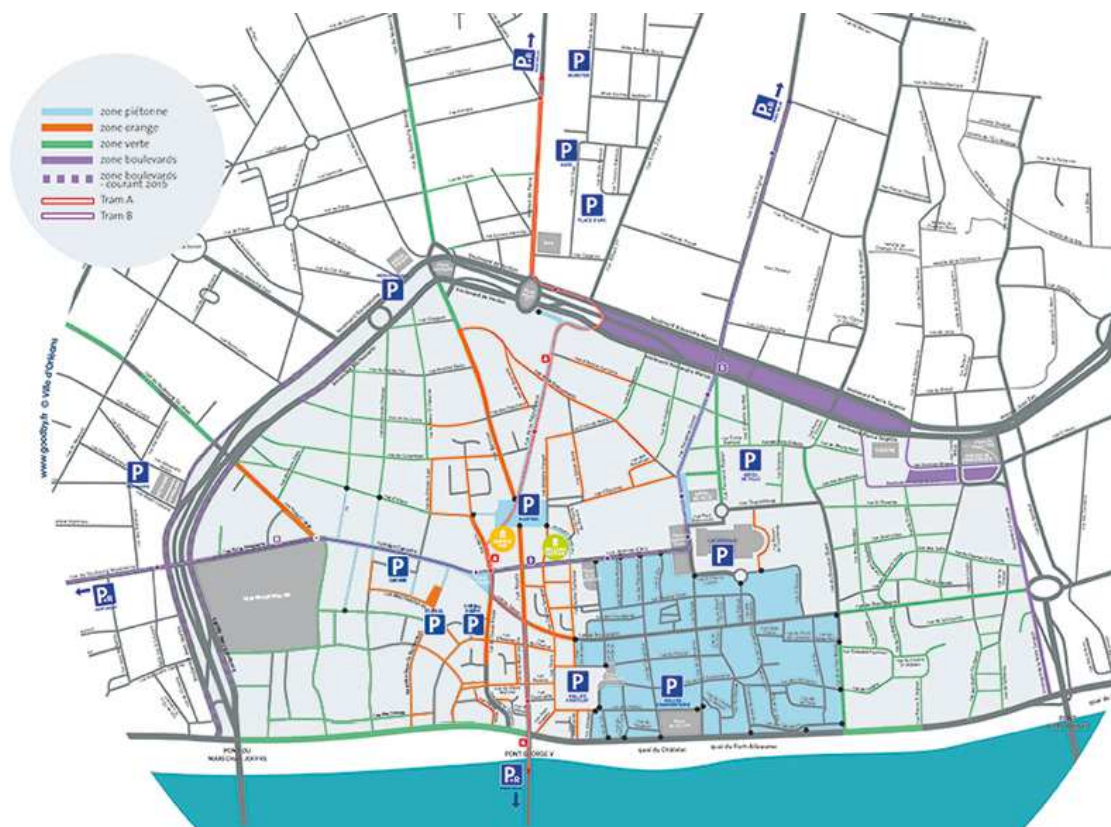


Le TAD doit-il être étendu, renforcé ?

Le stationnement : un levier du report modal

L'évolution de la politique de stationnement en centre-ville est un levier pour le développement des pratiques alternatives à l'usage individuel de l'automobile, même pour les usagers du périurbain.

À Orléans, la démarche a été amorcée en 2015.



Source : <https://www.stationnement-orleans.fr>

Sensibilisation et communication pour accompagner le changement des pratiques

- Une sensibilisation pour :
 - Mieux faire connaître l'offre TAO, les services, leur complémentarité, etc.
 - Sensibiliser le grand public à la mobilité durable.

- Une démarche parallèle est par ailleurs menée par l'agglomération pour mieux connaître les besoins du péri-urbain et développer des solutions de mobilité adaptées.

