

Séance n°10 : Les nouvelles mobilités dans l'organisation urbaine

29 Novembre 2012

Note de Cadrage

Le PDU en cours de révision deviendra le volet déplacement dans le cadre de la réalisation du PLU 3.1. Le PDU et le PLH révisés seront alors intégrés dans le futur PLU Grenelle. Le 12 octobre 2012, les orientations générales du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU 3.1 ont été débattu en conseil communautaire.

Ainsi les orientations du PADD entendent donner au volet déplacements du PLU 3.1 un objectif de consolidation de l'offre métropolitaine de déplacements en cohérence avec le projet de territoire. L'enjeu est d'absorber les déplacements quotidiens supplémentaires à terme de personnes liées à la croissance démographique, en misant sur une mobilité individuelle stable et sur une offre d'infrastructures routières nouvelles contenue. Pour ce faire, il conviendra de raisonner sur des perspectives de moyen / long terme suivantes, qui sont basées sur les objectifs retenus par le plan climat.

Parts modales	Situation 2009	Objectif 2020
VP	59%	45%
TC	11%	15%
vélo	4%	15%
Marche à pied	24%	25%

Pour tendre vers ces objectifs, plusieurs orientations sont proposées à l'échelle du PLU :

- réaliser la troisième phase du Tram (33 km) et préparer les évolutions à venir du réseau des transports collectifs,
- concevoir une organisation urbaine permettant le développement massif de l'usage des modes actifs pour les déplacements de moins de 15 minutes,
- faire évoluer les pratiques de mobilité en limitant le recours à la voiture particulière.

Les orientations du PADD entendent en outre donner au volet déplacements du PLU 3.1 un rôle de facilitateur des changements de comportements et de la complémentarité des modes.

Afin d'appréhender les déplacements en complément des actions volontaristes menées sur les infrastructures de transport, il apparaît nécessaire aujourd'hui de passer d'une politique de transport à une politique de mobilité. En ce sens il faudra intervenir sur tous les leviers des déplacements (stationnement, transports collectifs, aménagement espaces publics, urbanisme et habitat, transports de marchandises, accessibilités des zones d'activités, territorialisation...)

Le Grenelle des mobilités a été lancé en décembre 2011 afin de discuter transversalement avec les acteurs du territoire des grandes options stratégiques pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée. Après 6 mois intensifs de travaux, avec la participation de 120 « grenellistes » comprenant des responsables associatifs, syndicalistes, chefs d'entreprise, agents de l'Etat et des collectivités territoriales, universitaires, et la mobilisation d'une vingtaine d'experts, l'Aurba rapporteur général de la démarche a remis officiellement la synthèse du Grenelle des mobilités le 19 octobre 2012. Ce document présente 20 principes d'action et 18 mesures qui peuvent se décliner à des horizons temporels différents avec des partenaires distincts et dans les documents planificateurs et stratégiques adéquats et notamment le PLU 3.1. Il est ainsi proposée 6 programmes partenariaux stratégiques (grandes allées métropolitaines, mobilité piétonne universelle, schéma directeur d'accessibilité logistique ...), 6 innovations de rupture (agence des temps, autorité organisatrice d'exploitation de la voirie, à l'école sans voiture, vélos électriques, systèmes de mobilités mutualisés dans les nouveaux quartiers...), 6 plans coordonnés des autorités publiques (plan covoiturage, plan stationnement, plan vélos, livraisons urbaines, promotion renouvelée des transports collectifs et contractualisation urbanisme-déplacements).

Le Grenelle des mobilités a ainsi fourni les matériaux pour que le volet déplacement du PLU 3.1 décline un modèle pour une mobilité fluide, raisonnée et régulée, apte à répondre aux évolutions attendues de l'agglomération.

Dans ce cadre, l'objectif de cette journée est de débattre et réfléchir ensemble aux différentes modalités opérationnelles permettant de repenser la mobilité.

Le travail en atelier de cette journée permettra de débattre et trouver des solutions concrètes qui doivent être mises en œuvre dans le futur PLU 3.1, par la voie réglementaire ou le projet pour assurer la meilleure prise en compte de la stratégie déplacement dans toutes ses formes, et à toutes les échelles, dans l'objectif notamment, de répondre aux défis économiques, sociaux, environnementaux de l'agglomération millionnaire, de développer et de traduire les stratégies proposées par le Grenelle des mobilités.

Des intervenants extérieurs seront présents pour nous livrer leurs expériences sur de nouvelles manières de faire projet avec les déplacements et nous accompagner dans notre travail de réflexion.

Il conviendra de travailler en sous groupes autour des 4 thématiques retenues :

1 - Stationnements dans la ville : quelle prise en compte dans le PLU 3.1

Eléments de contexte :

Le stationnement est une réalité multiple (voirie, parking en ouvrage, gratuit-payant, privé-public...) et au service de différents usagers (résidents, chalands, domicile-travail, professionnels, touristes...) mais un levier important pour la politique de mobilité

Les questions porteront notamment sur les questions des territoires et des nouveaux services et outils à mettre en place.

Stationnement et territoires :

- Les normes de stationnements, faut-il les adapter en fonction des territoires (centralités, Ecocités, hypercentre, périurbain) en fonction de leur desserte en transports collectifs ?quels usagers favoriser ?

