



COLLOQUE DU JEUDI 3 JUIN – MATIN

# LA MOBILITÉ : CLÉ DE LA COHÉRENCE TERRITORIALE

Atelier organisé par l'ATTF et animé par **Jean-Claude Gallety**, délégué aux collectivités locales CERTU

## » Sont intervenus :

**Bruno Bourg-Broc**, Président de la FMVM

**Pierre-Henri Emangard**, Responsable pôle déplacements CNFPT, pierrehenri.emangard@cnfpt.fr

**Jean-Marc Gohier**, Ingénieur, chargé de l'urbanisme, de l'aménagement durable et de l'optimisation des transports. ADEME Haute-Normandie, jean-marc.gohier@ademe.fr

**Danièle Vulliet-Pallandre**, chargée d'études stationnement – CERTU, daniele.vulliet@developpement-durable.gouv.fr



## OUVERTURE DES TRAVAUX

Jean-Paul Truffly excuse Dominique Michel, sollicité par ailleurs, et rappelle le lien qui existe entre le colloque de la veille et celui-ci.

**Bruno Bourg-Broc**, Président de la Fédération des maires des villes moyennes



**V**ous avez choisi de débattre du thème de la « mobilité : clé de la cohérence territoriale ». Très sommairement, en termes de mobilité, les villes moyennes (villes centre de 20 000 à 100 000 habitants et leurs intercommunalités) se caractérisent ainsi :

- une démographie qui s'inscrit dans le contexte d'un renouveau urbain (sur ce sujet M. Émangard, géographe de formation pourra peut-être

apporter quelques précisions) : en effet depuis la parution des deux derniers résultats du recensement rénové, les villes moyennes offrent en effet une évolution globalement positive du niveau de leur population ;

- une interconnexion généralement efficace avec les autres pôles urbains (boom des TER, qualité des liaisons autoroutières...)

- mais une tendance encore trop peu favorable aux transports publics urbains, si l'on a la faiblesse de se comparer aux grands réseaux urbains (voir évolutions des tarifs des transports publics urbains).

Tissus complexes d'atouts et de handicaps, les villes moyennes et leurs agglomérations vont avoir dans les prochaines années des défis à relever et des pièges à déjouer en matière de mobilité.

Que l'on songe au vieillissement de la population (et aux contraintes d'accessibilité qui vont s'imposer à compter de 2015), que l'on prenne mieux en compte les préoccupations environnementales dans l'urbanisme et la construction (impacts du Grenelle), la mobilité est bien une affaire de cohérence territoriale, et elle concerne au premier plan les élus et les techniciens territoriaux.

En matière de mobilité, il existe des réponses qui concernent plus intrinsèquement nos réseaux de transports publics. Faire que ceux-ci désenclavent efficacement tous les quartiers c'est-à-dire qu'ils soient accessibles aussi aux quartiers difficiles, agir sur la tarification – voire la gratuité –, agir sur les comportements, l'image et la qualité de service de nos réseaux sont des clefs qui existent pour améliorer notre mobilité.

## POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT ET DÉPLACEMENT – LE CONTEXTE

**Pierre-Henri Emangard**, CNFPT

**L**a France compte 180 villes moyennes, au sens d'agglomération. Celles de plus de 40 000 habitants sont toutes dotées d'un réseau de transport collectif urbain, et le nombre de réseaux augmente dans les agglomérations de plus petite taille.

Ces agglomérations sont souvent gérées dans un cadre intercommunal, les compétences en matière de déplacements portant alors sur des territoires plus larges. Elles n'échappent pas aux deux phénomènes qui touchent l'intégralité des villes : l'étalement urbain et la périurbanisation ; la délocalisation périphé-



faibles distances, si elles sont favorables aux modes lents tels que la marche à pieds ou les deux roues, sont paradoxale-

rique des activités commerciales et tertiaires. Ces deux phénomènes posent la problématique de l'accessibilité automobile.