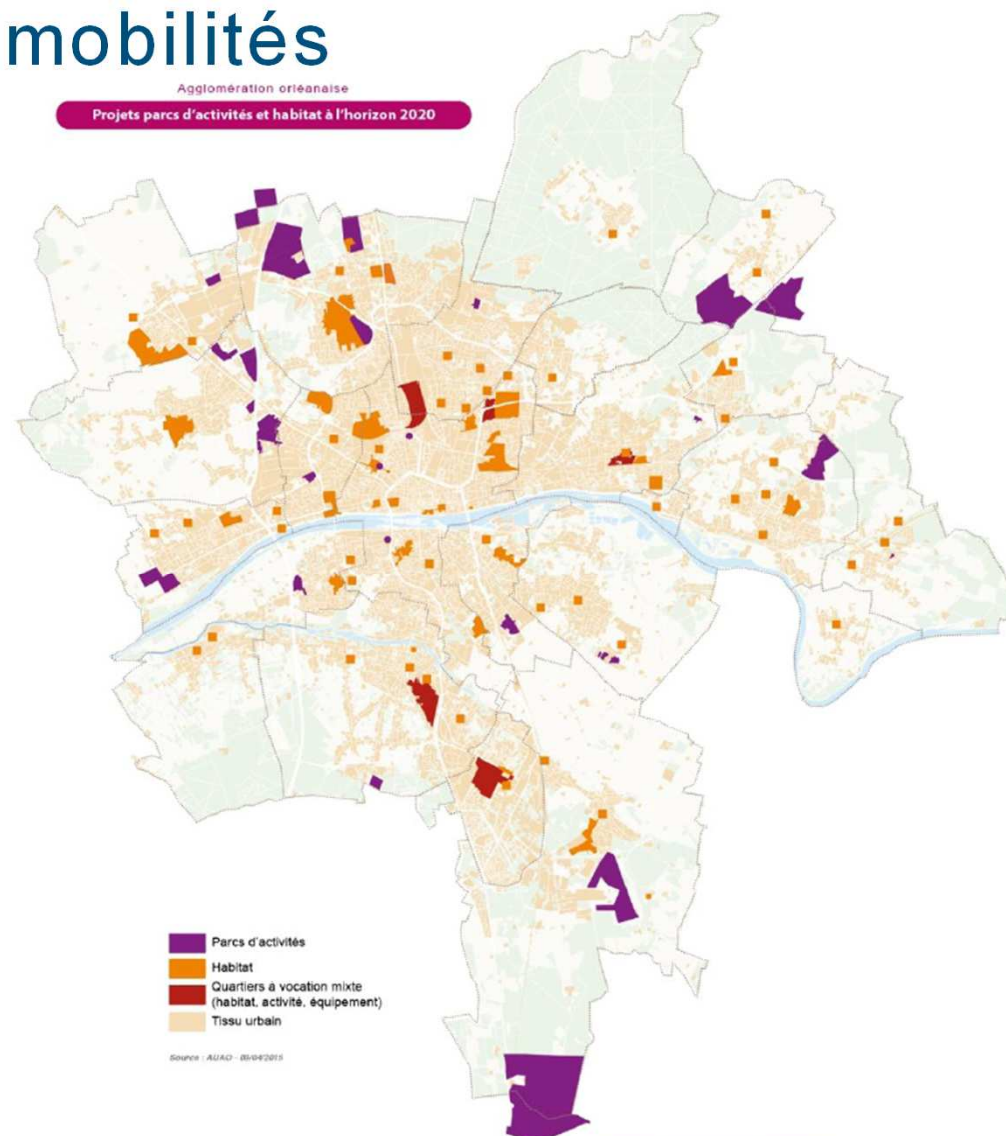


Quelles actions mener pour changer les pratiques modales et/ou rendre les usagers acteurs de leur déplacements?

L'extension de la ville des mobilités

- En accompagnement d'un développement urbain dense, la ville des mobilités peut évoluer avec des projets de transports collectifs pour faciliter les pratiques de déplacement vertueuses.
- Mais les réseaux de TC représentent un coût important à supporter par la collectivité et les possibilités d'extension du réseau sont donc limitées.

Quelles pistes d'actions pour accompagner les projets de développement urbain en zone périurbaine et encourager des pratiques de mobilité vertueuses ?



Débat : quelles pistes d'actions à privilégier ?

- **Quelle hiérarchisation proposeriez-vous pour les différentes pistes d'actions soulevées ?**
 - Covoiturage (*aménagements d'aires, communication, ...*) ?
 - Auto-partage ? *Public, privé, ...*
 - TàD ? autres services de mobilité ?
 - Intermodalité automobile – TC ?
 - Intermodalité vélo – TC (*aménagements cyclables en rabattement, jalonnement, communication*) ?
 - Communication, sensibilisation ?

