

POUR DES POLITIQUES DE TRANSPORT ET DE MOBILITÉ AU SERVICE DE LA MISE EN ŒUVRE DE NOTRE PROJET DE TERRITOIRE



Présentation du déroulé de la matinée

Les objectifs du séminaire

Jacqueline Salignan, Présidente du Scot Bucopa

Propos introductif

Pourquoi la mobilité
est un enjeu majeur pour les territoires ?

Yves Crozet, économiste des transports

Syndicat mixte BUCOPA



Chazey-sur-Ain –23 mai 2019

Transports et Mobilités

Quelques repères

Pr. Yves Crozet

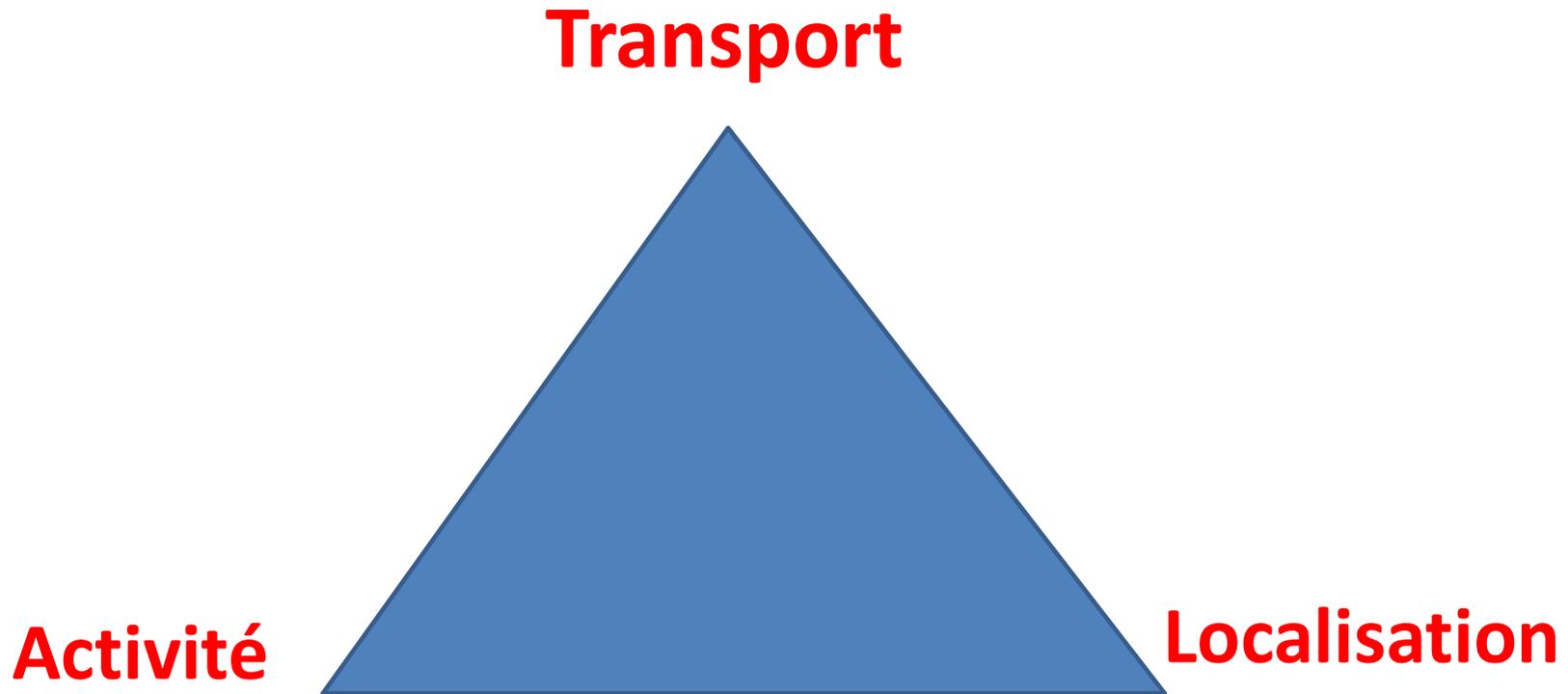


LABORATOIRE
AMÉNAGEMENT
ÉCONOMIE
TRANSPORTS

TRANSPORT
URBAN PLANNING
ECONOMICS
LABORATORY



Du transport à la mobilité
du transport comme un coût
à la mobilité comme un arbitrage



De la mobilité à l'accessibilité

Les arbitrages en matière de mobilité

Utilités comparées d'activités localisées

Coûts du transport

Les variables clés de l'accessibilité pour l'individu et pour la collectivité

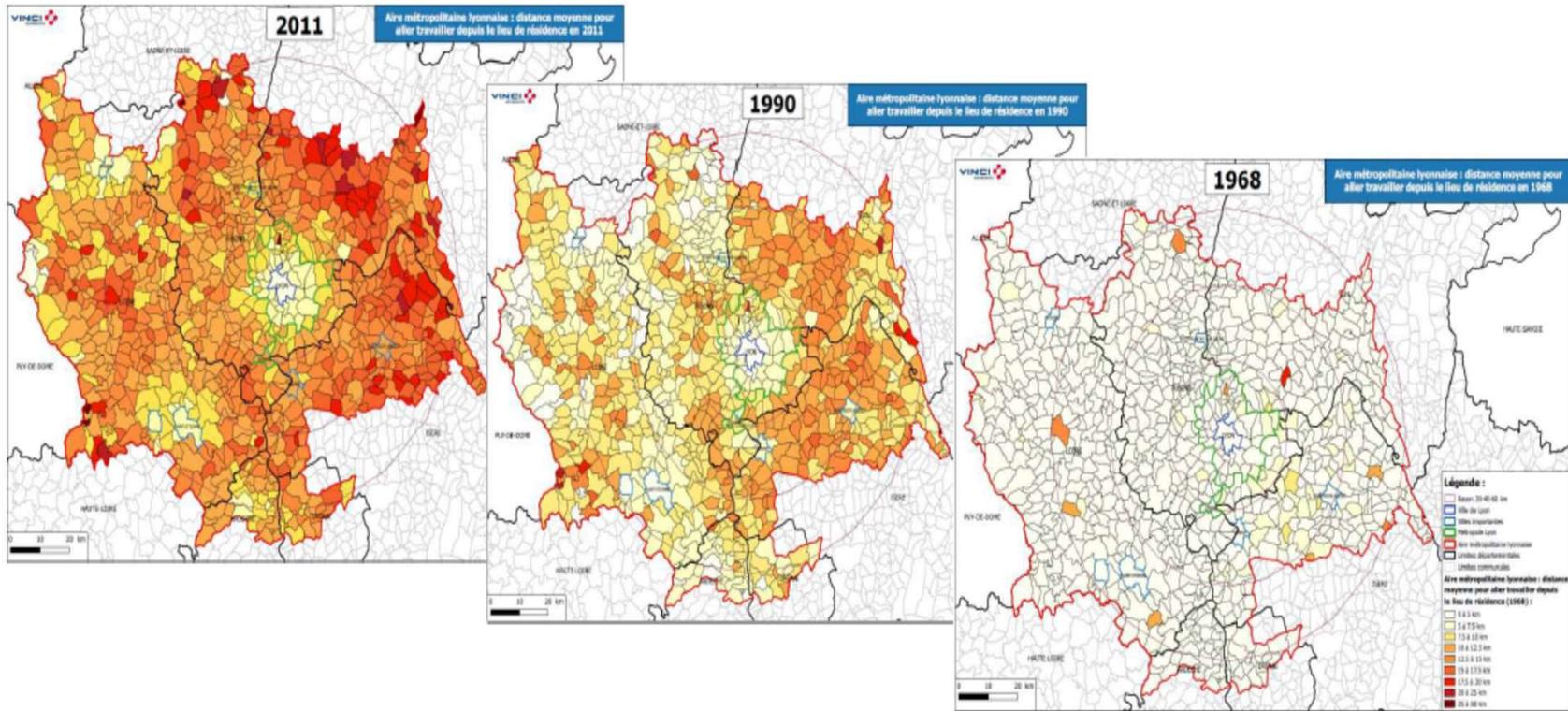
$$A_i = \sum_j D_j \exp(-\beta c_{ij})$$

Diagram illustrating the variables in the accessibility equation:

- D_j (circled in pink) is labeled "Activités localisées" (Localized activities).
- β (circled in orange) is labeled "Coefficient de sensibilité" (Sensitivity coefficient).
- c_{ij} (circled in green) is labeled "Coût généralisé = Coût monétaire + coût temporel" (Generalized cost = Monetary cost + time cost).

Les arbitrages individuels

- Pour les individus, les deux ressources rares sont le temps (BTT) et l'argent. D'où l'importance de la « vitesse économique » : combien de km je peux acheter avec une heure de travail ?
- Coût complet, pour un Smicard aujourd'hui 32 km au coût complet (8 euros /heure / 0,25 cents/km)
- Coût du seul carburant
 - pour un smicard en 1970 = 30 km
 - Pour un smicard en 2019 = 88 km

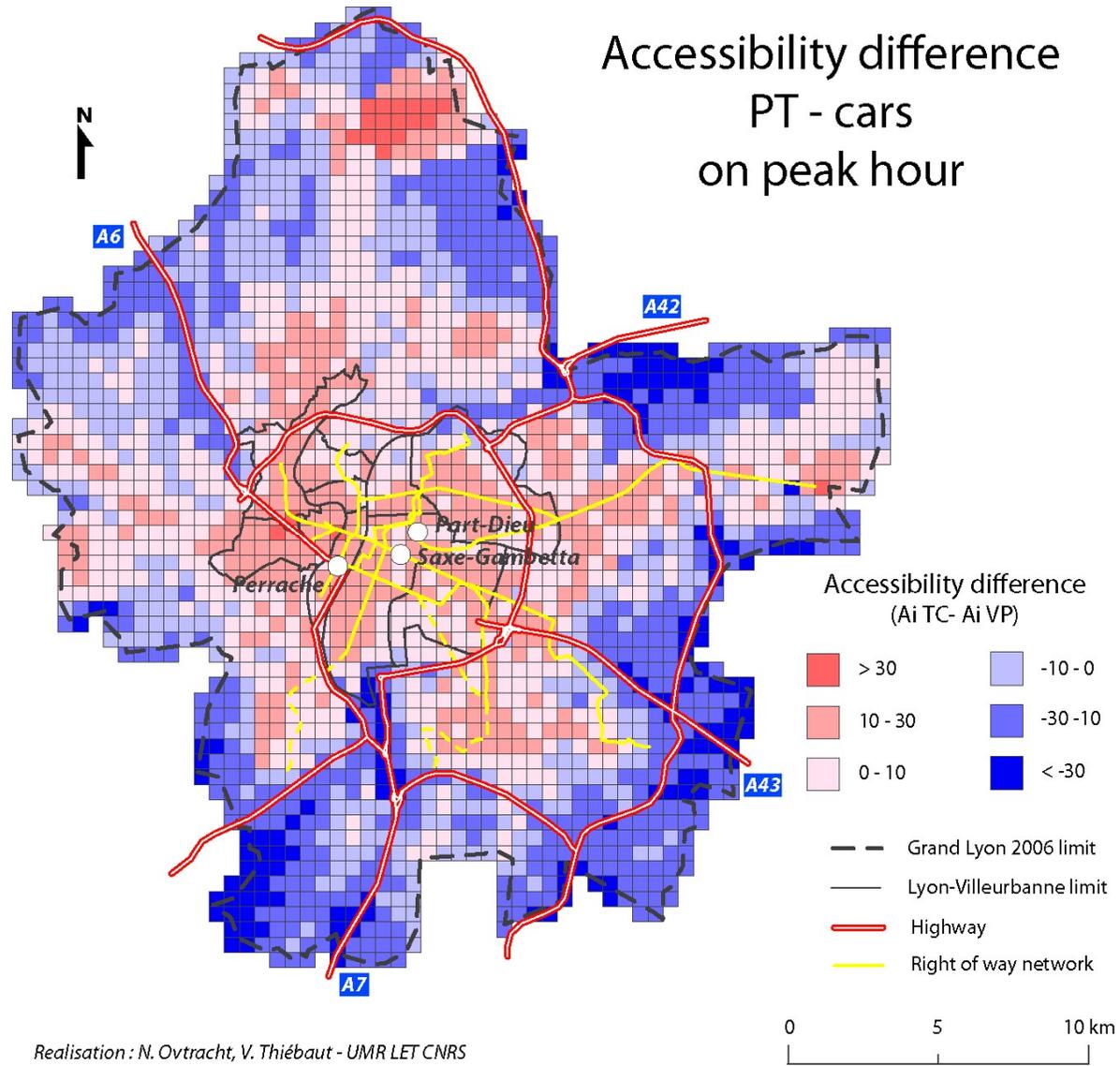


La couleur donne la distance moyenne que doivent parcourir les actifs d'une commune pour se rendre sur leur lieu de travail (0 à 50 km).