Ces agglomérations présentent certaines particularités en termes de mobilité. Tout d'abord, les distances de déplacement sont plus faibles que dans les grandes villes, de par la taille de l'agglomération, mais également du fait de l'existence d'une polarisation unique. Ces

ment défavorables aux transports publics. Ensuite, la seconde spécificité se traduit par une moindre congestion, défavorable également aux transports publics. Il apparaît que plus la taille des villes est réduite, plus l'automobile est prépondérante, les transports publics étant limités à des clientèles captives telles que les scolaires ou le troisième âge. Enfin, plus la densité est élevée, plus les distances de déplacement sont faibles : ainsi, la densité a également un effet défavorable sur l'utilisation des transports publics.

L'émergence d'une mobilité durable dans ces villes moyennes est liée aux systèmes alternatifs à l'automobile qui pourront être offerts à la population. Il est possible de dissuader les habitants d'utiliser leur véhicule en agissant soit sur la circulation, soit sur le stationnement. Promotion et dissuasion doivent accompagner la mise en cohérence des politiques d'aménagement et de déplacement.

Plus l'agglomération est petite, plus il est difficile de promouvoir une mobilité durable et plus la marche à pied et les deux-roues constituent une véritable alternative à l'automobile.

## MOBILITÉ ET MAÎTRISE DE L'AMÉNAGEMENT – ENJEUX CO<sub>2</sub>, CONSCIENCE DU COÛT GLOBAL

Jean-Marc Gohier, ADEME



Un transport peut être qualifié de durable dès lors que ses impacts sont réduits, économes en ressources et que les utilisateurs sont satisfaits de leur temps de transport. Il convient de souligner que le transport représente 28 % des émissions de gaz à effet de serre en France : mais en étudiant le cycle de vie des produits, c'est plus de 90 % des transports qui dépendent des hydrocarbures. Il est vraisemblable que dans une société organisée essentiellement autour de la voiture « solo », les problèmes d'organisation deviendront pressants dès 2025 (pic oil), repoussant en 2<sup>e</sup> couronne des villes les populations les moins aisées et compte tenu de cette limite psychologique et fonctionnelle du temps passé dans les transports à 3 heures par jour.

En milieu rural et périurbain, une voiture par famille est indispensable. En mode urbain, l'organisation des services et la qualité du transport en commun permettent une alternative dès lors que l'on utilise avec efficacité les outils pour maîtriser la pollution et réduire le stress de la circulation. Les 2 leviers sont le stationnement et le lissage du trafic routier au-delà des fatidiques heures de pointe qui obligent à surdimensionner les infrastructures pour deux heures par jour. Ce constat est renforcé par le fait que 80 % des véhicules ne transportent qu'une seule personne. Les villes allemandes diffèrent des villes françaises par l'omniprésence des piétons, des vélos, et des transports

en commun. Les choix d'urbanisation ont été différents dans les deux pays, la France ayant opté pour un étalement et un linéaire routier conçu pour être utilisé à plein durant les heures de pointe. De plus, alors que la France s'articule autour de Paris, les villes allemandes sont bâties selon un système fédéral, et sont toutes reliées entre elles.

Passer du modèle américain (grands espaces et combustible à faible impact) à un modèle multimodal (perception multicritères) permettrait de réduire par 4 les voies routières. Ceci serait possible grâce à des incitations (participation aux titres de transport en commun, péages urbains,...) et à une politique ferme en matière de stationnement, en accord avec les orientations urbaines. Il est en effet nécessaire de jouer sur tous les tableaux simultanément.

10 % de voitures en plus ou en moins, c'est un trafic fluide ou la paralysie (seuil acceptable, stress, pics de pollution). Les écoles étant généralement situées à moins de deux kilomètres du lieu de résidence, la marche à pied peut constituer un bon soulagement du trafic entre 8 h 15 et 8 h 45 dans les centres bourgs.