Conclusion

Mme SCHAUNER du CEREMA





Séminaire Mobilité

Atelier ville des proximités – 25/11/16



Boigny-sur-Bionne - Bou - Chanteau - La Chapelle-Saint-Mesmin - Chécly - Combleux
Fleury-les-Aubrais - Ingré - Mardié - Marigny-les-Usages - Olivet - Orléans - Ormes
Saint-Cyr-en-Val - Saint-Denis-en-Val - Saint-Hilaire-Saint-Mesmin - Saint-Jean-de-Braye
Saint-Jean-de-la-Ruelle - Saint-Jean-le-Blanc - Saint-Pryvé-Saint-Mesmin - Saran - Semoy



Agglo
Orléans Val de Loire

Suite de l'après-midi : les ateliers

La mobilité durable selon la nature des territoires ...

1- Ville des proximités et mobilité : quelle ambition ?

- Présentation de la ville des proximités et des pratiques de mobilité associées : une compétitivité des transports collectifs et des modes actifs à renforcer
- Echanges sur le niveau d'ambition du PDU (jusqu'à où encourager la pratique des modes alternatifs à l'automobile?) et du Scot (extension de la ville des mobilités ou densification)

2- Hors de la ville des proximités : quels leviers pour favoriser la mobilité durable ?

- Déplacements longue distance et mobilité périurbaine : des pratiques durables de mobilité parfois difficiles à mettre en œuvre mais des pistes d'action : sensibilisation, usages alternatifs de la voiture individuelle, intermodalité, extension de la ville des mobilités ...
- Echanges sur la pertinence de certaines actions sur le territoire

Restitution commune (16h45-17h15)

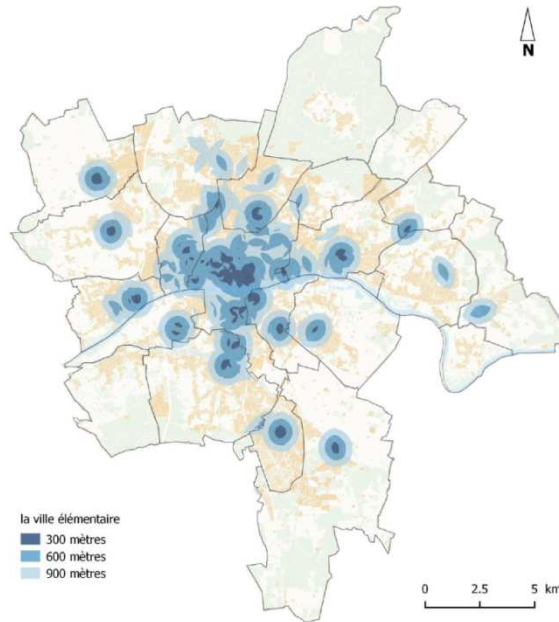
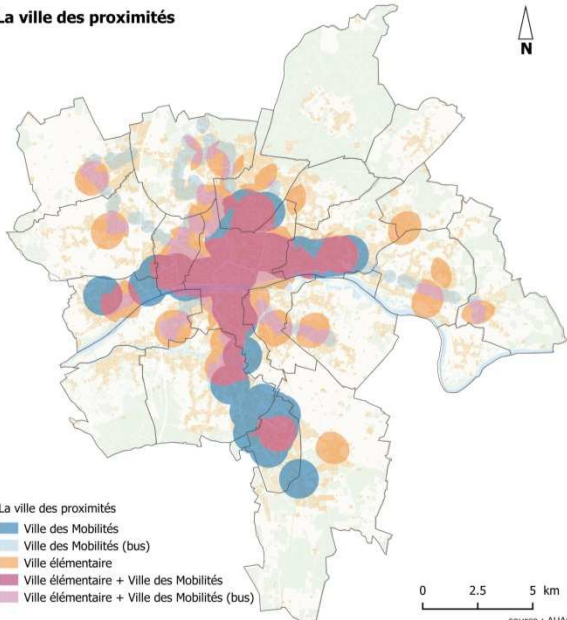
La ville des proximités : qu'est ce que c'est ?