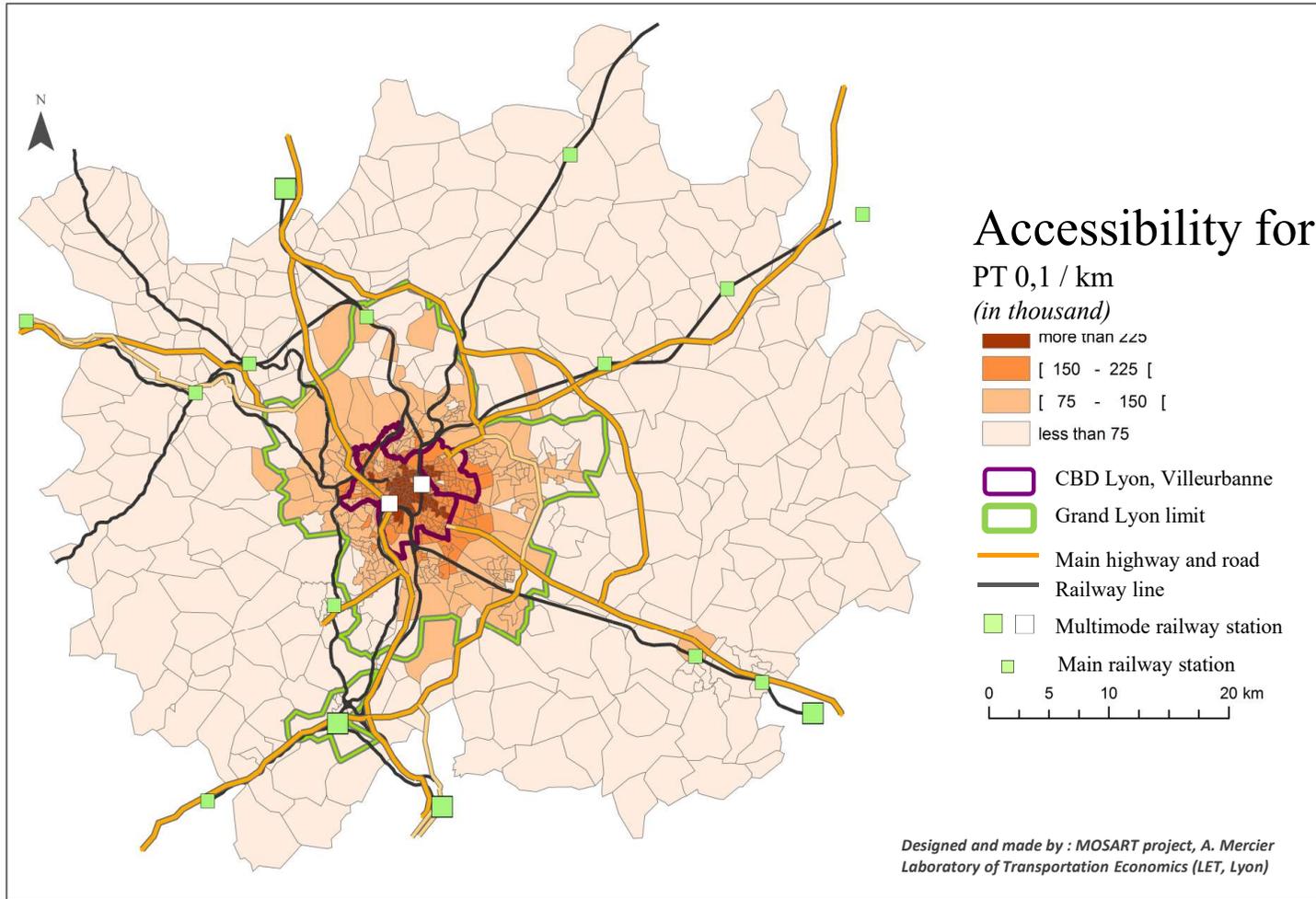
Les arbitrages collectifs

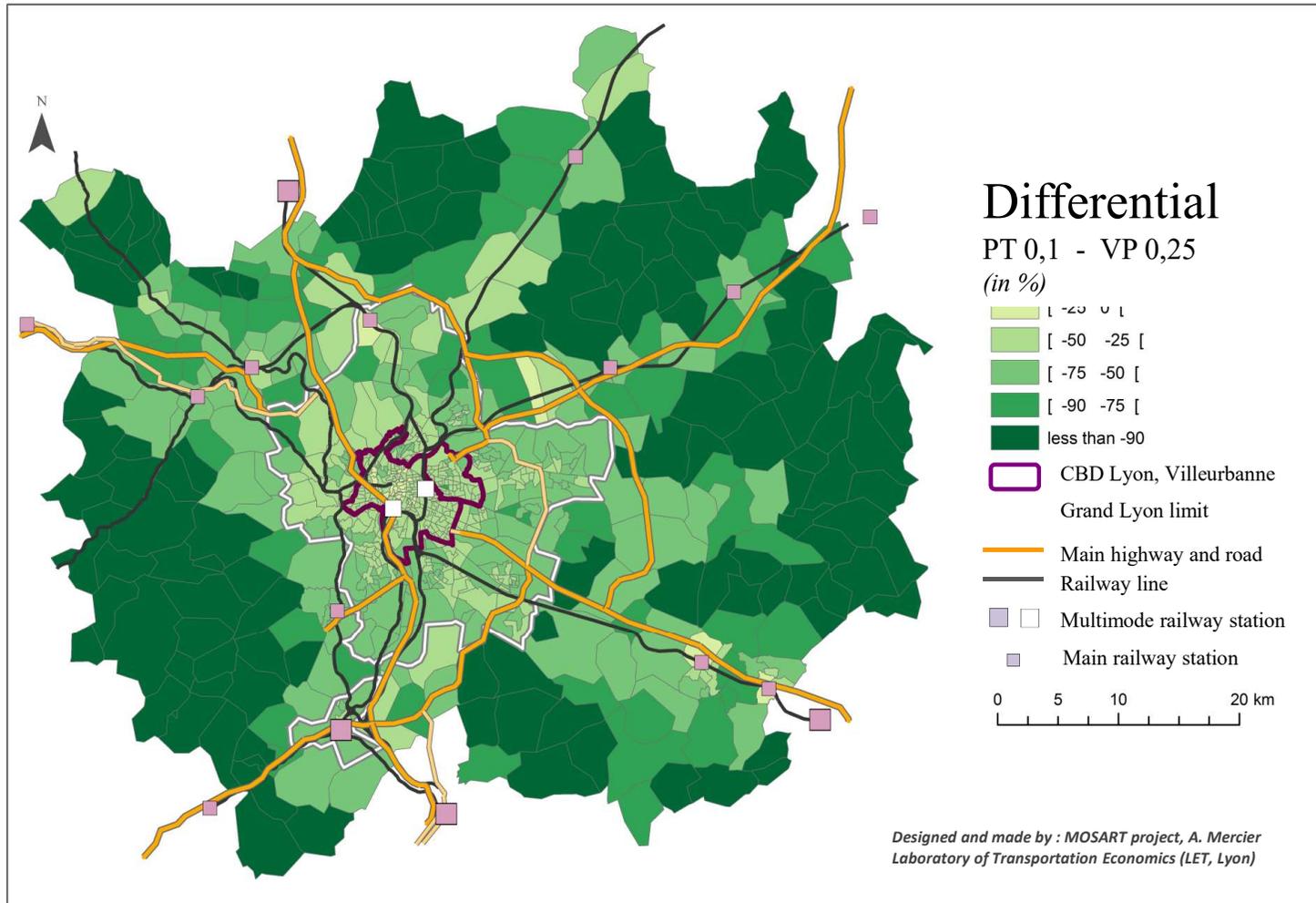
- Pour les collectivités, l'espace est avec l'argent la ressource la plus rare (foncier + infrastructure)
- La saturation des réseaux est donc le problème clé, à résoudre sous contrainte budgétaire
- D'où le choix prioritaire pour les modes de transport qui offrent la meilleure accessibilité
 - Transports collectifs en zone dense
 - Transports individuels en zone peu dense
 - Ou un mix des deux, lequel ?

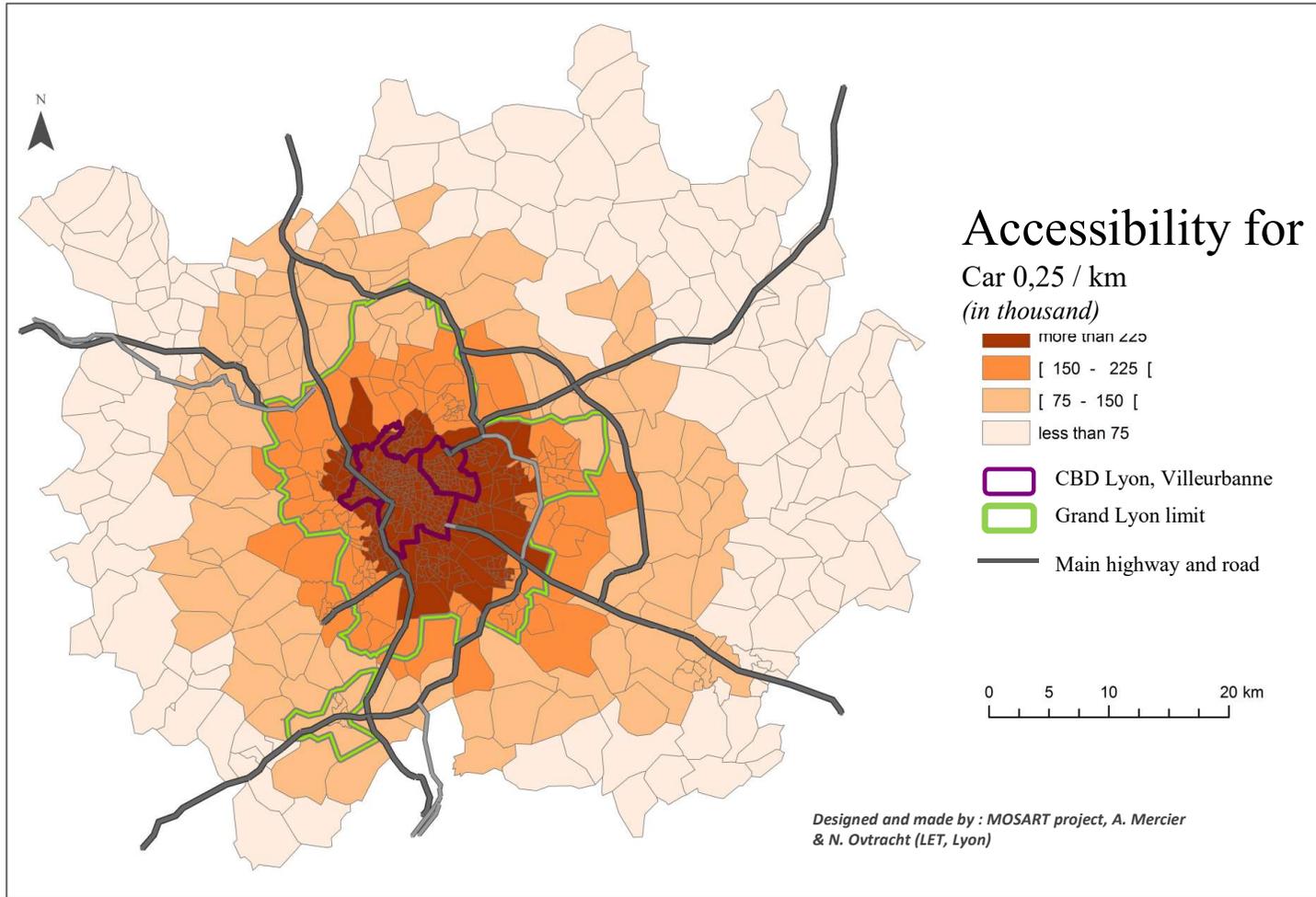
Accessibility difference PT - cars on peak hour

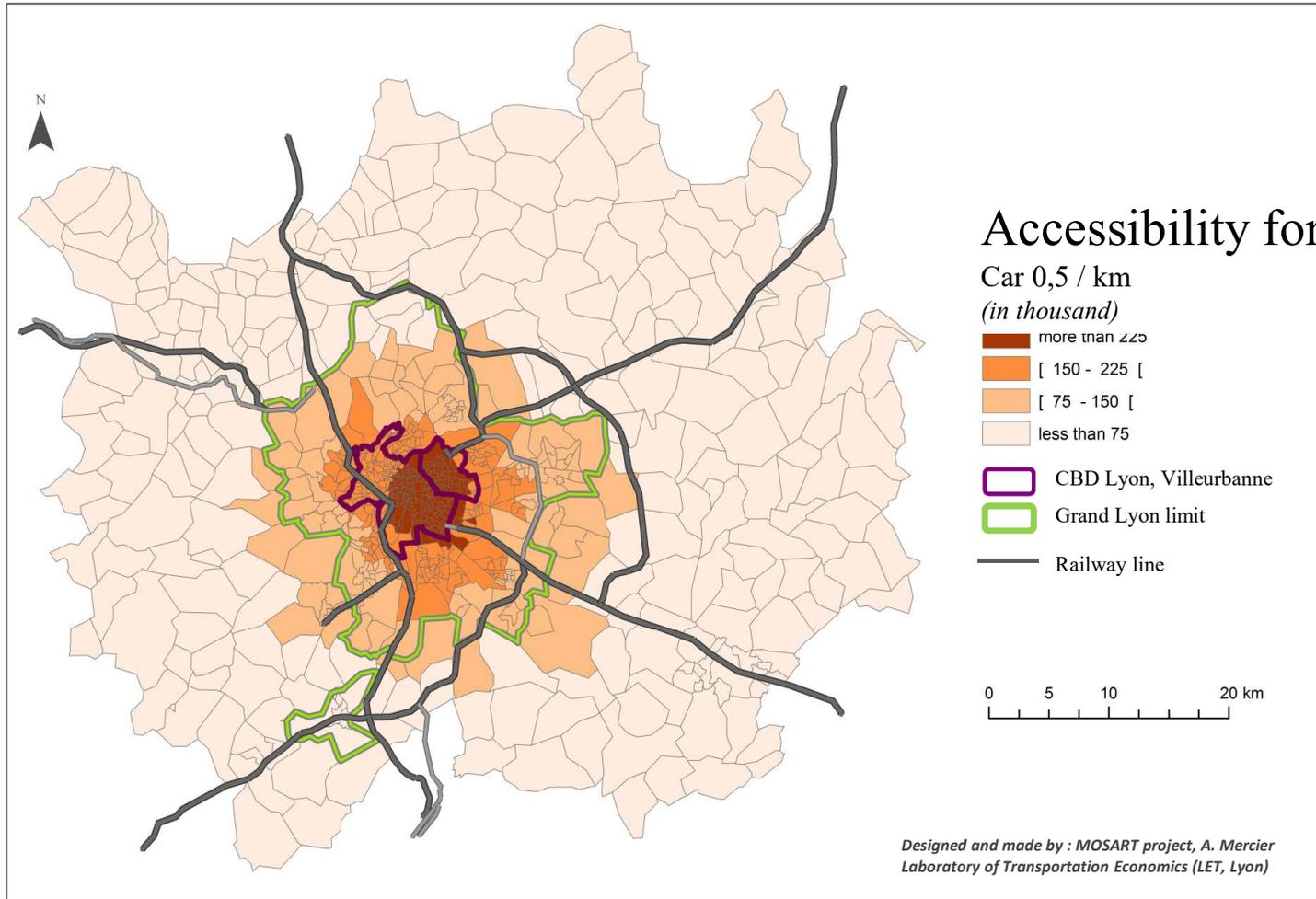


Realisation : N. Ovtracht, V. Thiébaud - UMR LET CNRS









Première séquence

Les dynamiques des territoires observées

Séquence 1 : les dynamiques des territoires observées



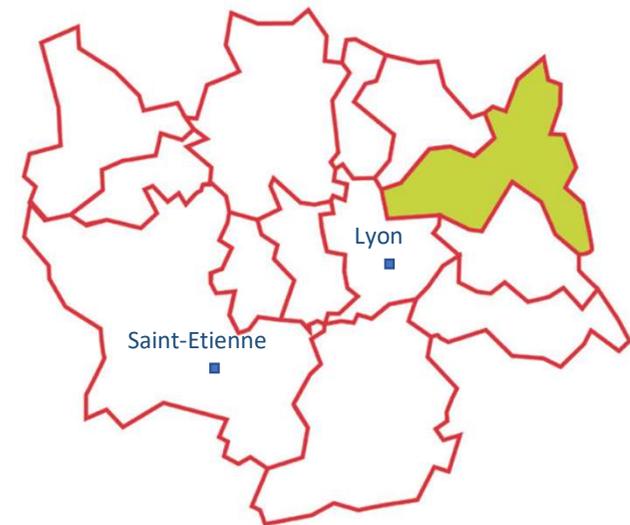
Agence d'urbanisme de l'aire
métropolitaine lyonnaise



Séquence 1.1 : diagnostic

Le territoire Bugey Côtière Plaine de l'Ain au sein de l'aire métropolitaine

Olivier Roussel



- **Les dynamiques à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise :**
phénomènes de métropolisation, de périurbanisation, de polarisation et de ségrégation
- **Les dynamiques territoriales à l'échelle du Bucopa :**
migration domicile/travail, données comparatives ; le développement économique / les facteurs de localisation de l'emploi ; fragilité du modèle de développement (accessibilité des zones d'activités, difficultés à recruter, saturation des axes, vulnérabilité économique des salariés...)