Même constat en entreprise: 70 à 80 % des salariés viennent sur leur lieu de travail en voiture, ce mode de déplacement étant parfois facilité par le fait de disposer d'un parking gratuit. L'ambition des PDE est de convaincre 10 à 20 % de ces salariés que les modes doux sont des alternatives économiquement intéressantes et acceptables en terme d'organisation. Les économies réalisées par le renoncement à la voiture peuvent être un argument de poids (coût moyen annuel d'une voiture en France en 2008 = 3 100 euros en incluant les coûts d'achat, du crédit, d'assurance, du carburant, d'entretien ou encore la verbalisation et le stationnement).

À l'avenir, les modes alternatifs sont « condamnés » à coupler les gains technologiques à une évolution en profondeur des mentalités (ex: voiture « éco » et partagée = accepter de perdre l'objet). Les gains seront alors multiples: réduction des dépenses des ménages, développement de services haut de gamme mutualisés. Mais si l'on va plus loin: oxygénation des centres villes (20 % du foncier est aujourd'hui réservé à la circulation), accès aux services socioculturels et aux services de santé à coût maîtrisé pour les jeunes et les personnes âgées.

En effet, il importe d'intégrer dans les calculs économiques des ménages les externalités (positives et négatives) ainsi que les

« fausses gratuités ». La route n'est gratuite que si l'on raisonne « simplement ».

Ainsi, l'organisation des plans locaux d'urbanisme incite malheureusement encore à la périurbanisation puisqu'elle n'optimise le coût économique global que sur le volet foncier (hors services et VRD). Comment les Grenelle III et plus traduiront-ils la prise en compte du coût global et d'un certain « Bonheur National Brut<sup>1</sup> » (d'après la note de veille n° 91 du Centre d'analyse stratégique)?

En réponse à une question, Jean-Marc Gohier indique qu'il est toujours possible de s'organiser pour favoriser l'usage du vélo, en prévoyant des espaces de stationnement et en installant du mobilier urbain adapté. Il est en effet essentiel de prendre en compte les problématiques de vol de vélo. Pour autant, l'association du vélo avec les transports en commun est problématique, à cause notamment d'un problème d'espace. Il est ainsi difficile d'utiliser un vélo dans les transports en commun, surtout aux heures de pointe. En Allemagne, les habitants ont su contourner cette contrainte: ils possèdent deux vélos. Le premier leur permet de rejoindre les transports en commun en partant de chez eux, et le second de relier le terminus du transport en commun et leur lieu de travail.

[1] Voir travaux de la commission FITOUSSI/STIGLITZ/SEN

## LE STATIONNEMENT : FACTEUR DE RÉUSSITE DE LA POLITIQUE DE MOBILITÉ

Danièle Vulliet-Pallandre, CERTU



**B**ien que souvent perçue comme étant réservée aux grandes villes, la problématique du stationnement se pose pour tous les élus.

Trois types de population sont concernés par le stationnement: les résidents, les pendulaires et les visiteurs. Il convient de permettre aux résidents de stationner près de chez eux, mais aussi de décourager les pendulaires afin de permettre aux

visiteurs de venir dans le centre-ville et de faire vivre les commerces.

Le CERTU mène tous les 5 ans une enquête sur le stationnement public. Il en ressort que la plupart des villes moyennes réglementent de manière satisfaisante le stationnement sur voirie soit au moyen de la « zone bleue » devenue disque européen, soit avec du stationnement payant. Le problème réside dans la surveillance, qui demeure peu dissuasive notamment du fait du prix trop bas de la contravention (11 euros depuis 20 ans). De plus, 22 contraventions par place et par an permettraient un paiement satisfaisant, alors que l'enquête montre que seules 10 contraventions par place et par an sont dressées en moyenne. La vigueur de la surveillance est trop faible. De ce fait notamment, le paiement spontané à l'horodateur est, en moyenne, de moins de deux heures par place et par jour.

Par ailleurs, les parkings en ouvrage sont relativement présents

dans les hypercentres des villes moyennes. Ils offrent également des places pour les vélos, les deux-roues, ou encore les petits véhicules.

Que ce soit pour la voirie ou les parkings, le prix du stationnement a environ doublé en 20 ans (en euros constants).