Une armature urbaine conçue pour un développement du territoire durable, constituée de :

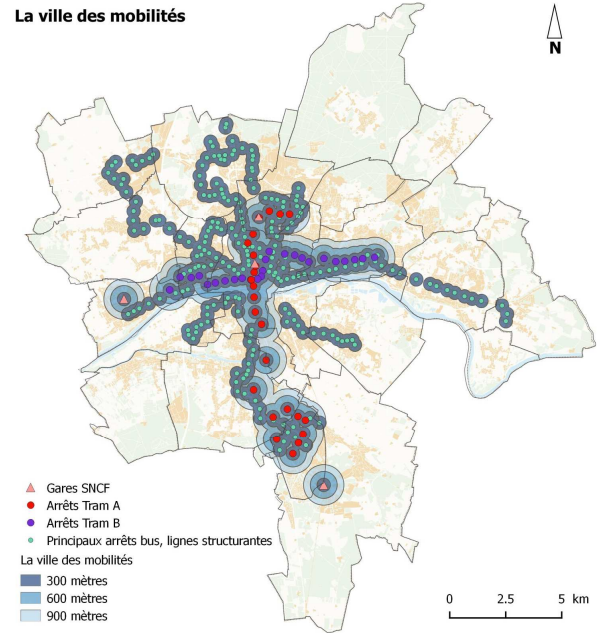
- La ville élémentaire, qui offre les meilleures facilités d'accès aux fonctionnalités de la ville ;
- La ville des mobilités.

60% de la population et des emplois sont localisés dans la ville des proximités.

La ville des proximités



La ville des mobilités



Ville des mobilités : secteurs à proximité d'une gare SNCF et/ou d'un arrêt de Tramway ou d'une ligne structurante de bus.
 Ville élémentaire : secteurs à proximité de services élémentaires (santé, éducation, alimentation, nature).
 Ville des proximités = Ville élémentaire + Ville des mobilités.

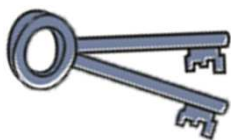
source : AUAO

source : AUAO, d'après TAO, SNCF

Ville des proximités = Ville élémentaire + Ville des mobilités

Les 1^{ère} clefs pour promouvoir la mobilité durable

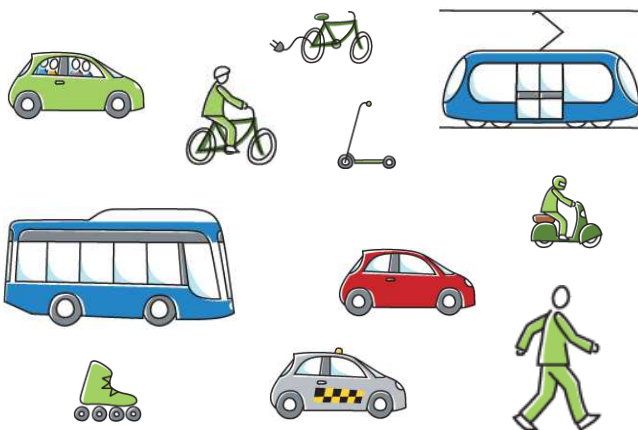
- La promotion de la mobilité durable passe notamment par la réduction des besoins de mobilité et la promotion et le report vers les modes de déplacement les plus durables.



La disposition de modes alternatifs à la voiture individuelle : première étape vers un choix modal durable.

Des équipements et services à proximité : la première clef pour réduire les distances de déplacement.