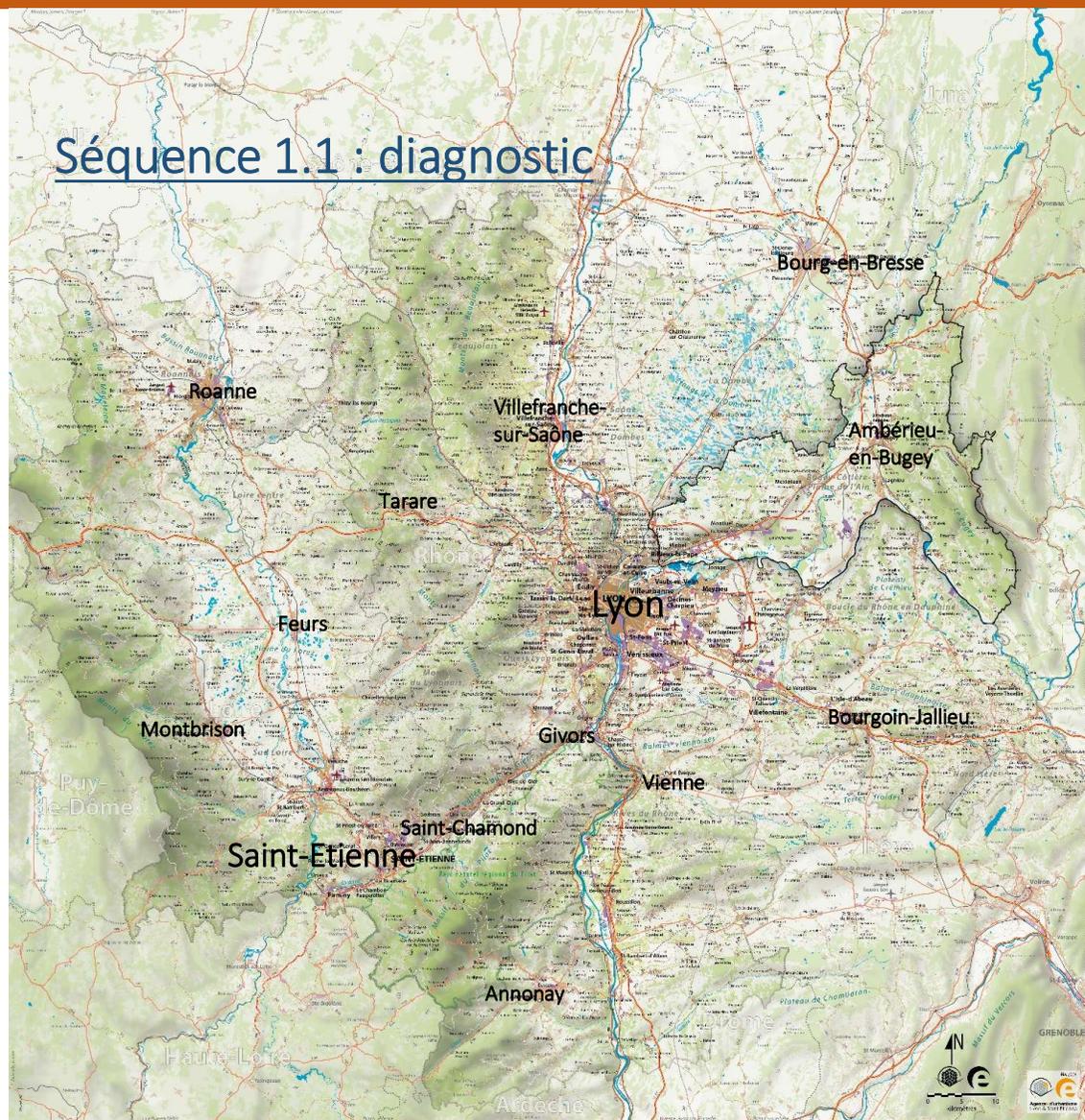
Séquence 1 : les dynamiques des territoires observées



Agence d'Urbanisme de l'aire
métropolitaine lyonnaise



Séquence 1.1 : diagnostic



Le BUCOPA au sein de l'aire métropolitaine

Chiffres clés de l'aire métropolitaine :

- **3,3** millions d'habitants
- **1,4** millions d'emplois
- **2** métropoles
- Système urbain polycentrique
- Démarche inter-Scot rassemblant **13** Scot

Séquence 1 : les dynamiques des territoires observées

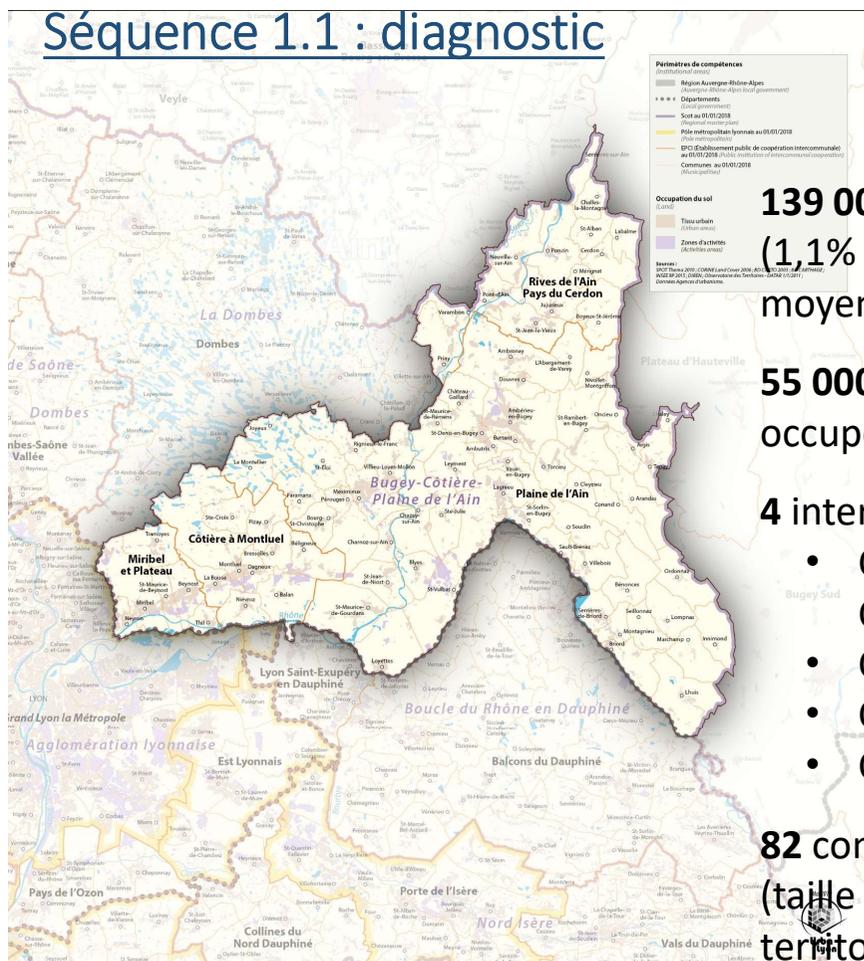


Agence d'Urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise



Le BUCOPA au sein de l'aire métropolitaine

Séquence 1.1 : diagnostic



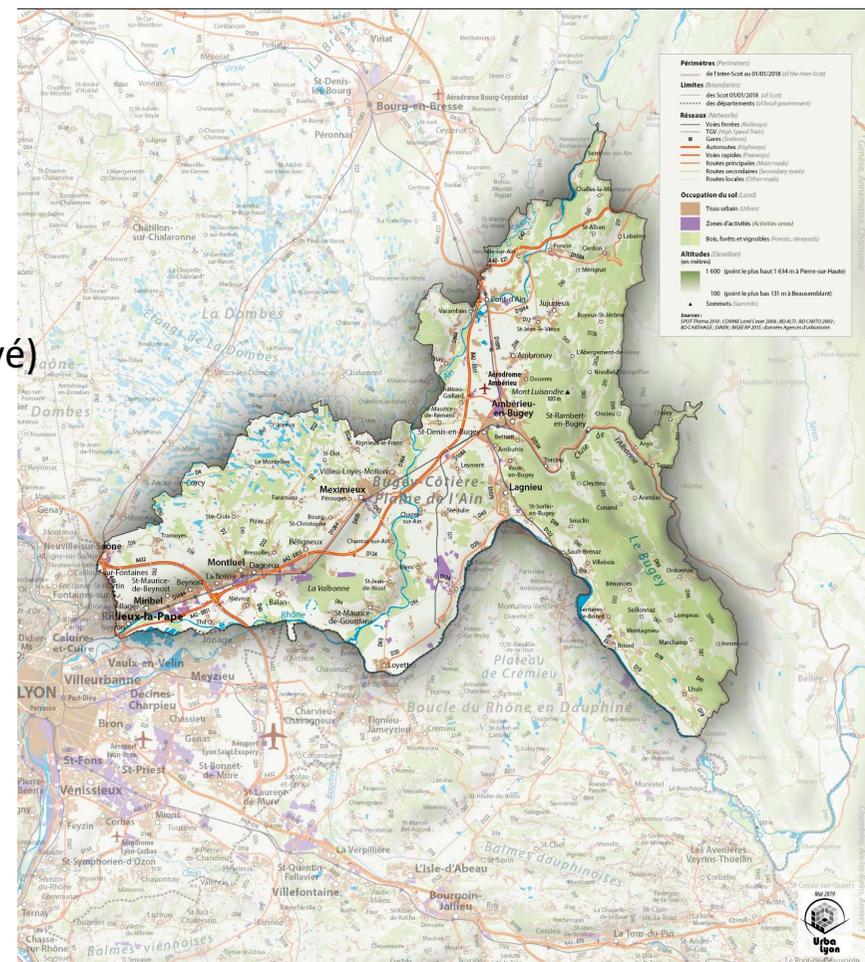
139 000 habitants
(1,1% de croissance annuelle moyenne 2010-2015)

55 000 emplois pour 61 600 actifs occupés
(ratio emplois / actifs élevé)

4 intercommunalités

- CC Rives de l'Ain – Pays de Cerdon
- CC Plaine de l'Ain
- CC de la Côtière à Montluel
- CC de Miribel et du Plateau

82 communes
(taille moyenne pour un territoire de Scot)



Séquence 1 : les dynamiques des territoires observées



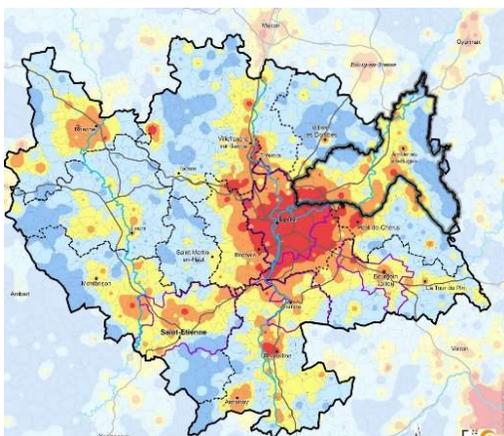
Agence d'Urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise



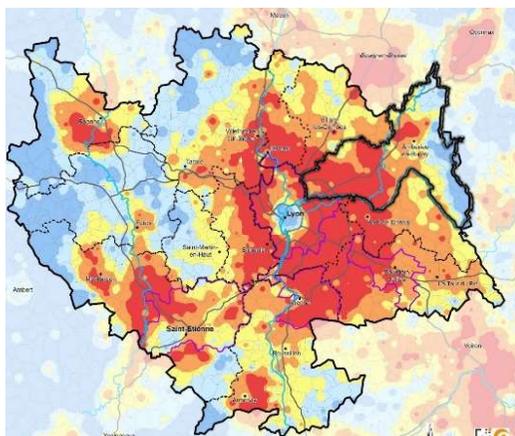
Le « film » de la croissance démographique

Séquence 1.1 : diagnostic

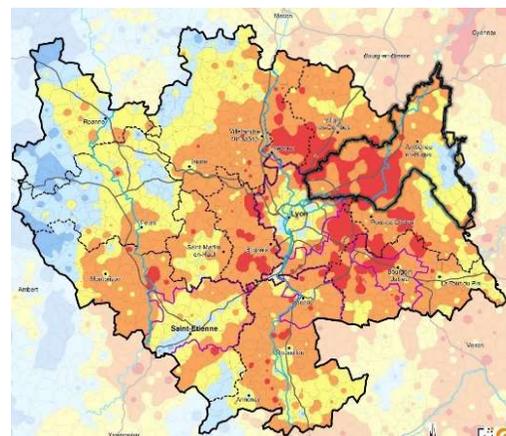
1968-1982



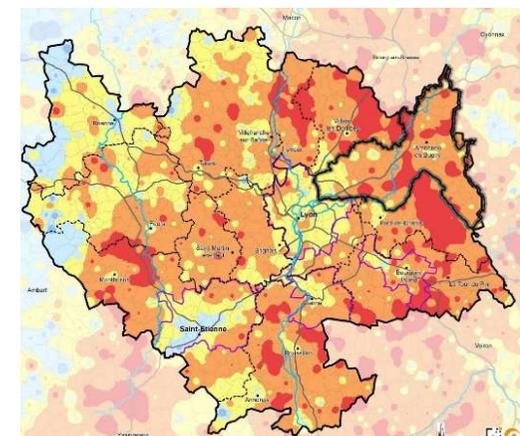
1982-1999



1999-2006



2006-2013



- Le Bucopa représente aujourd'hui **4%** de la population de l'aire métropolitaine lyonnaise
- Croissance annuelle moyenne 2010 / 2015 équivalente à celle de l'aire métropolitaine (10% de la croissance de l'agglomération lyonnaise)
- **+ 26 248 habitants** dans le Bucopa entre 1999 et 2016 soit 6% des nouveaux habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise
- En 2015, la taille moyenne des ménages du Bucopa était de **2,4**
- Près des $\frac{3}{4}$ du parc de logements est constitué de **maisons individuelles**

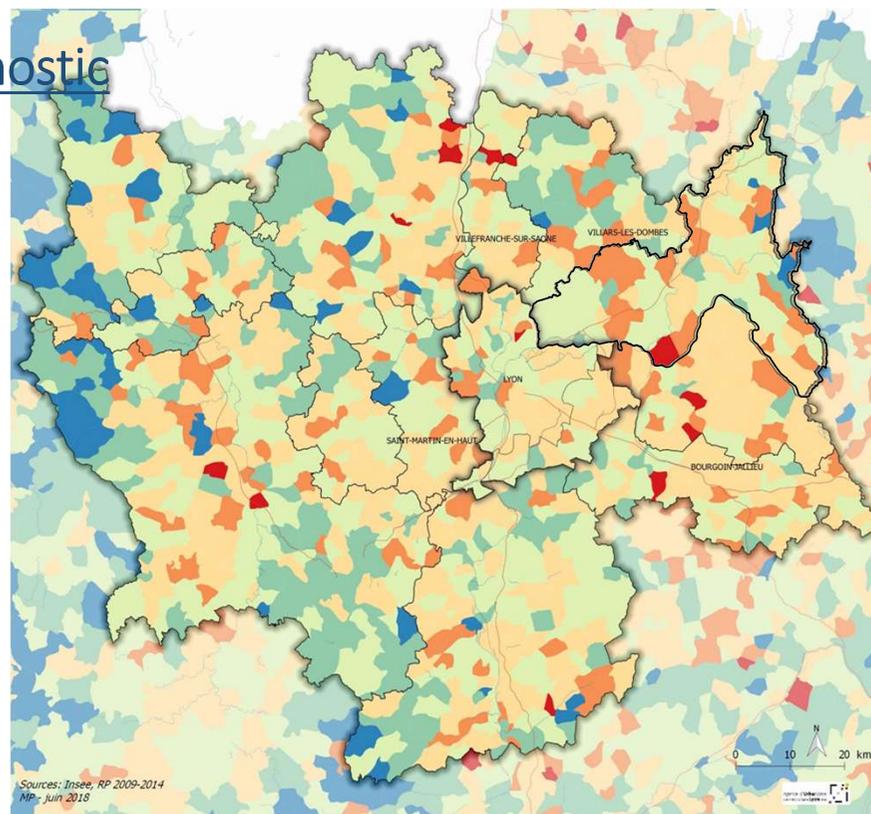
Taux d'évolution annuel moyen de la population



Séquence 1 : les dynamiques des territoires observées

Séquence 1.1 : diagnostic

Zoom
cartographique
sur la dernière
période



1982-1990

Dé-densification des villes-centres et boom pavillonnaire

1990-1999

Déclin des villes et quartiers populaires.
Poursuite de la périurbanisation

1999-2009

« Elles courent elles courent les banlieues »

2009-2014

Périurbanisation généralisée. Campagnes résidentielles

- Une croissance soutenue mais inégalement répartie
- Les dynamiques de diffusion de l'habitat sont plus fortes que celles de concentration