Les résidents :

- Les résidents : les parcs publics, comment les rendre plus attractifs, quels outils pour y faire venir les résidents ? Quelle place pour le stationnement des résidents, comment gérer la saturation de certains secteurs ?
- Le report sur l'espace public du stationnement pour les opérations de logements sociaux et des constructions, comment le gérer, l'éviter ?
- Norme : doit-elle varier en fonction des territoires et des services? Faut-il conserver un lien avec le taux de motorisation ?
- La mutualisation, la notion de foisonnement, où et comment favoriser leur mise en œuvre ?

Les marchandises :

- Comment prendre en compte les livraisons de marchandises et le transport des marchandises ?

2 - Mieux desservir les lieux de vie et y partager les usages

Eléments de contexte :

Pour favoriser l'accessibilité au 1/4 d'heure et mieux organiser les lieux de vie, les modes actifs seront développés et facilités par un maillage de voies réservées en tout ou partie aux modes actifs favorisant une pratique confortable pour tous les usagers. Les cheminements courts et directs seront privilégiés. Un apaisement généralisé du trafic et des vitesses garantiront une meilleure sécurité dans les déplacements et moins de pollution.

Les grands lieux de vie à desservir :

- La ville autour des pôles d'échanges ou comment faciliter l'intermodalité : quels services, quels besoins ?
- L'accès aux grands équipements (culturels, administratifs, santé, scolaires, commerciaux ...) : comment identifier et signaler les cheminements doux ?

La ville du 1/4 d'heure :

- Perméabilité des îlots construits : comment optimiser l'existant et comment identifier les porosités possibles ?
- Les chemins de traverse et forme urbaine (zone pavillonnaire, zone commerciale, zone d'emplois) comment les prendre en compte dans les projets ? Comment les faire accepter par les riverains ? comment éviter les conflits d'usage ?

La mise en œuvre de la ville du 1/4 d'heure :

- Favoriser les déplacements en modes doux par quel accompagnement : installations de bancs, végétation (ombre), stationnements 2 roues, information (fléchage d'itinéraires)...

3 - La ville et ses voies de communication : voies circulées et quartiers apaisés

Eléments de contexte :

Afin de consolider une offre métropolitaine de déplacements en cohérence avec le projet d'accueil, il s'agira également de gérer les déplacements automobiles qui resteront importants, en cherchant également à les optimiser sur les grands axes d'accès aux pôles métropolitains, tout en étant plus contraint qu'aujourd'hui sur l'usage de la voiture dans les déplacements de proximité et dans les voiries de quartier.

Organiser une meilleure cohabitation entre les flux par une nouvelle hiérarchisation de la voirie coordonnée avec la politique de stationnement et confortant les centralités de quartiers :

- Revoir les modes de conception des voiries de transit pour tendre vers un réseau d'avenues urbaines, ouvertes au trafic inter-quartiers, à la circulation des marchandises, tout en préservant la vie et la circulation riveraine pour tous les modes de transport.
- Garantir un réseau primaire fluide et efficace accueillant les flux de transit de voitures, les poids lourds et les véhicules de transport en commun.

- Réserver des voiries plus locales dont la vitesse est réduite en faveur des circulations des modes doux (développement des zones à vitesses apaisées...) : à terme, 2/3 des voiries communautaires en zones à la circulation apaisée.

Hiérarchisation de la voirie :

- Organisation par voie, organisation par zone : Quelle hiérarchisation et quelle territorialisation dans l'organisation des mobilités ?

Les voies circulées :

- Quels sont les dispositifs de régulation de la mobilité, adaptés au projet urbain communautaire ?

Les voies apaisées :

- L'acceptabilité d'une fluidité lente et les conditions de sa mise en œuvre
- Quelles formes urbaines associées pour les quartiers apaisés et aux abords de voies circulées ?

4 - Alternatives aux usages actuels de la voiture

Eléments de contexte :

Le plan climat fixe l'objectif de 15 % de part modale vélo et 15 % de part modale transport en commun d'ici 2020. Pour répondre à cette ambition une politique vélo a été défini proposant des actions à mettre en œuvre de 2012 à 2020 en matière d'infrastructures, de stationnement, de services, d'urbanisme et de communication. La troisième phase du réseau de tramway va être réalisée ainsi que l'optimisation du réseau de transport en commun (amélioration de la vitesse commerciale des bus, nouveau système d'aide à l'exploitation et l'information des voyageurs, terminus partiels du tramway...). Mais il conviendra de consolider l'offre métropolitaine de déplacements en cohérence avec le projet d'accueil.

Les déplacements courts

- Comment favoriser le report modal pour les déplacements courts ?
- Quelle information/incitation pour favoriser l'usage des modes actifs (marche à pied, vélo...) pour les déplacements courts ?

Les déplacements longs :

- Quels moyens pour faire évoluer les comportements « mono modal » à « multi modaux » ?
- L'optimisation des TC pour un usage préférentiel et la notion du temps de parcours (déplacement et stationnement) : quel outil pour favoriser l'usage des TC ?
- Comment favoriser le développement du covoiturage ?
- Comment rendre attractif l'autopartage ?

La « chaîne » des déplacements :

- Comment favoriser le report modal vers les parcs relais ?
 - A l'école sans voiture : pédibus, vélo-bus, transports scolaires, modes doux, Plan des Déplacements des Ecoles ?
-