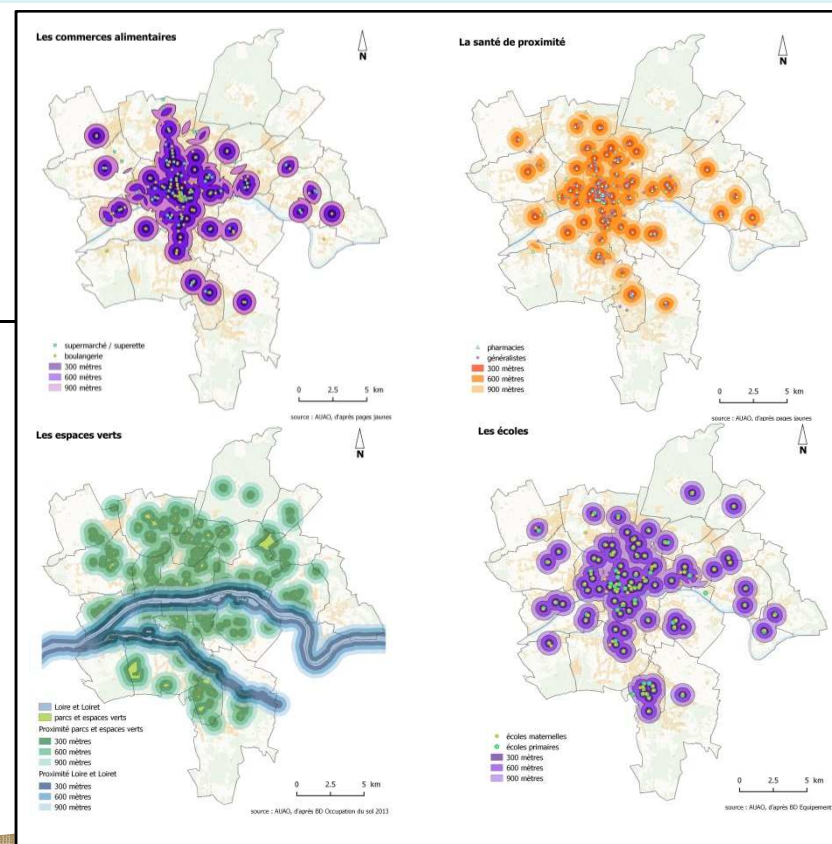
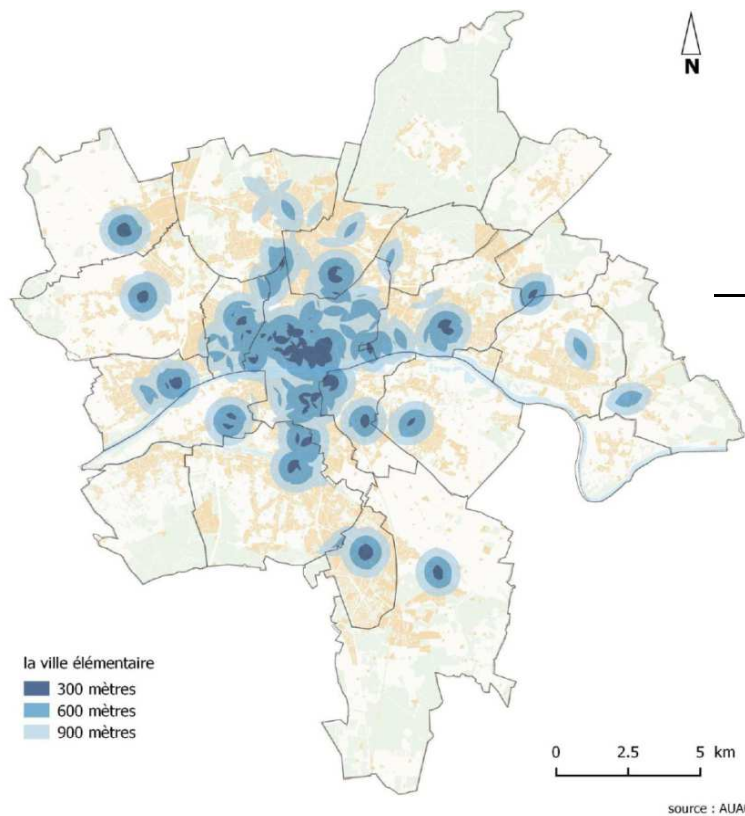
Une multiplicité de modes



Le choix modal est le résultat d'une réflexion à la fois rationnelle et sensible de chaque individu, et dépendante en premier lieu des **modes à disposition, de leur performance et de leur facilité d'accès.**

1 - La ville élémentaire

- La ville élémentaire correspond aux secteurs où les services de base sont présents simultanément à une distance de 300 à 900 mètres : commerces alimentaires + santé + écoles + espaces verts.
- **La ville élémentaire est la ville intense, dense et mixte, qui regroupe 75% de la population et des équipements, 70% des emplois, sur 20% de la surface de l'Agglo.**