Séquence 1 : les dynamiques des territoires observées



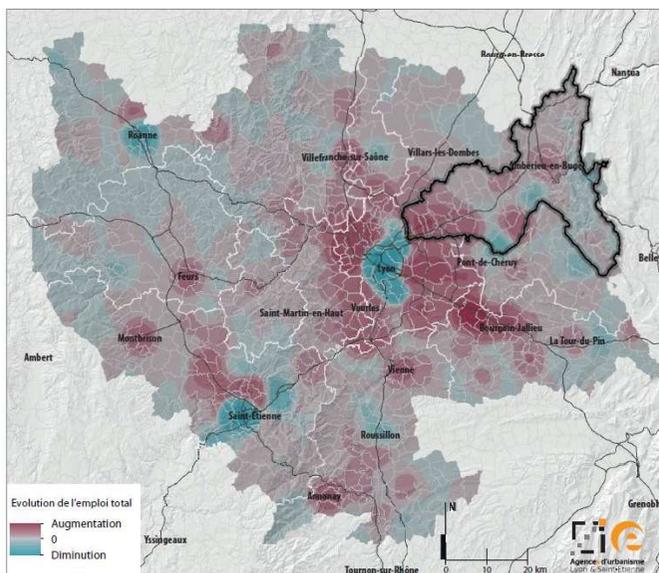
Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise



Séquence 1.1 : diagnostic

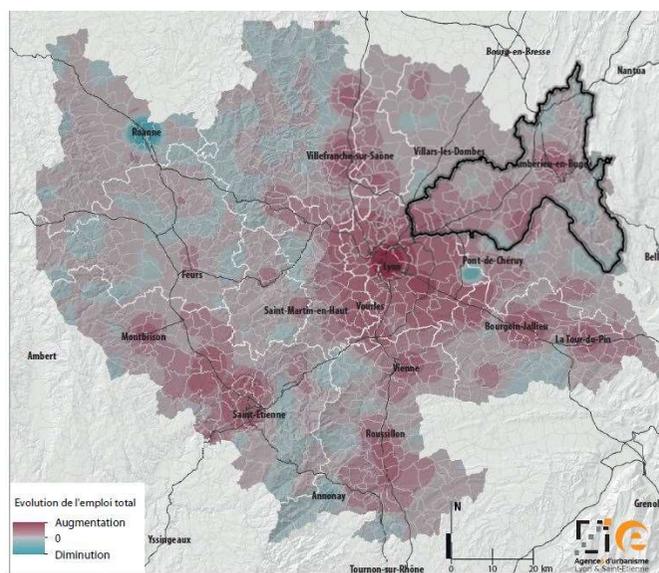
Le « film » de la croissance de l'emploi

1990-1999



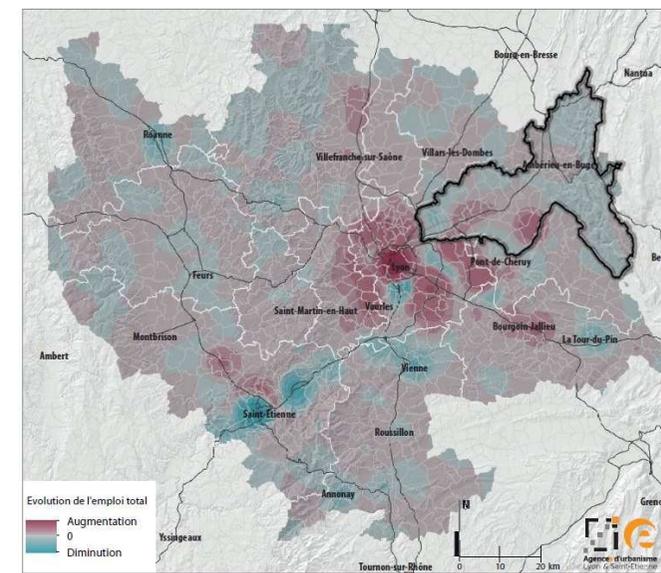
source : INSEE RP - traitements epures

1999-2007



source : INSEE RP - traitements epures

2007-2013



source : INSEE RP - traitements epures

- Le Bucopa représente aussi **4%** des emplois dans l'aire métropolitaine lyonnaise
- Le Bucopa compte, en 2017, **3 537 entreprises** sur son territoire
- Sur la période 2010-2015, le Bucopa connaît une **évolution annuelle de + 435 emplois**

Séquence 1 : les dynamiques des territoires observées



Agence d'Urbanisme de l'aire
métropolitaine lyonnaise



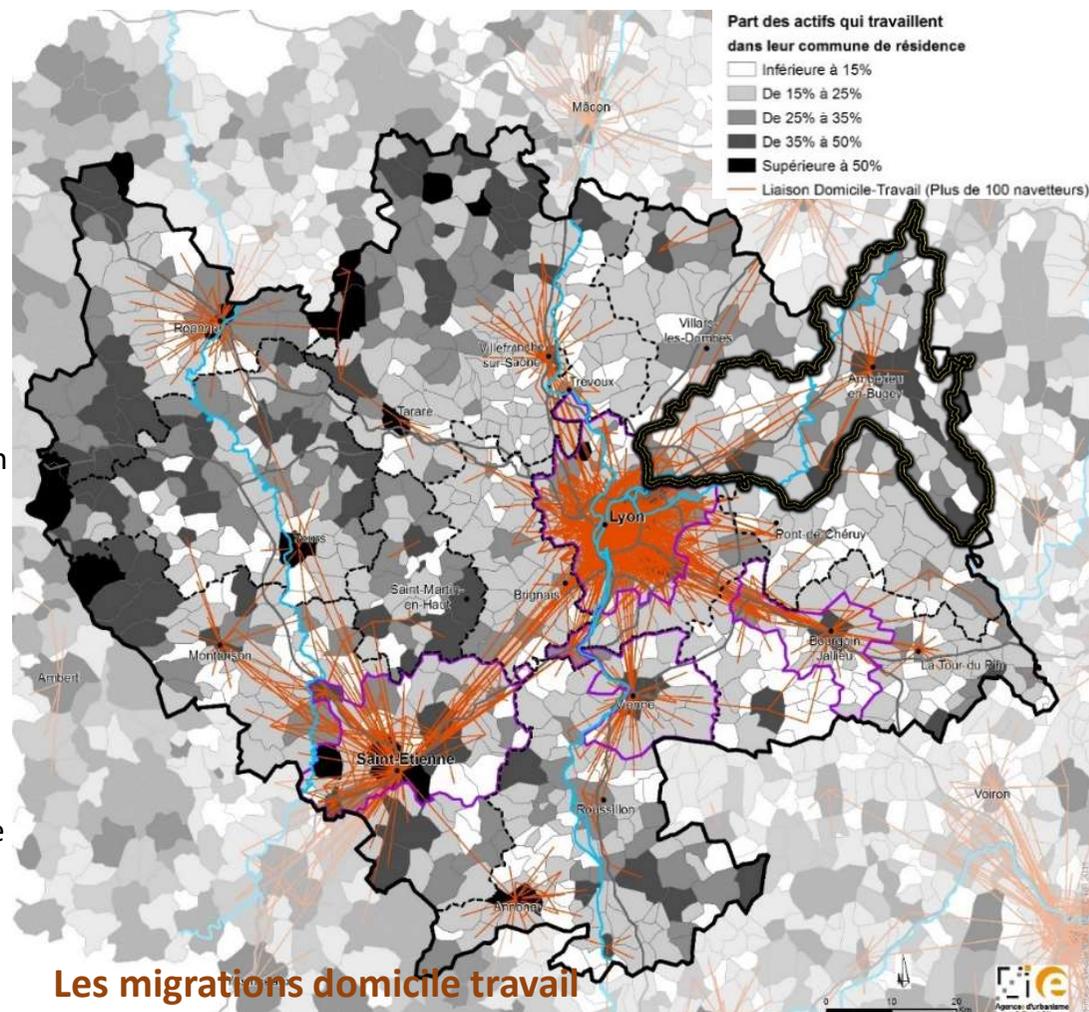
Éléments clés de l'aire métropolitaine lyonnaise :

Séquence 1.1 : diagnostic

- **1,4 millions d'actifs** ayant un travail, génèrent chacun au moins deux déplacements par jour
- **75%** travaillent hors de leur commune de résidence (en hausse)
- En 2014, **14 km** étaient parcourus en moyenne par les actifs de l'aire métropolitaine pour aller travailler (tous modes confondus, hors navetteurs se « déplaçant » dans leur commune de résidence), soit une distance qui s'est allongée de plus de 11% par rapport à 2009 (12,3 km en moyenne)

Éléments clés du Bucopa :

- Parmi les actifs occupés du Bucopa,
59% habitent et travaillent dans le Bucopa
41% travaillent hors du Scot
Près de 8 actifs sur 10 ne travaillent pas dans leur commune de résidence
- **18 437** actifs viennent travailler dans le Bucopa
- seuls **4%** des déplacements quotidiens (actifs ayant un emploi sont réalisés en marche à pied, 9% en transport en commun (28% dans l'agglomération lyonnaise)



Séquence 1 : les dynamiques des territoires observées



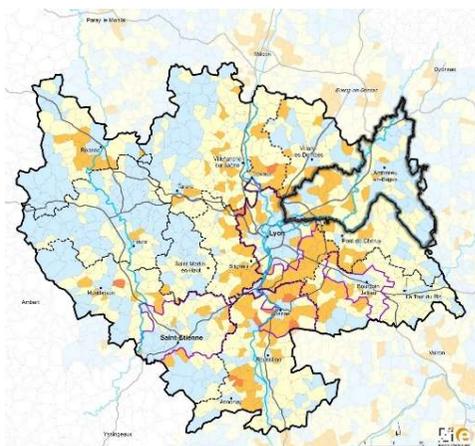
Agence d'Urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise



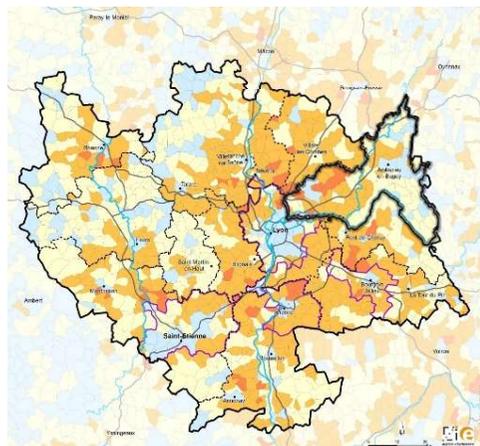
Séquence 1.1 : diagnostic

Le « film » des mobilités : des ménages multi-motorisés

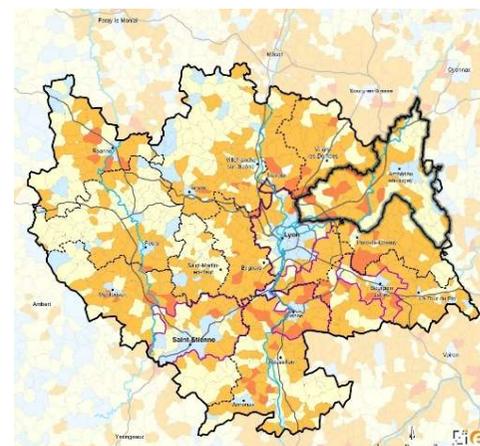
1990



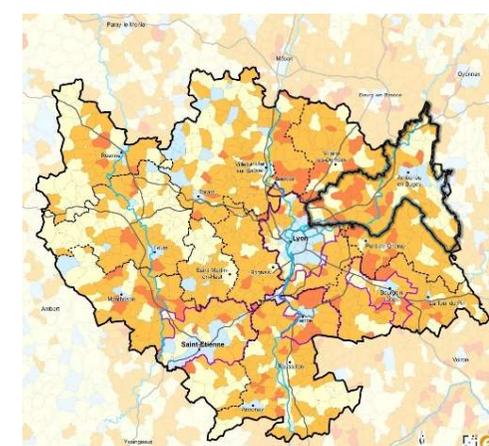
1999



2008



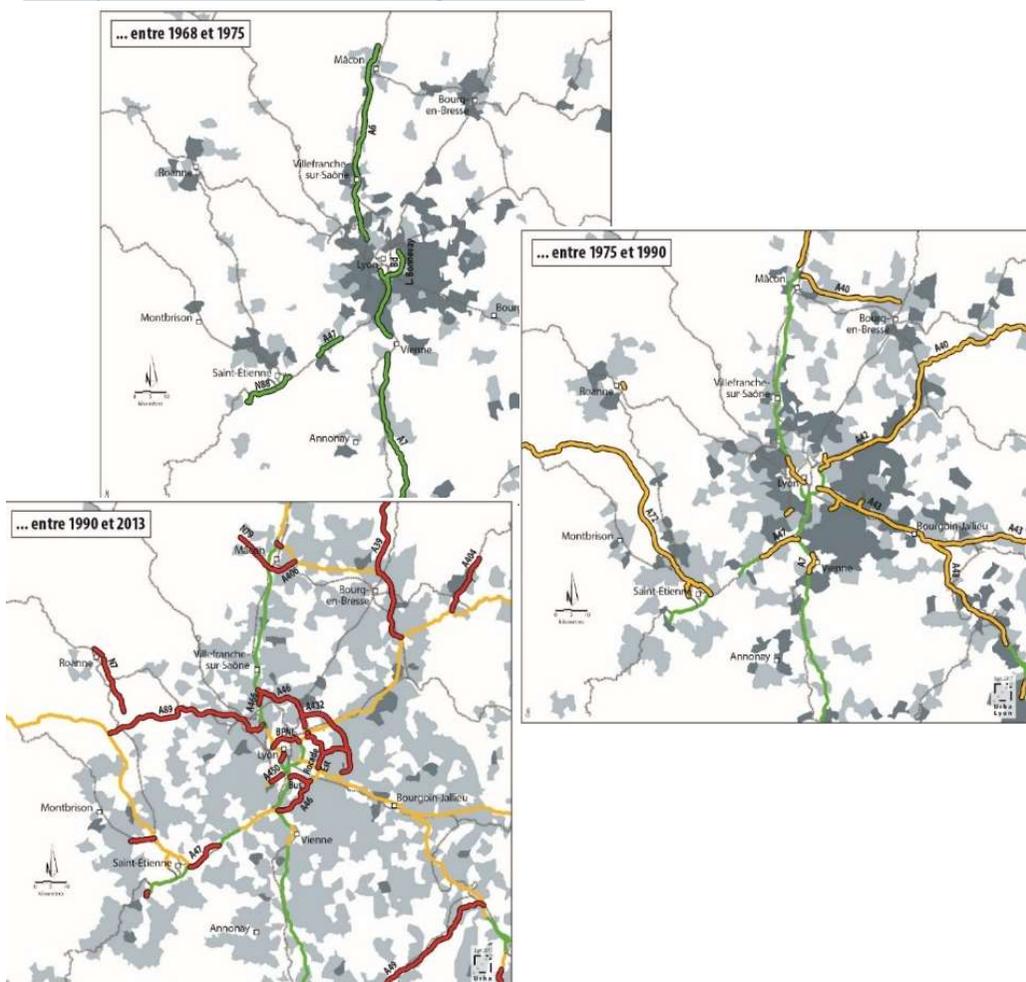
2015



- **80%** des déplacements domicile-travail des habitants du Bucopa se font en voiture ; contre 70% à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise ; Il y a environ **87 000 voitures** dans le Bucopa (*estimation 2015*)
- **50% des ménages** du Bucopa disposent d'au moins deux voitures (*chiffres 2015*). Ces ménages multi-motorisés représentaient seulement 34% de la totalité des ménages en 1990
- Seulement **9% des ménages** du Bucopa ne sont pas motorisés (*chiffres 2015*).