Certaines villes moyennes sont très volontaristes en matière de stationnement, ce qui nécessite un fort courage politique. Il faut souligner que les politiques de stationnement ne constituent pas une fin en soi, mais doivent permettre d'obtenir une ville agréable à vivre, notamment en dédiant l'espace public à d'autres usages. Les questions de vieillissement de la population et d'accidentologie entrent également en ligne de compte. Les enjeux sont importants puisqu'ils concernent l'attractivité, la vitalité, le cadre de vie, ainsi qu'une amélioration en termes de pollution et de santé publique.

Une spécificité des villes moyennes est que les circuits décisionnels sont plus courts, mettant les élus en prise directe avec les





administrés, et notamment les commerçants. Ce constat peut être défavorable à la prise de décision.

Comment mettre en place une politique de stationnement? Il est nécessaire de procéder à un diagnostic objectif de la ville, pour prendre en compte la réalité locale. Ensuite, les objectifs d'une telle politique doivent être clairement définis. Puis des mesures opérationnelles doivent être mises en place suivant des principes de pragmatisme et d'expérimentation. Enfin, un suivi chiffré doit être réalisé.

Il importe d'organiser l'espace en réservant l'hypercentre commerçant au stationnement des visiteurs et des résidents et d'organiser, un peu plus loin (quelques centaines de mètres) le stationnement des pendulaires qui est un stationnement de moyenne et longue durée. Il importe de prévoir des cheminements piétons agréables ou un système de navette pour les pendulaires.

Le stationnement payant n'est pas incontournable ; il peut aussi être gratuit avec limitation de durée. Il convient en fait de décider si le paiement est à la charge de l'utilisateur ou du contribuable. Dans tous les cas, la surveillance est indispensable, ce qui nécessite d'engager des moyens nécessaires (moyens humains et financiers). Il existe plusieurs modalités de surveillance : les agents municipaux, les agents encaisseurs, les horodateurs à la place, qui peuvent être reliés à un dispositif de surveillance.

Une politique de stationnement nécessite communication et concertation. Il est en effet indispensable d'expliquer les contraintes de chacun des utilisateurs, pour mieux faire accepter les décisions.

En réponse à une question de la salle, Danièle Vulliet-Pallandre indique que le stationnement de très courte durée gratuit (15 ou 30 minutes gratuites) ne fait pas l'unanimité, il dépend en réalité beaucoup des modalités de surveillance mises en place.

## DÉBAT AVEC LA SALLE



**J**ean-Claude Gallety estime que les villes moyennes peuvent servir de terrain d'expérimentation pour identifier des solutions que les grandes villes ne savent pas mettre en œuvre. S'agissant de l'acceptabilité sociale du changement, la question est de savoir s'il convient de considérer les citoyens comme de simples administrés, ou s'il est nécessaire de leur permettre de bénéficier

d'une plus grande autonomie, dans une ville agréable, créatrice de lien social. Adapter les villes aux transports en commun ne constitue peut-être pas la solution, le risque étant d'éliminer le périurbain. Des solutions envisageant des formes de mobilité individuelles partagées peuvent être préférables, d'autant que les TIC peuvent être un outil bénéfique.

**Bruno Bourg-Broc** attire l'attention de tous sur les populations qui ne sortent jamais de leur quartier, et qui se désintéressent donc des problématiques de mobilité. Pour autant, les solutions sont à chercher dans la multimodalité et dans une offre riche, sachant que le covoiturage ne semble pas constituer une réponse dans une société individualiste. Les problèmes d'organisation du stationnement concernent toutes les villes, et les rapports entre les élus et les commerçants peuvent être complexes.

Par ailleurs, la question de la circulation doit prendre en compte la problématique de livraison des marchandises, et les expériences menées sur la complémentarité entre le bus et le vélo doivent être suivies.

Il ne suffit pas de développer tel ou tel système de déplacement : l'ensemble des modes doivent être organisés afin de constituer des systèmes de déplacement. De plus, des propositions concrètes doivent être formulées, sans quoi les citoyens risquent de se démotiver. Enfin, les plans de déplacement des entreprises et des administrations doivent s'inscrire dans les plans globaux de déplacement.