Se déplacer dans la ville élémentaire

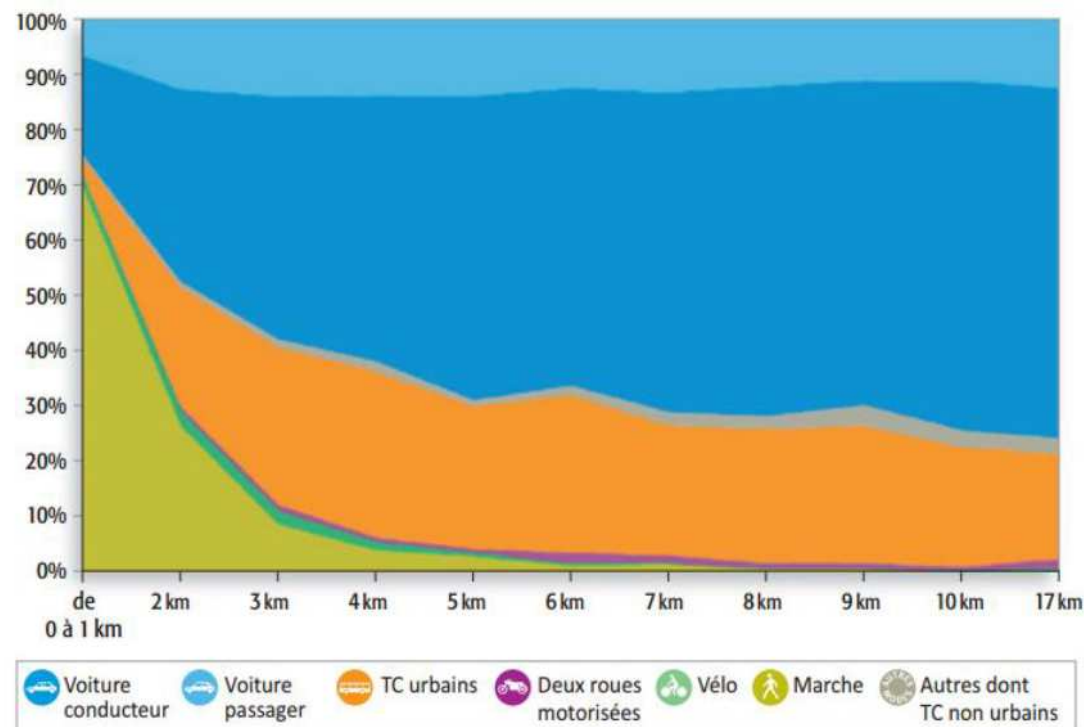
La ville élémentaire est un des socles pour le développement de la mobilité durable sur les territoires.

En maximisant les équipements et services à proximité :

- Elle rend les modes actifs particulièrement adaptés pour certains motifs ...
- et le besoin en mobilité (distance parcourue) est réduit.

Répartition des modes de déplacements en fonction de la distance du déplacement

Source : Observatoire des déplacements de l'agglomération lyonnaise, 2006



Se déplacer dans la ville élémentaire

- **Comment** favoriser les modes plus durables dans la ville élémentaire ?
 - Meilleur **partage de la voirie** ;
 - **Apaisement** des vitesses ;
 - **Développement** de l'usage du **vélo** ;
 - Favoriser l'**intermodalité douce** ;
 - ...

- La ville élémentaire vous semble-t-elle une armature pertinente au développement du territoire ?
- Quels atouts/freins pour un usage accru des modes actifs dans la ville élémentaire ?




2 - La ville des mobilités

- La ville des mobilités correspond au territoire situé à moins de 900 mètres d'un arrêt de transports collectifs lourds, et à moins de 300 mètres d'un arrêt de bus régulier structurant.
- **Comme élément d'armature urbaine pour un développement du territoire durable, elle doit être le secteur où le choix modal « transports collectifs » est possible.** Elle évolue avec l'organisation du réseau.