Séquence 1.1 : diagnostic



Toujours plus de voitures

- *Axiome non remis en cause jusqu'à présent : « par la croissance de l'offre, on peut éteindre la demande de transport »*
 - 5 millions de déplacements voitures/ jour,
 - + 80 000 ménages / + 100 000 voitures entre 2009 et 2014
 - Près de 5 milliards € pour les autoroutes ou voies express depuis 1990 (investissements) - UL 2018
 - 84 voitures / 100 n'ont que le conducteur à bord
- Paradoxe de la congestion routière → « fuite en avant » qui résout momentanément l'inflation des déplacements au prix d'un report des populations dans des périphéries plus éloignées où l'immobilier est plus accessible, augmentant ainsi les distances et la dépendance énergétique.
- **Les gains de temps offerts par les infrastructures permettent aux habitants d'avoir accès à des espaces plus éloignés l'espace (conjecture de Zahavi)**

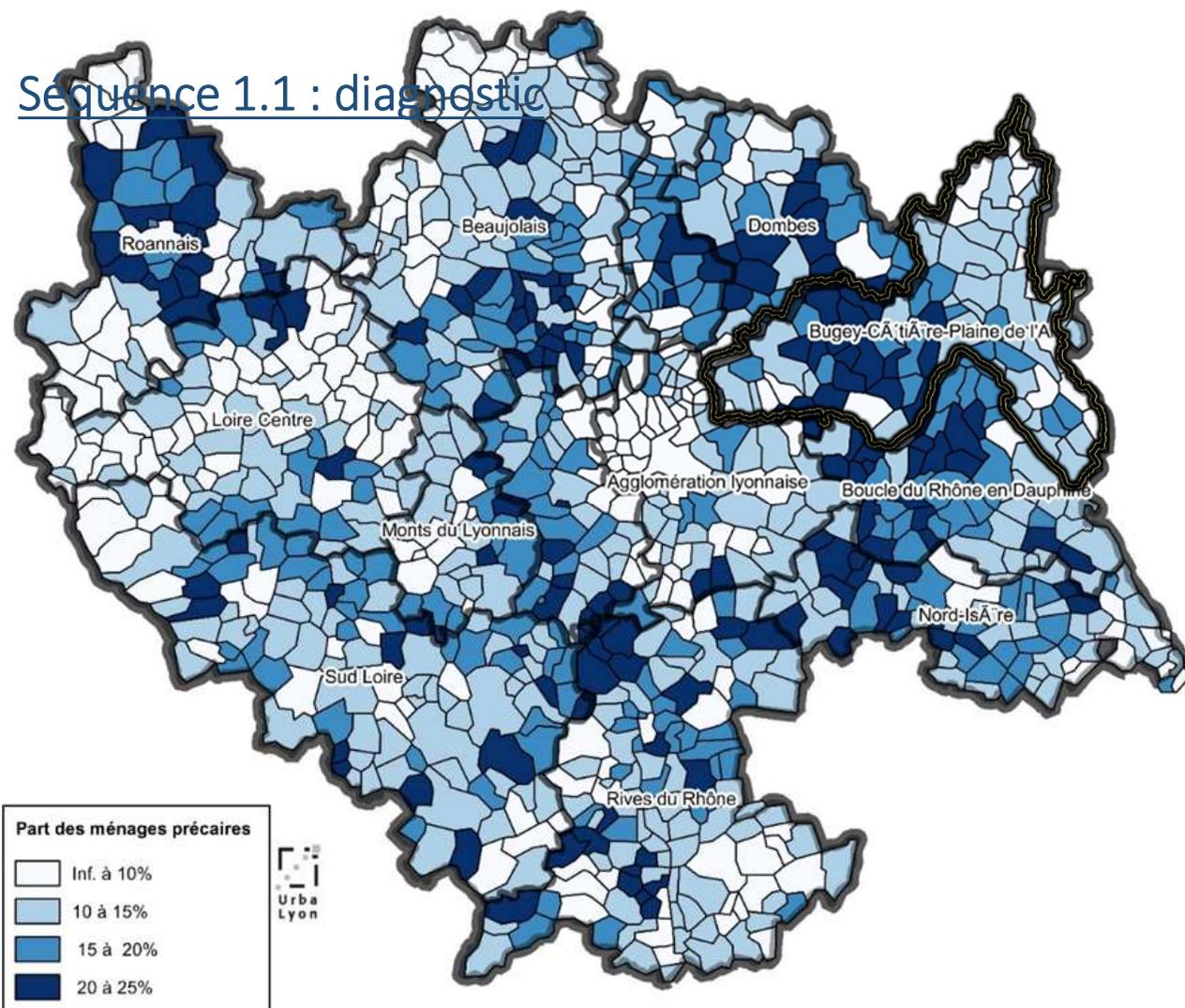
Séquence 1 : les dynamiques des territoires observées



Agence d'Urbanisme de l'aire
métropolitaine lyonnaise



Séquence 1.1 : diagnostic



Un budget voiture qui pèse lourd dans le budget de certains ménages

Les ménages résidant dans les territoires en marge de l'aire urbaine lyonnaise sont les plus précaires

Séquence 1.1 : diagnostic

Interpellations

Yves Crozet

- Mieux comprendre les relations aménagement / mobilité
- Les grandes « figures » : métaphore de la pyramide de sable, paradoxe de la congestion, conjecture de Zahavi

Séquence 1 : les dynamiques des territoires observés



Séquence 1.1 : diagnostic

Réactions et débats

Séquence 1 : les dynamiques des territoires observées



Séquence 1.2 : projet



**Retour commenté
sur les objectifs du Scot
en termes de mobilité**

Olivier Roussel

Séquence 1 : les dynamiques des territoires observées



Agence d'Urbanisme de l'aire
métropolitaine lyonnaise



Séquence 1.2 : projet

Le Scot BUCOPA porte quatre
grands objectifs :

- Renforcer le rôle des **gares** et celui des transports en commun (séquence périurbaine)
- Fiabiliser les **itinéraires routiers** (échangeur Leyment, déviation Echets, Loyettes, A48)
- Promouvoir les **modes de déplacements alternatifs à la voiture** : covoiturage et vélo notamment
- Organiser les mobilités à l'échelle des espaces de vie pour une « **ville des proximités** »

Depuis la ville jusqu'à la montagne ... le Scot BUCOPA condense toutes les problématiques de l'aménagement



Séquence 1.2 : projet

Le détail des orientations du Scot (urbanisme)

- Rapprocher lieu de travail / lieu de vie
- Relever le niveau de densité bâtie
- diversification des fonctions urbaines (résidentielles, activités, commerces) et intensification du développement (compacité urbaine, espaces publics attractifs)
- Intégrer la gare dans son environnement
- Sécuriser les itinéraires cyclables et pacifier les déplacements motorisés
- Mettre en place des zones de limitation de vitesse (opérations nouvelles)
- Les quartiers des gares TER et les communes où elles se trouvent → lieux privilégiés d'un développement résidentiel et économique.
- limiter le recours à l'automobile dans les déplacements quotidiens (espaces denses)
- Réduire ou supprimer – lorsque la desserte TC est suffisante – les obligations en matière de réalisation d'aires de stationnement

Séquence 1.2 : projet

Le détail des orientations du Scot (mobilités)

- **Optimisation des mobilités à l'échelle des bassins de vie / Interconnexion entre les modes**
- **Chemins doux et sécurisés vers et depuis les équipements et les centres anciens**
- **Définition de plans de déplacement piétons et vélos à l'échelle des bourgs et des villes**
- **Des emplacements réservés pour conforter l'infrastructure ferroviaire**
- **Faciliter l'accès aux gares du territoire : voies dédiées + espaces de stationnement**
- **Améliorer la performance des transports collectifs + renforcement du covoiturage + meilleur partage de la voirie**
- **Itinéraires modes doux sécurisés et continus (reliant les gares)**
- **Franchissement du Rhône entre Loyettes et Lagnieu + traversée des Echets + nouvel échangeur A42 au niveau de Leyment (suite des études acceptée par l'Etat)**
- **Energies nouvelles / électrification de la mobilité**

Séquence 1 : les dynamiques des territoires observées



Agence d'Urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise



Séquence 1.2 : projet

Politique des transports et de la mobilité

les bourgs et les villes principales : renforcer la proximité par des itinéraires modes doux

les principaux pôles d'emploi du BUCOPA

points d'arrêts tête de réseau : Ambérieu

autres points d'arrêt : structurant et de proximité

Le développement de l'intermodalité

organiser le rabattement TC efficace sur les pôles de transport du BUCOPA

promouvoir une mobilité alternative dans les espaces de montagne : covoiturage, autopartage, TAD, ...

à proximité des pôles gare : parking relai, garage vélo, circulations douces sécurisées

Les projets d'infrastructures

prévoir la réalisation de la voie de dépassement sur la ligne Ambérieu Lyon

prévoir la réalisation du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise CFAL

renforcer l'usage de la ligne ferroviaire du PIPA

étudier l'utilisation de la ligne Lagnieu - Ambérieu par un TCSP

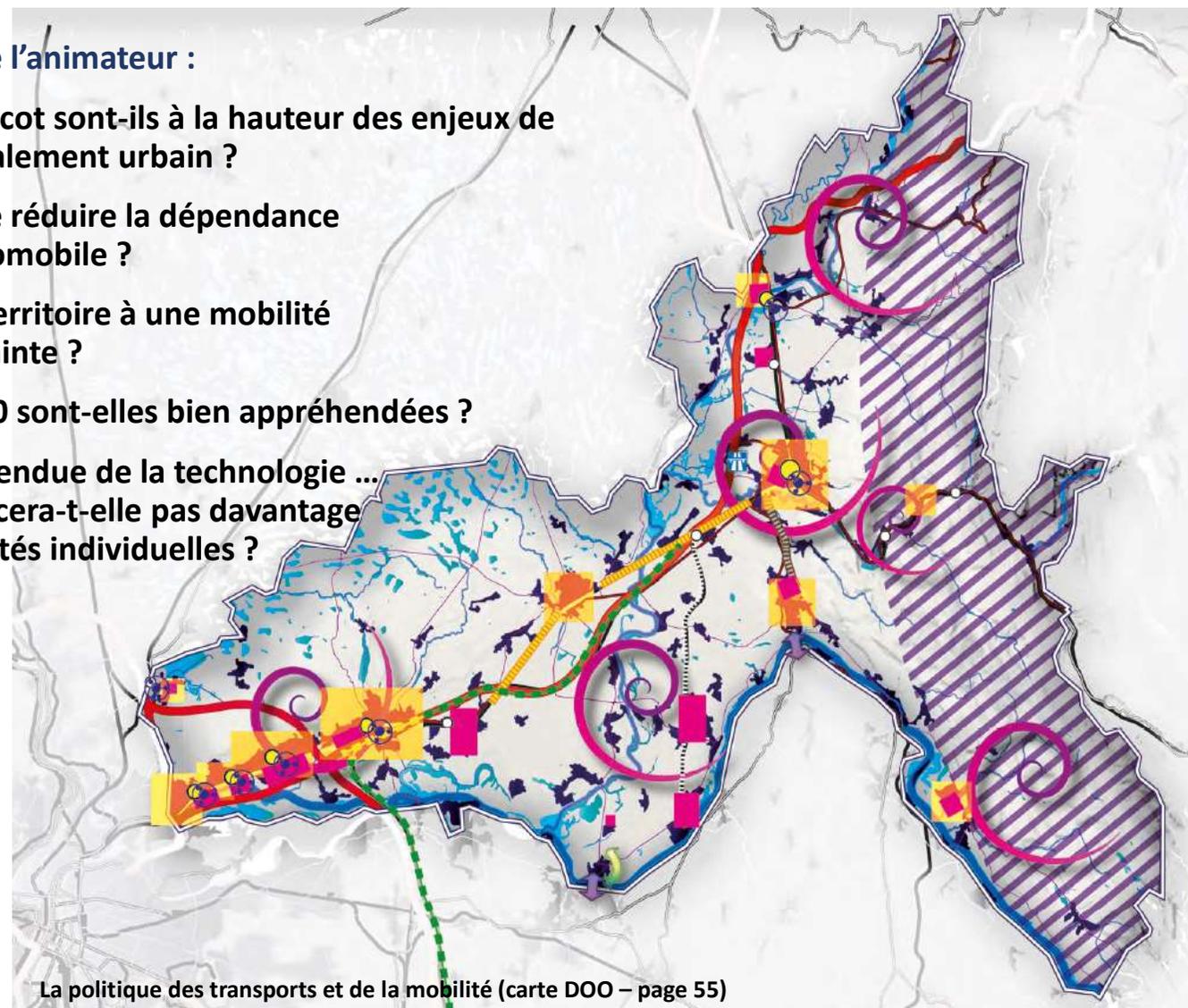
enjeu de franchissement du Rhône

itinéraire bis autour de Loyettes

envisager la réalisation d'un nouvel embranchement autoroutier aux alentours d'Ambérieu

Le regard critique de l'animateur :

- Les objectifs du Scot sont-ils à la hauteur des enjeux de limitation de l'étalement urbain ?
- Permettent-ils de réduire la dépendance à la mobilité automobile ?
- Préparent-ils le territoire à une mobilité davantage contrainte ?
- Les ruptures 2030 sont-elles bien appréhendées ?
- Beaucoup est attendu de la technologie ...
... mais ne renforcera-t-elle pas davantage encore les mobilités individuelles ?



La politique des transports et de la mobilité (carte DOO – page 55)

Séquence 1.2 : projet

Interpellations

Yves Crozet

- Regard critique sur les axes mobilité / transport du projet de territoire
- Quelles solutions pour les points névralgiques (nœud des îles...) ?
- Quelles marges de manœuvre pour ce qui concernent les déplacements pendulaires ?

Séquence 1.2 : projet

Témoignage

Daniel Fabre
Maire d'Ambérieu-en-Bugey

- Faire vivre une polarité urbaine au jour le jour : avancées et difficultés
- Politique de l'habitat et de développement économique à Ambérieu-en-Bugey
- Diversification des modes de transport, développement du quartier gare

Séquence 1.2 : projet

Réactions et débats

Deuxième séquence

Les politiques de mobilité
à l'épreuve des enjeux identifiés



Séquence 2.1 : mobilités locales

La gestion des politiques de mobilité et de transport

Olivier Roussel

- Offre de services et demande de mobilité : quelques chiffres
- Les différentes échelles de gestion des transports
- Les scènes de dialogue



Séquence 2 : les politiques de mobilité à l'épreuve des enjeux identifiés



Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise

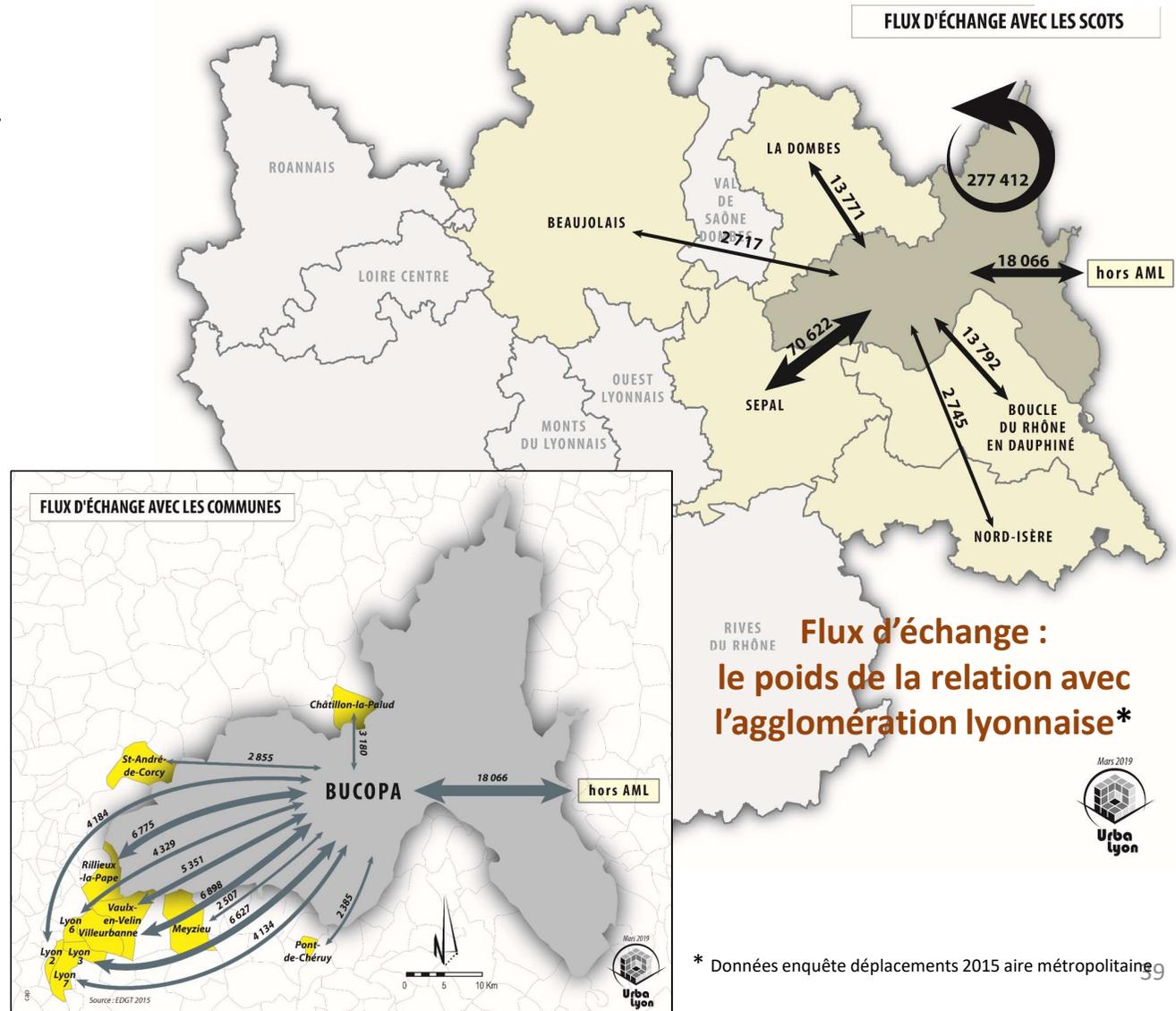


Séquence 2.1 : mobilités locales

- Plus de **400 000** déplacements quotidiens
- Près de **280 000** déplacements internes au territoire
- Plus de **70 000** déplacements ont pour origine ou pour destination l'agglomération lyonnaise (Scot)
- Les **flux pendulaires** dominants ont pour destination principale les arrondissements centraux de Lyon, Villeurbanne et les communes de la couronne est lyonnaise (Rillieux-la-Pape, Vaulx-en-Velin, Meyzieu)

Les **déplacements liés au travail**, même minoritaires, restent **structurants** :

- ¼ des déplacements quotidiens ...
- ... un tiers des temps passés ...
- ... la ½ des distances parcourues



* Données enquête déplacements 2015 aire métropolitaine

Séquence 2 : les politiques de mobilité à l'épreuve des enjeux identifiés



Séquence 2.1 : mobilités locales

Trois grands pôles de rabattement (Ambérieu-en-Bugey, Montluel et Meximieux-Pérouges) bien repérés dans la planification inter-Scot et régionale ... dont un grand pôle d'échange, **Ambérieu-en-Bugey** :

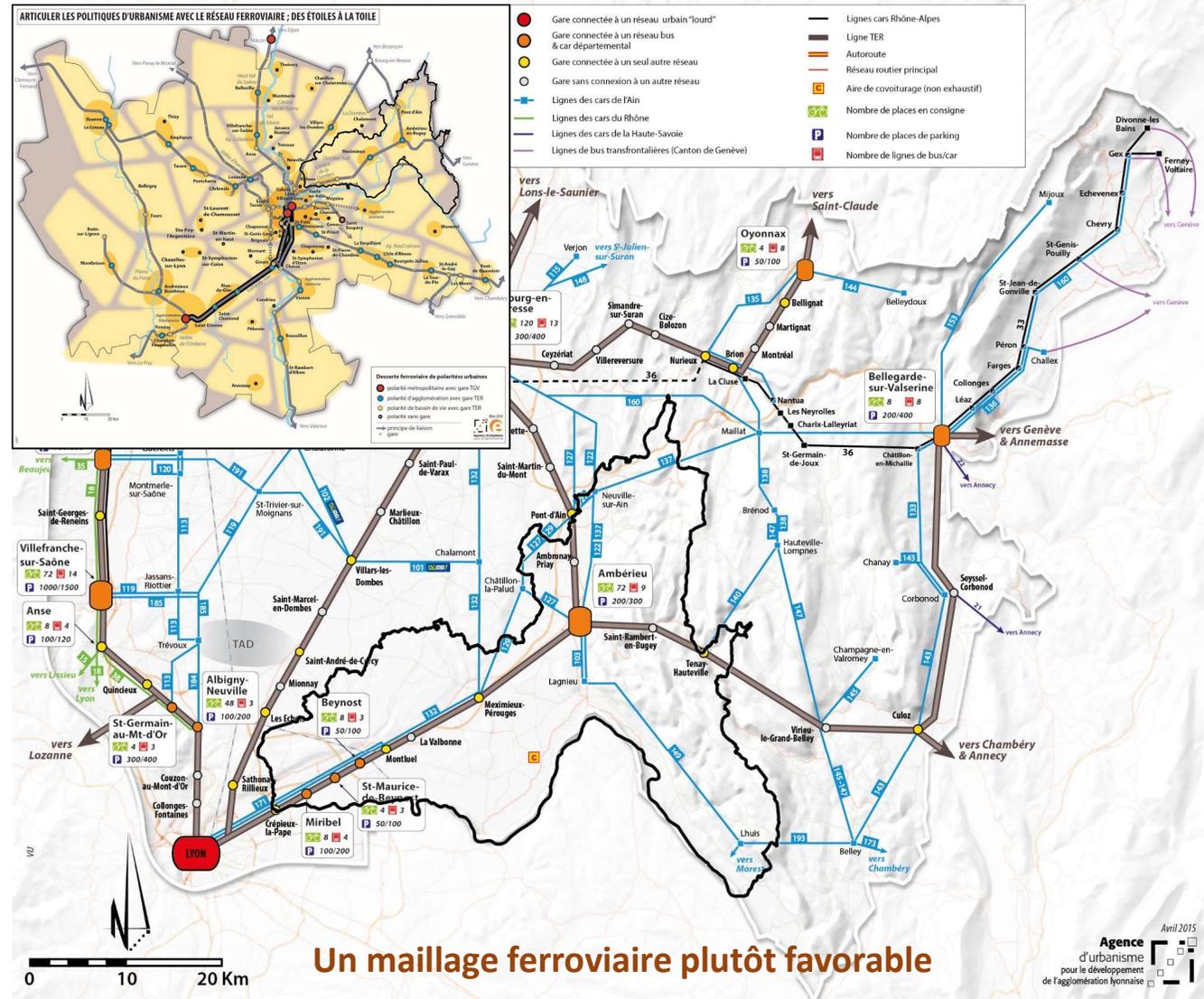
- Interconnexion avec 10 lignes bus et autocars
- Connecté à un réseau urbain
- Plus de 70 places de vélos en consigne
- 550 places de parking

10 gares de proximité

Près de **2 000 places de stationnement** aménagées en gare (les 2/3 dans les trois pôles de rabattement)

5 gares connectées à un réseau bus local (Colibri ou Tam)

Huit lignes interurbaines principales (Cars de l'Ain, bus réseau Oûra)



Séquence 2 : les politiques de mobilité à l'épreuve des enjeux identifiés



Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise

BUCOPA

Séquence 2.1 : mobilités locales

Plusieurs autorités organisatrices :

La Région Auvergne Rhône-Alpes pour les autocars interurbains et les TER

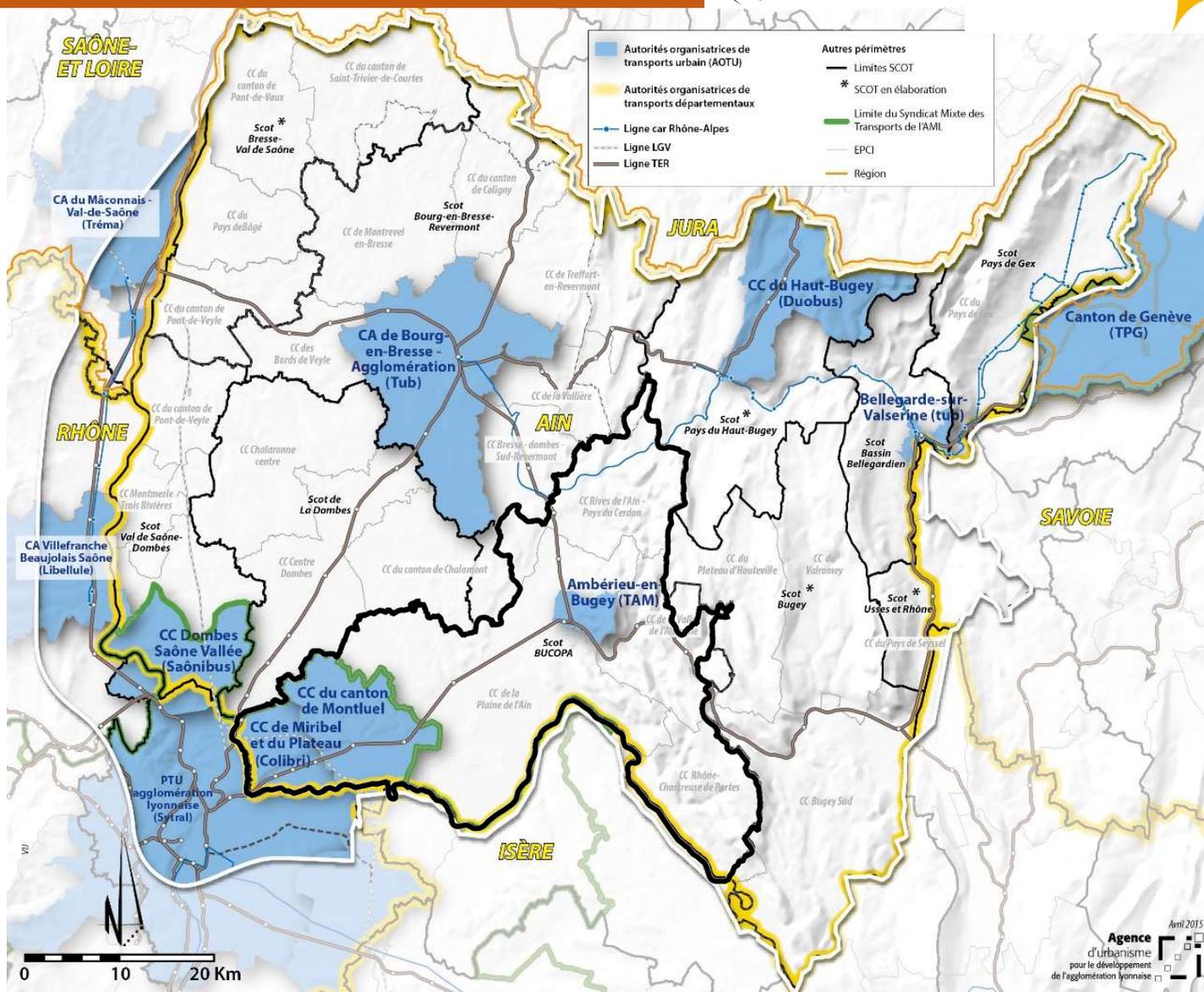
Le Département de l'Ain pour le transport non urbain

La CC de Miribel et du Plateau et la Ville d'Ambérieu-en-Bugey (= PTU)

Des scènes et outils de « gouvernance » à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise, notamment :

Le SMT pour l'AML : créé en 2012 pour rendre les déplacements intermodaux plus faciles et plus attractifs, tous motifs confondus, en dépassant la complexité institutionnelle des transports

L'inter-Scot : créé en 2004 pour assurer la cohérence des orientations fondamentales des différents Scot (couvre 13 Scot)



Séquence 2 : les politiques de mobilité à l'épreuve des enjeux identifiés



Agence d'Urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise



Séquence 2.1 : mobilités locales

TMJA de l'ordre de 60 000 véhicules / j. (Montluel) et de 35 000 véhicules / j. (plaine de l'Ain) dont 6 000 PL

80 000 v./j. sur la Rode est dont 15 000 PL (17 000 sur l'A432 dont 2500 PL)

Taux de progression 2010/2015 plus élevés (+9,6% à Montluel) que la croissance démographique (+ 4,5 % AML / +5,7% BUCOPA)

Tronçon le plus chargé et congestion-né à proximité dans l'agglomération lyonnaise (« nœud des îles »)

La **congestion** : un problème de transport qui révèle une question d'urbanisme

Les **péages** ont un effet significatifs sur les niveau de trafic

La congestion et le péage « **facteurs d'équilibre** »

Trafic moyen journalier annuel en 2015 (ou 2013) en nombre de véhicules (véhicules légers et poids lourds)

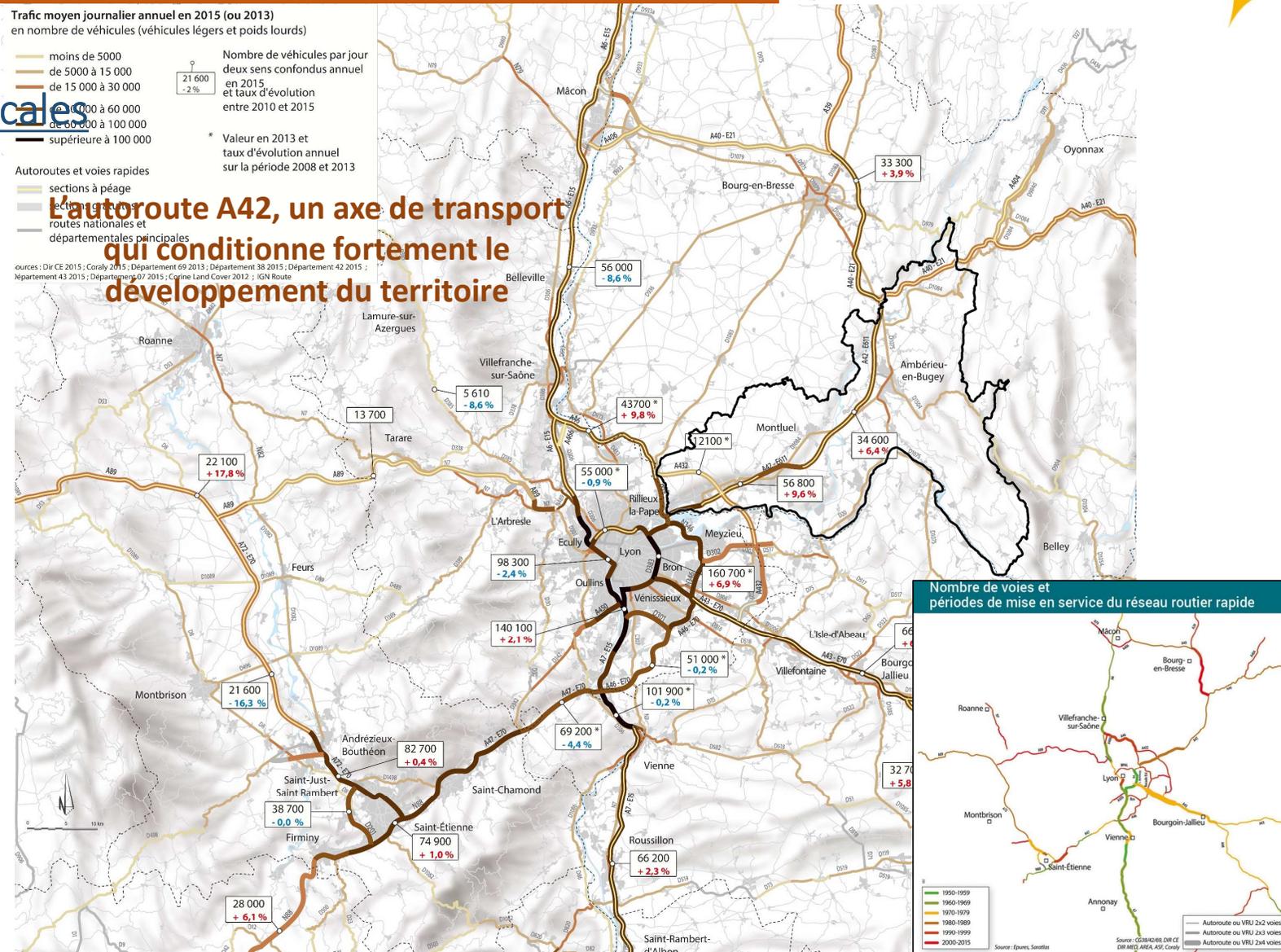


Nombre de véhicules par jour deux sens confondus annuel en 2015 et taux d'évolution entre 2010 et 2015