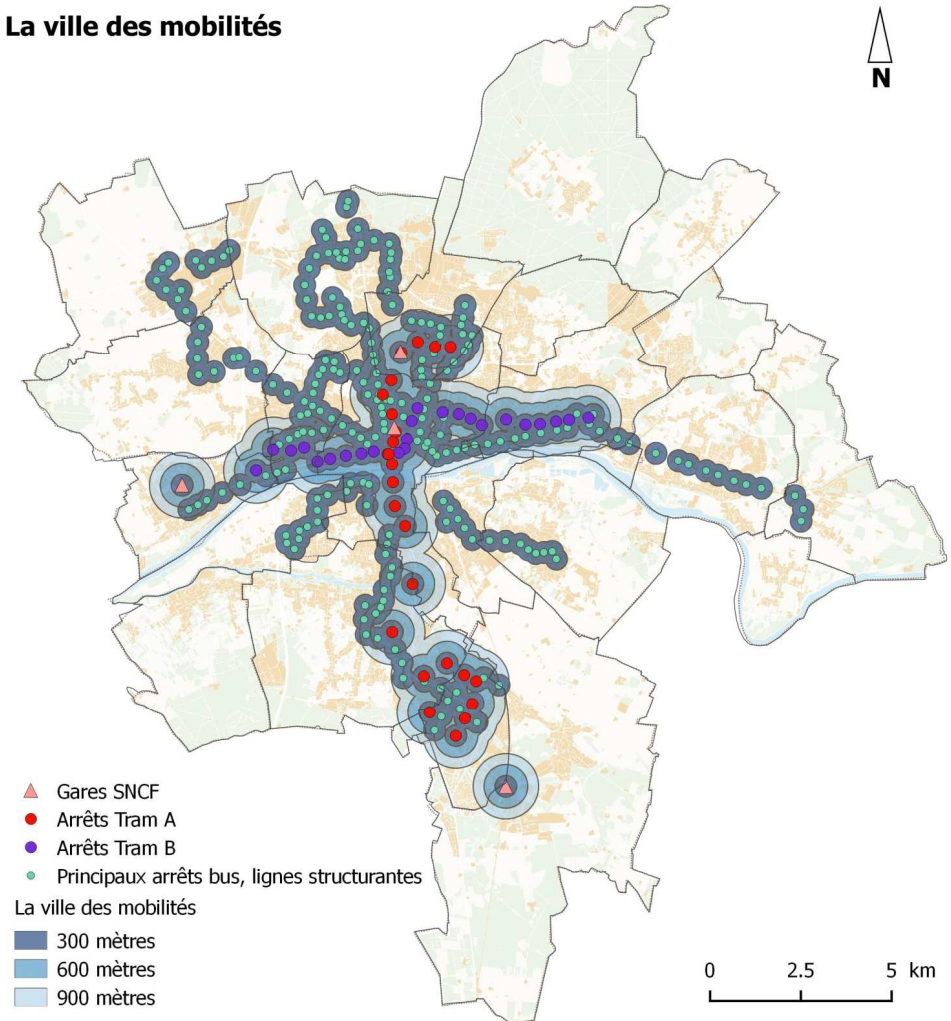
Quel niveau de service des transports collectifs est-il satisfaisant pour que le choix modal TC soit effectif ?

Attente 10 mn ←  → 60 mn

Temps de parcours

Marche 100 mètres (2mn)  900 mètres (15mn à pied - 5mn en vélo)

La ville des mobilités



source : AUAO, d'après TAO, SNCF

Renforcer / consolider la ville des mobilités

■ Pourquoi renforcer la ville des mobilités ?

- Pour **valoriser l'usage des transports collectifs** ;
- Pour **accompagner le développement du territoire.**



■ Comment la renforcer ?

- Par une **extension de l'offre** mais dans une logique rationalisée au vu du déploiement de l'offre actuelle et des coûts engendrés pour la collectivité.
- Par une **amélioration de l'attractivité et de l'offre existante** via :
 - la politique de stationnement ;
 - la sensibilisation, la communication et l'accompagnement aux changements modaux ;
 - la valorisation de l'intermodalité (piétons, vélos notamment) ;
 - l'amélioration des performances du réseau (temps de parcours, etc).

Débat sur la mobilité dans la ville des proximités

- **La ville des proximités semble-t-elle pertinente comme armature urbaine pour un développement urbain durable du territoire ?**

- **Quels sont les leviers les plus pertinents pour améliorer la compétitivité des modes alternatifs à la voiture dans la ville des proximités ?**
 - Développer l'offre TC ? Améliorer la vitesse des transports collectifs ? Développer les transports collectifs en site propre ?
 - Améliorer la continuité, la sécurité et le confort des aménagements cyclables ?
 - Apaiser la circulation ? Organiser un meilleur partage de l'espace urbain en faveur des piétons, vélo, TC ? Renforcer le jalonnement piéton ?
 - Faire évoluer la politique de stationnement ?
 - Sensibiliser à la mobilité durable ? Accompagner les changements de comportements ? Rendre les usagers acteurs de leur déplacements ?...
 - Améliorer l'intermodalité et la complémentarité entre les différents services de mobilité ?

Conclusion

Mme SCHAUNER du CEREMA