* Valeur en 2013 et taux d'évolution annuel sur la période 2008 et 2013

Autoroutes et voies rapides
sections à péage
sections à libre accès
routes nationales et départementales principales

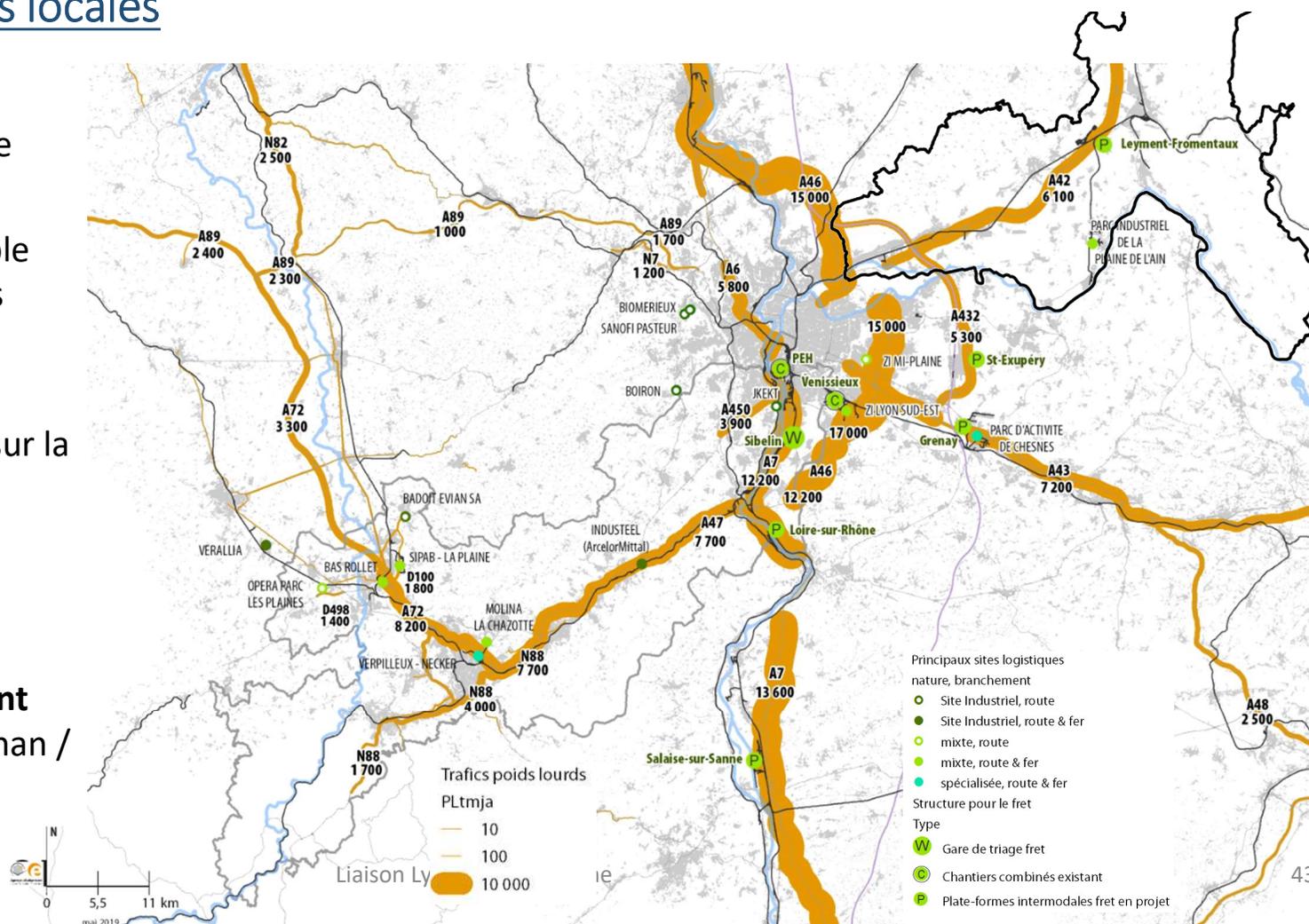
sources : Dir CE 2015 ; Coraly 2015 ; Département 69 2013 ; Département 38 2015 ; Département 42 2015 ; Département 43 2015 ; Département 07 2015 ; Corine Land Cover 2012 ; IGN Route



Séquence 2.1 : mobilités locales

Un trafic poids lourds qui ne cesse de croître

- Des **trafics poids lourds** considérables sur le grand axe nord / sud
- Le trafic de transit très sensible aux itinéraires les plus directs et/ou gratuits
- Plus de **15 000 poids lourds** transitent quotidiennement sur la Rodee est
- Une **tendance qui s'accroît** (élargissement A46, implantations logistiques)
- Le **report modal est balbutiant** (autoroute ferroviaire Perpignan / Luxembourg = 110 PL)



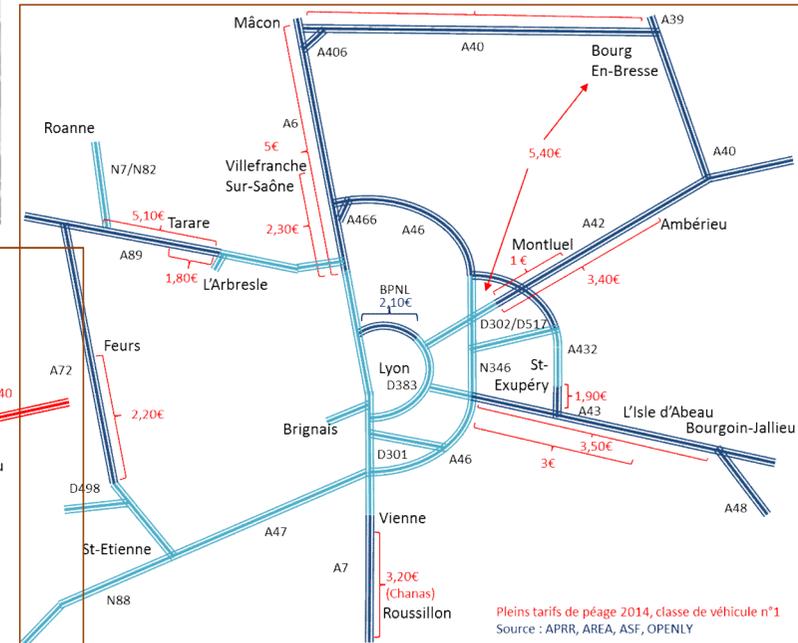
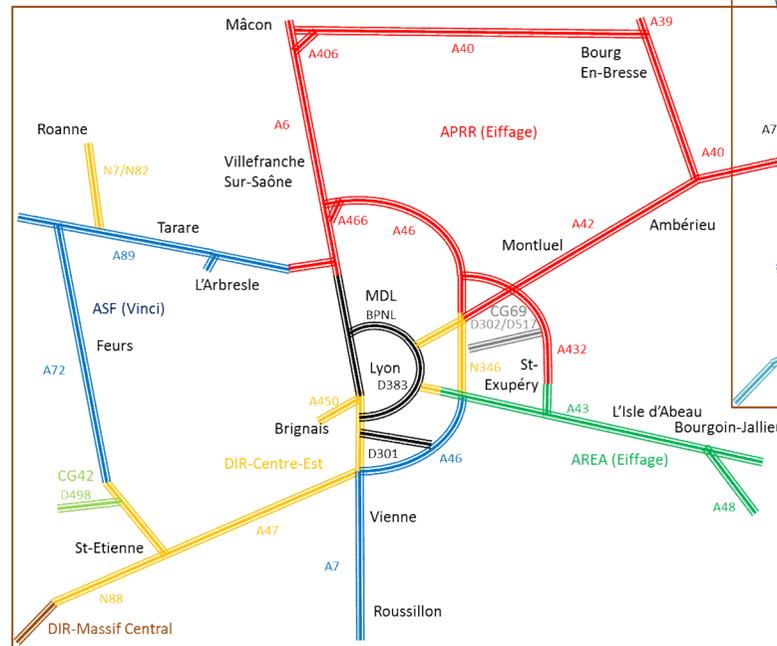
Séquence 2.1 : mobilités locales



Un réseau autoroutier unique, des gestions et des tarifs différenciés

Ces vingt dernières années, on observe :

- Des **augmentations de débit** (élargissements à 2x3 ou 2x4 voies) uniquement sur les sections concédées (A46 nord, A42, A43)
- La **création d'échangeurs locaux** (A6, A42, A43, A46) sur des axes dont les débouchés sont congestionnés
- Des nouveaux **barreaux radiaux gratuits** dont les débouchés sont congestionnés (RD 302)
- **Presqu'aucune amélioration significatives des nœuds déjà problématiques** (les Îles, Pierre-Bénite, Manissieux, Ternay-Givors)



Séquence 2.1 : mobilités locales

Interpellations

Yves Crozet

- Quelles sont les bonnes échelles de gouvernance des mobilités ?
- Quelles coordinations possibles des acteurs ?
- Quels leviers d'action possibles : zones peu denses, initiatives privées, espaces publics, mobilités douces, coordination des services, règles tarifaires, taxation, congestion

Séquence 2.1 : mobilités locales

Témoignage

Pascal Protière

Président de la communauté de communes et Miribel et du Plateau

- Organiser un réseau de transport collectif à l'échelle d'une intercommunalité
- Liens tissés avec la Métropole de Lyon et les territoires de l'Ain
- Bilan / réussites / limites

Séquence 2.1 : mobilités locales

Réactions et débats

Séquence 2.2 : politiques globales de transport

Les projets d'infrastructures

Olivier Roussel

- La politique de l'Etat depuis les années 1970 : des cycles marqués
- Aujourd'hui : vers une réorientation des investissements sur les infrastructures existantes (optimisation versus création)
- Les grandes infrastructures inscrites dans les Directives et Schémas
Conséquences pour l'aire métropolitaine

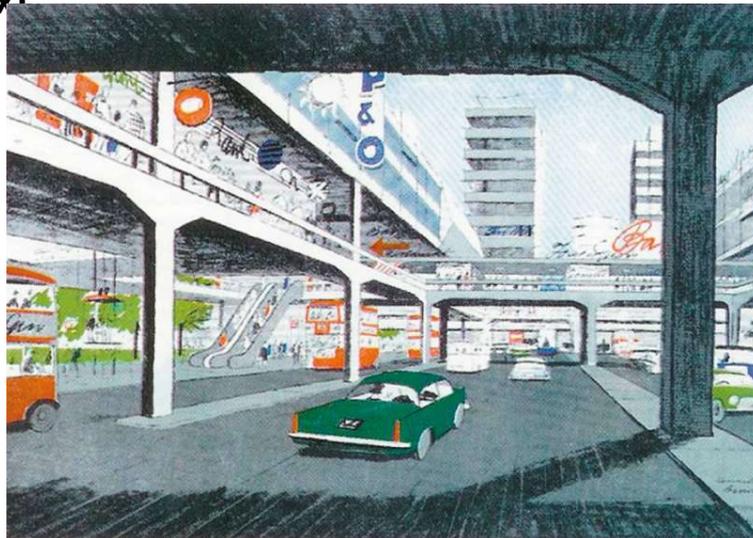


Séquence 2.2 : politiques globales de transport

Les années 1960/1970 : mot d'ordre = « *adapter nos villes à l'automobile* »

Rapport Buchanan :

- normalisation du rapport ville / automobile
- repenser la ville pour le confort et le bon écoulement des voitures et des piétons
- Urbanisme de dalle
- volonté d'ordre et de clarification des flux (hiérarchisation des réseaux)



La construction de l'A6 à Gentilly

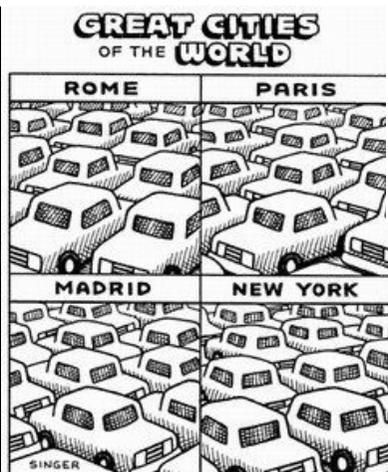


L'auto route A7 – Le tunnel de Fourvière

Séquence 2.2 : politiques globales de transport

Le contexte il y a 50 ans :

- Consommation de masse, essor industriel, progrès social
- Plans de modernisation et d'équipement / politique industrielle
- L'autoroute, instrument privilégié d'aménagement du territoire et de développement économique à l'échelle européenne



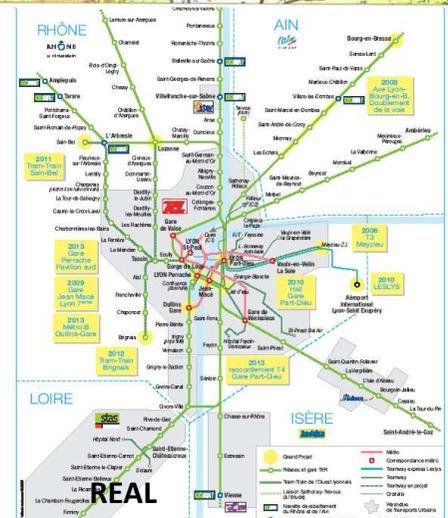
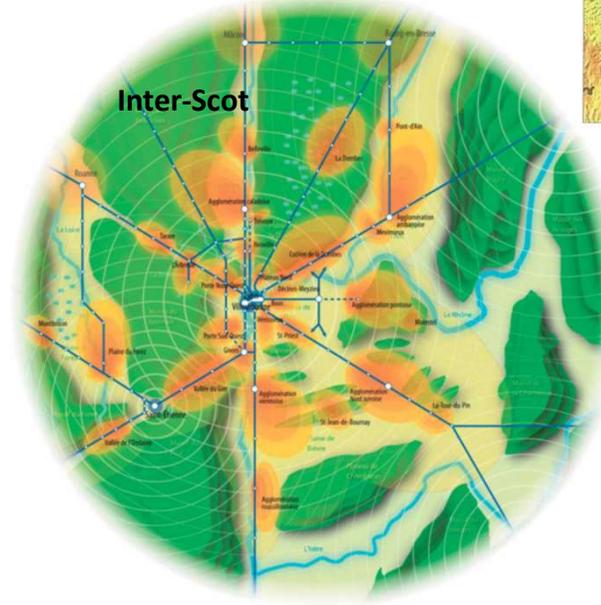
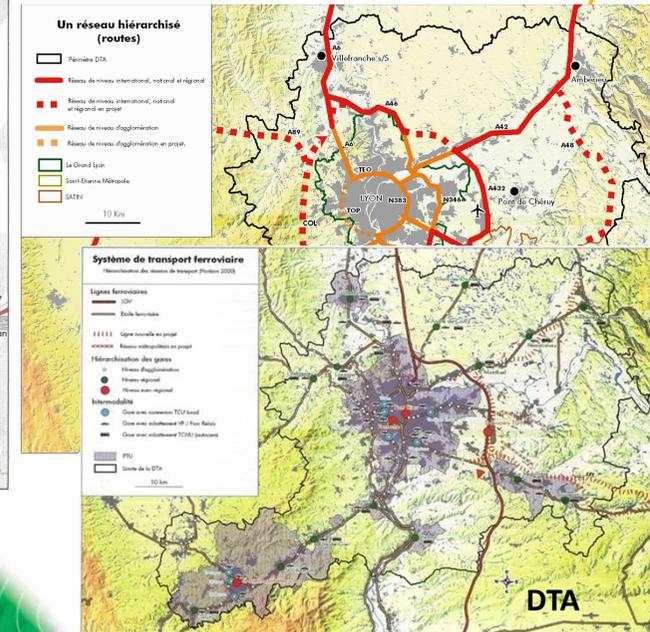
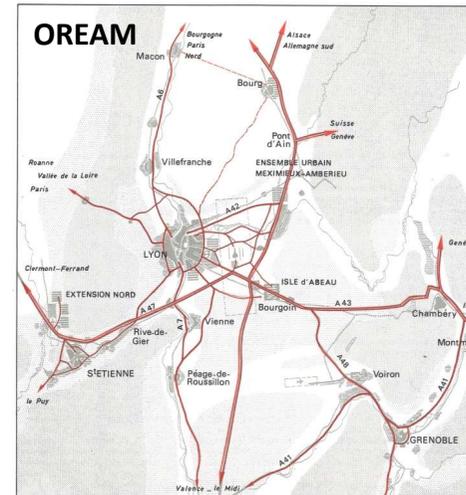
En France, le parc automobile est multiplié par 30 entre 1950 et aujourd'hui



Séquence 2.2 : politiques globales de transport

Quelques dates :

- **1970** : le Schéma d'aménagement de la métropole Lyon – St-Etienne – Grenoble, par l'**OREAM**
- A compter de **1997** : premiers PDU (Lyon, Saint-Etienne) ; la Région Rhône-Alpes expérimente la **décentralisation des TER**, renouvelle le matériel, développe l'offre, teste le cadencement
- **2005** : Protocole **REAL** puis plan d'action 2005-2010 par axe (nouvelles lignes, gares et PEM, P+R, navettes OÙRA!, Multitud, T-Libr)
- **2006** : l'inter-Scot propose d'aller vers une hiérarchie des polarités urbaines en fonction de l'offre ferroviaire (« Chapitre commun »)
- **2007** : Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise
- Mais 50 ans après le premier schéma de l'aire métropolitaine, toujours pas de perception d'un « réseau express métropolitain » intégré (offre, info, tarifs)



Séquence 2.2 : politiques globales de transport

Un réseau routier rapide qui s'est développé **progressivement**, et qui a accompagné le **desserrement résidentiel**

Des investissements routiers qui restent soutenus sur les trente dernières années :

- le linéaire autoroutier a progressé de **+ 30%** dans l'aire métropolitaine lyonnaise (inter-Scot)
- **4,6 milliards €** investis (83% par les concessionnaires) entre 1990 et 2018

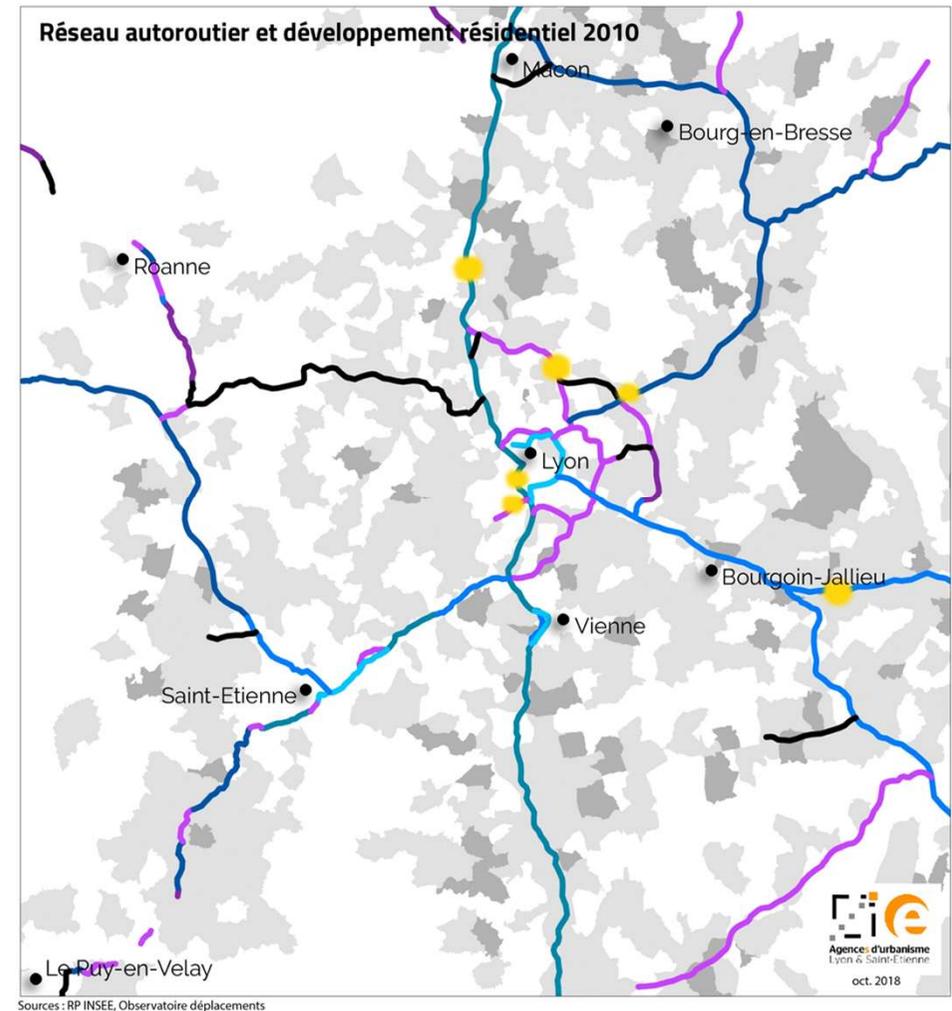
 Diffuseurs créés ou complétés depuis 1990 (hors création d'axes)

Légende

— 1950
— 1960
— 1970
— 1980
— 1990
— 2000
— 2010

Taux de croissance annuel moyen des résidences principales pour les communes de plus de 300 ménages

■ > 3%
■ 1,5% à 3%



Séquence 2.2 : politiques globales de transport

Le rapport 2018 du **Comité d'Orientation des Infrastructures**

réduction des émissions de gaz à effet de serre

amélioration de « la contribution liée à l'usage des infrastructures »

des calendriers « réalistes au regard des contraintes »

« intégrer développement et déploiement des innovations » dans les politiques d'investissement

Inflexions préconisées

Moderniser et mieux utiliser les réseaux existants,
optimiser le remplissage des véhicules, avant de créer de nouvelles infrastructures.

Qualité de service et ponctualité des TC à améliorer

Marchandises : « prendre acte que les stratégies antérieures de report modal ont échoué »

« la route, avec les évolutions technologiques (...), va rester au cœur des mobilités demain. Elle constitue souvent la réponse appropriée pour désenclaver des territoires »

Recentrage du ferroviaire « là où il y a un besoin de transport massifié »



Séquence 2.2 : politiques globales de transport

Regard porté sur les performances du système ferroviaire français :

Tonnage de fret ferroviaire divisé par 3 depuis 1980 ; fret privé ~40% des volumes ; trafic TGV et TER +60% chacun, trafic Intercités - 66% depuis 2000.

« **l'ouverture à la concurrence** (2023 pour les TER) apportera une partie de la réponse (plus grande efficacité productive)

Suppose redéploiement du ferroviaire sur son domaine de pertinence et garantie d'un équilibre financier durable (**réduction des coûts, reprise de la dette**) »

Domaine de pertinence socio-économique :
« quand **les flux sont massifs** (zones urbaines et périurbaines denses, liaisons rapides entre grandes agglomérations comprises entre 1 et 3 h.) »



Séquence 2.2 : politiques globales de transport

Interpellations

Yves Crozet

- Dépasser les « occurrences impossibles »
- Regard critique sur le rapport Duron et la loi LOM en préparation
- Les trois leviers d'action : fiscalité, tarification, congestion

Séquence 2.2 : politiques globales de transport

Témoignage

*Philippe Guillot-Vignot, Président de la communauté de communes de la Côtière Montluel
vice-Président du syndicat du Scot Bucopa*

- Pour une mobilité fluide et flexible
- Les perspectives du partenariat public privé
- Pour une approche pragmatique de la mobilité : dépasser le débat sur les grandes infrastructures pour ne pas obérer les politiques qui peuvent être mises en œuvre dès à présent

Séquence 2.2 : politiques globales de transport

Réactions et débats

Troisième séquence

Les mobilités demain



3. Les mobilités de demain

Mobilités 2030 / Quels scénarios ?

Olivier Roussel

- Logique de croissance ?
- Logique de mobilité « évitée » ?
- Privilégier l'approche par les formes urbaines ?
- Nouvelles façons de concevoir la mobilité (logiques essais-erreurs, ingéniosité) ?

3. Les mobilités de demain

Nous assistons aujourd'hui, en 2019, à six faits majeurs qui bouleversent la mobilité :

1. Clivage ↗ entre les modes de vie urbains, où la voiture privée baisse, et ailleurs où l'autosolisme domine
2. Dès 2020, moins d'1 usager de transport sur 2 restera sur de la mono-modalité
3. Nouveau principe : transport en mode **MaaS**, "Mobility as a Service",
 - I. combinaison de plusieurs services de transport et de mobilité
 - II. L'individu jongle et arbitre en fonction des opportunités / un seul abonnement-support (cf. Swiftcard West Midlands Area)
4. **Acteurs du numérique** se positionnent comme chefs de file de la gestion des villes
5. Le **véhicule partagé**, connecté, autonome est déjà là : il peut constituer une réponse aux problématiques de mobilité (dernier kilomètre, zones à faible densité) ... ou bien accentuer les problèmes (cf. article National Geographic n° avril 2019 / page 91)
6. Des rapports parlementaires qui font bouger les lignes (après « la ville sur la ville » ; « la Route sur la Route »)



3. Les mobilités de demain

En complément nous entrevoyons trois évolutions sociétales majeures, annonciatrices de ruptures des pratiques de mobilité à long terme :

1. Les formes du travail évoluent de + en + rapidement, se transforment, mutent

Le travail organisée de manière collective et récurrente risque de disparaître
La question ne sera plus tant celle du télétravail qu'une refonte complète du lieu et du lien (« je réalise mes activités en fonction des opportunités et de mes désirs et non plus en fonction des lieux où je me trouve »)

2. Le passage d'une société de la possession à une société du partage

Etre propriétaire de son moyen de transport ou bien le louer ?

La voiture autonome annonce-t-elle une baisse tendancielle de l'usage de la voiture / et donc du parc auto ? C'est la question majeure. L'économie collaborative pourrait juguler le besoin de posséder un véhicule en milieu urbain (« Millenials ») De nouvelles solutions en dehors des villes ?

3. Les considérations écologiques et de développement du bien-être occupent désormais la 1ère place dans la préoccupation des citoyens nes : la nouvelle donne environnementale était une affaire de spécialises / ne se discute plus





3. Les mobilités de demain

Nous voyons 5 facteurs possibles de changements profonds d'ici 2030 :

1. Un **très fort développement du numérique** avec une total désynchronisation des temps sociaux / professionnels et une délocalisation accrue des tâches
2. Une **optimisation de l'usage des infrastructures déjà existantes**, considérant que la raréfaction de l'argent public ne milite pas pour un scénario ambitieux en termes d'infrastructures nouvelles
3. Une **utilisation plus rationnelle de l'espace public** = contraindre les modes de transport à forte emprise sur l'espace et privilégier ceux qui utilisent peu d'espaces (marche, vélo notamment) --> démarche initiée dans de nombreuses aires métropolitaines y compris en Amérique du nord
4. Une **hausse du coût de l'usage de la voiture dite « solo »** = voulue (législation / fiscalité / taxation) ou bien subie (hausse ++ du coût de l'énergie)
Si taux d'occupation des véhicules + 10% = problèmes de congestion quasi-réglés
5. Une intervention volontariste sur les **vitesse**s = modulation forte en direction des voitures (fluidité/sécurité/gestion contrainte/santé) et ↗ en direction des TC (attractivité/fiabilité/ prédictibilité)



3. Les mobilités de demain

Les 5 « directions » possibles :

- 1. L'optimisation** = transformation « de l'intérieur » du système de transport
La productivité et l'économie du système viennent au secours de l'offre (Waze)
Optimise l'infrastructure → Plus de flux pour la même offre ! Transformation par les logiques de partage / de plateformes (Blablacar) → améliore à la fois les taux d'occupation et d'utilisation d'une voiture ... mais accroît la demande
- 2. Les services** (concept #MaaS) = mobilité à la demande Intégration des modes, des informations, des tarifs et des services ☑ éventail de combinaisons Domination de la voiture particulière renversé par celle des intermodalités = trame de hubs + modes actifs. Mais ignore cependant les zones non denses / angle mort
- 3. La baisse des besoins de mobilité** = mobilité physique évitée télétravail, télé santé, etc., Les actions à distance se substituent aux déplacements. La demande se réduit et s'agence pour se rapprocher de l'offre existante.
- 4. Modèle « Primat de l'urbanisme »** = courtes distances modèle d'urbanisme de proximité qui rapproche les ressources des habitants = ville des courtes distances) La ville n'est pas le résultat de ses mobilités. Ces dernières s'ajustent au projet de territoire
- 5. Modèle de croissance** = scénario tendanciel / La croissance de l'offre veut éteindre une demande qui persiste à croître. La fuite en avant résout momentanément l'inflation des déplacements, mais en repoussant plus loin les gisements solvables de l'habitat.



3. Les mobilités de demain

Interpellations

Yves Crozet

- Les tendances de fond, les signaux faibles, les ruptures possibles ?
- Variété des solutions ou bien homogénéités des systèmes ?
- La voiture, futur des transports en commun ?
- La mobilité comme un service ?
- Les logiques de plateforme ?

3. Les mobilités de demain

Témoignages

Jean-Louis Guyader

Maire de Charnoz-sur-Ain,

Président de la communauté de communes de la Plaine de l'Ain

Président du syndicat mixte du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain

Régis de Montigny, Délégué au développement économique à l'IFSTTAR

- Les expériences locales et les nouvelles approches de l'espace public
- Le covoiturage et l'autopartage
- Le travail sur la voirie (voie centrale, voies dédiées, etc.)
- Les politiques en faveur des modes alternatifs

3. Les mobilités de demain

Réactions et débats

Séquence 3 : quelles perspectives d'avenir ?

